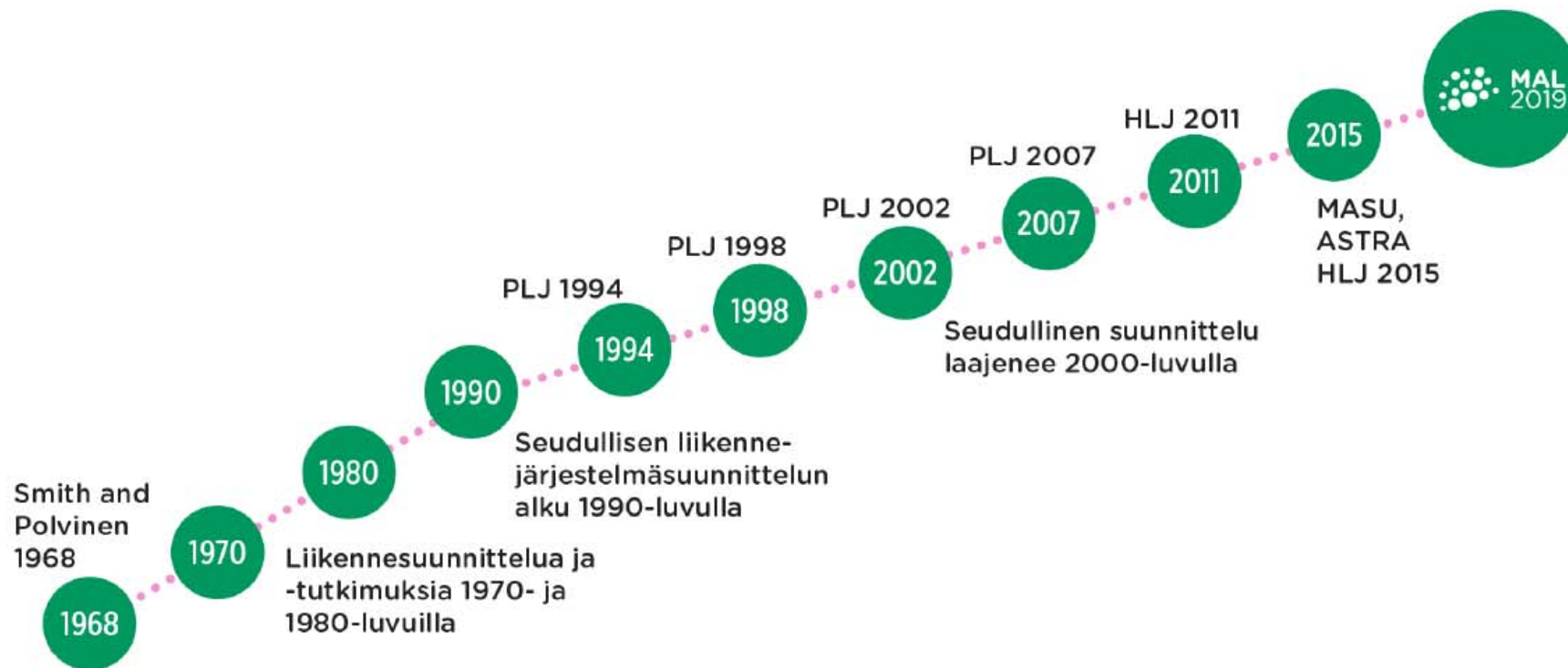


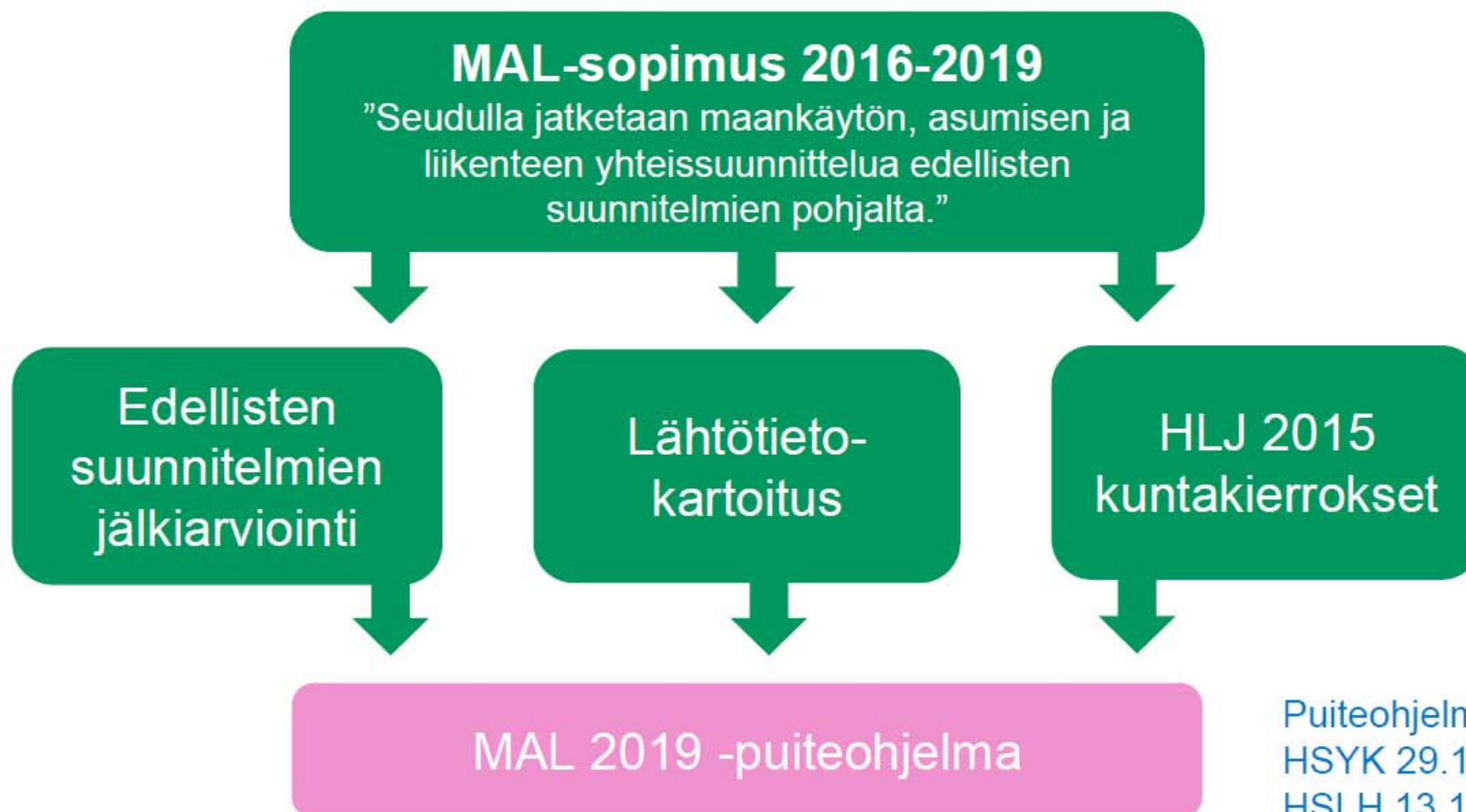
Helsingin seutu, MAL-kokonaisuus, kokemukset ja kehittäminen

Anni Sinnemäki
Apulaispormestari
Kaupunkiympäristön toimiala

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu on kehittynyt vaiheittain

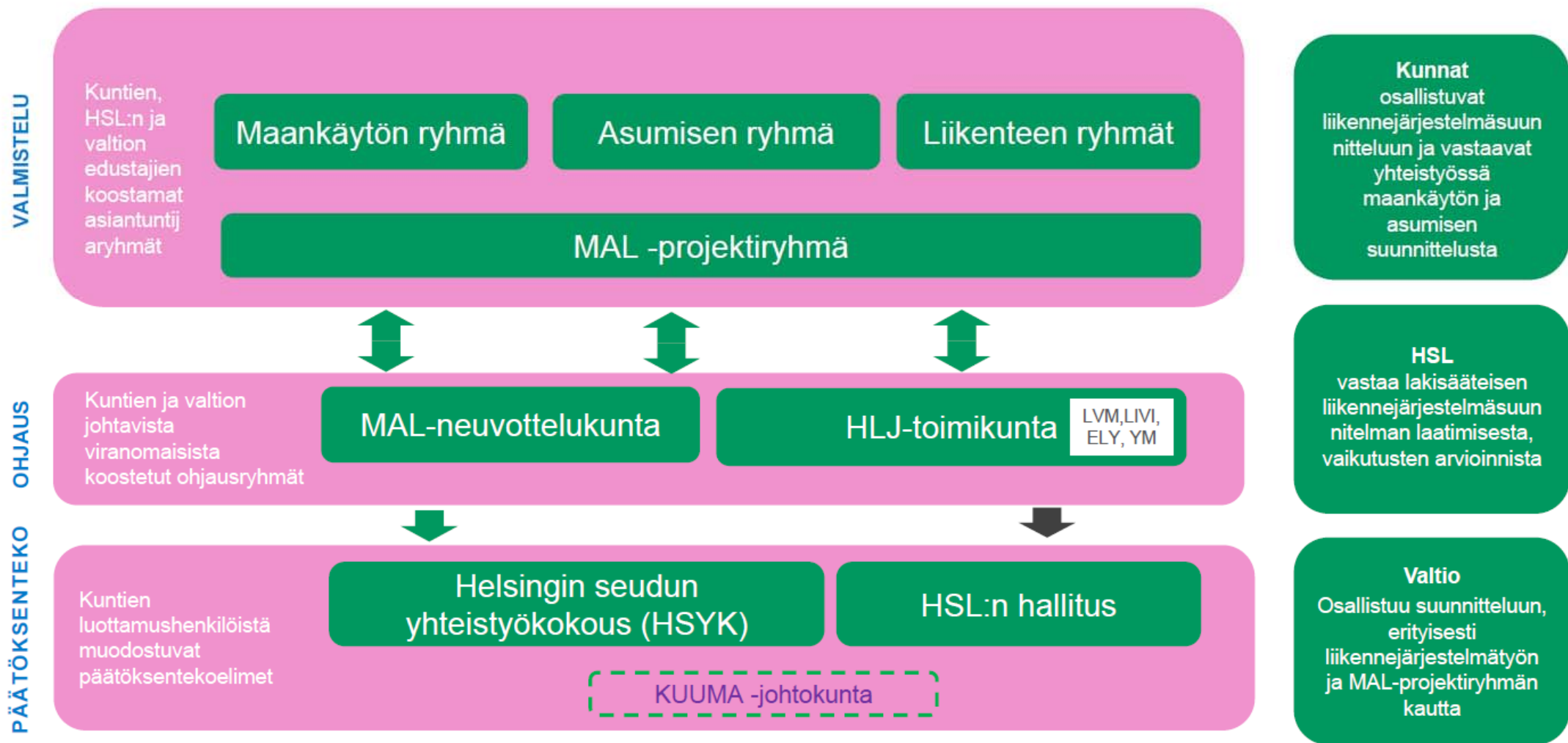


MAL 2019 -lähtökohdat



Puiteohjelma hyväksytty
HSYK 29.11.2016
HSLH 13.12.2016

Suunnittelun organisointi



MAL-sopimukset



- Helsingin seudun MAL-sopimukset rakentuvat merkittävilta osin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien varaan
- Ensimmäinen valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus kattoi vuodet 2012-2015
 - Sopimuksessa HLJ 2011:n teemoja, mutta rajoitetusti
 - Hankelistalla kuusi hanketta HLJ 2011:n ensimmäisen kauden 13 hankkeesta
- MAL-sopimuksessa 2016–2019 näkyy asumis- ja maankäyttöasioiden vahvistuminen ja tarkentuminen
 - HLJ 2015:n linjaukset kohtuullisen hyvin mukana sopimuksessa
 - Sopimuksessa kahdeksan toimenpidettä, joiden joukossa vain kolme liikenneinfrastruktuurihanketta

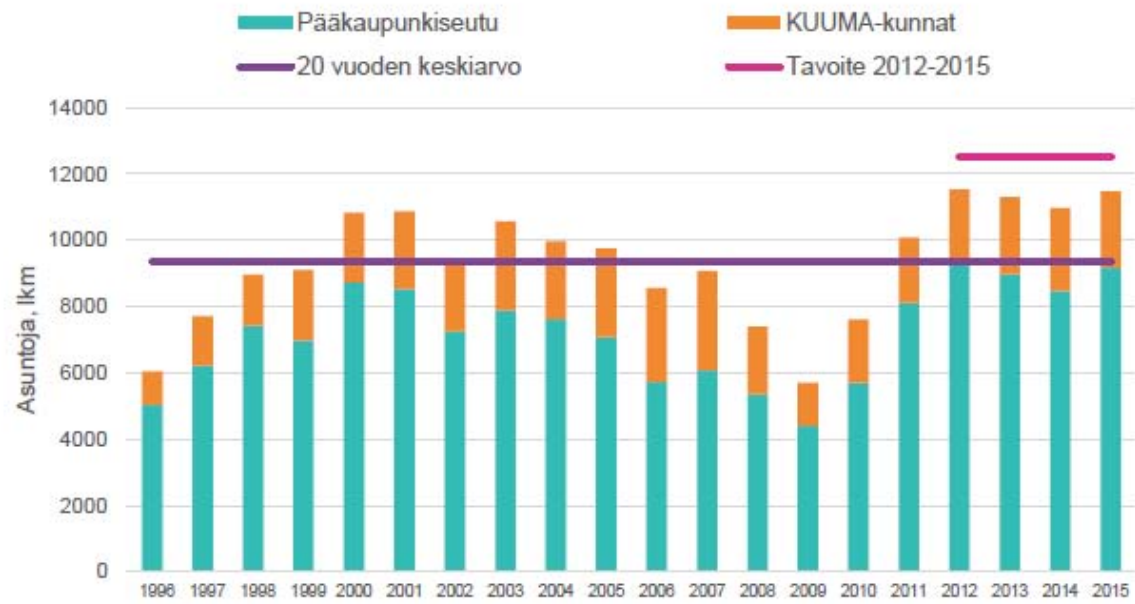
Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen



Aiesopimuskauden aikana Helsingin seudulle on valmistunut kaikkiaan noin 45 300 uutta asuntoa. Toteutuma on siten 91 % aiesopimuksessa seudulle määritellystä tavoitteesta.

ARA-vuokra-asuntoja valmistui aiesopimuskaudella kaikkiaan noin 7 570 ja asumisoikeusasuntoja noin 3 690. ARA-tuotannon toteutuma on 82 % tavoitteesta, kun huomioidaan KUUMA-kuntien asumisoikeustuotantoa aiesopimuksen mukaisesti.

Vuonna 2015 alkoi yhteensä noin 15 300 asunnon rakentaminen. Aloitusten määrä on noin 40 % edellistä vuotta suurempi. Vuonna 2016 arvioidaan aloitettavan kaikkiaan 14 000 asunnon rakentaminen. Rakennuslupia vuonna 2015 myönnettiin kaikkiaan 15 130 asunnolle.



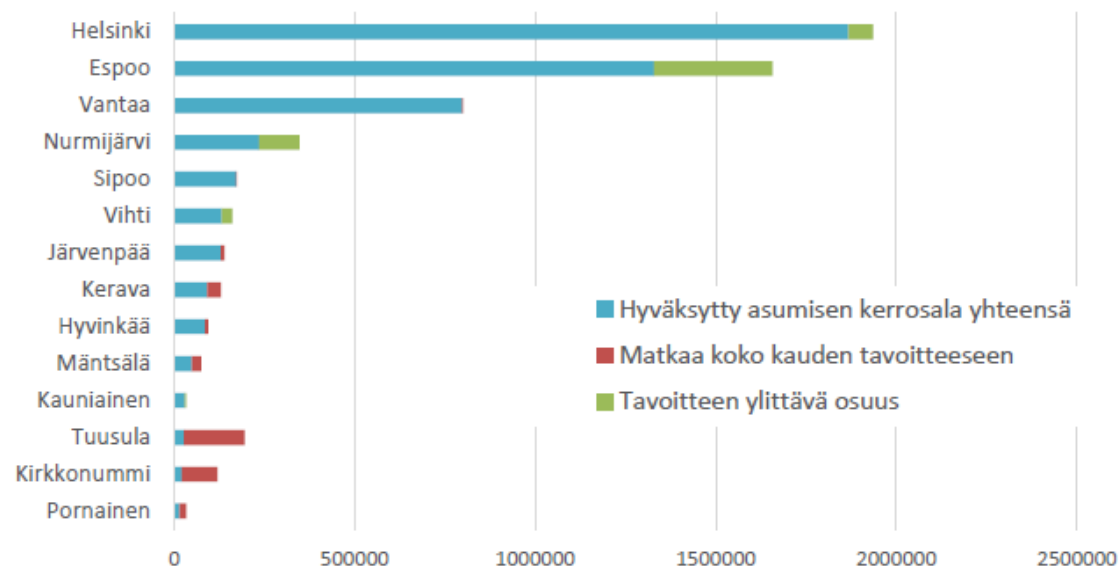
Kuvio 1. Valmistuneet asunnot Helsingin seudulla 1996–2015. Lähteet: Tilastokeskus ja Helsingin seudun kunnat.

Kaavoitus ja kaavavarannot



Helsingin seudun kunnissa on hyväksytty uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa kaikkiaan viisi miljoonaa kerrosneliömetriä vuosina 2012–2015. Se vastaa 104 % aiesopimuskauden kaavoitustavoitteesta. Uutta asumisen kerrosalaa lainvoimaistui seudulla kaikkiaan 4,7 miljoonaa kerrosneliömetriä, mikä puolestaan vastaa 97 % kaavoitustavoitteesta

Asuntorakentamisen asemakaavavarantoa oli Helsingin seudulla lainvoimaisissa asemakaavoissa vuoden 2015 lopussa yhteensä 9,2 miljoonaa kerrosneliömetriä. Siitä noin 7,1 miljoonaa k-m² oli pääkaupunkiseudulla ja noin 2,1 miljoonaa k-m² KUUMA-kunnissa. Kerrostalorakentamisen varantoa oli seudulla yhteensä yli 3,53 miljoonaa k-m². Nämä luvut kuvaavat niin sanottua laskennallista kokonaisvarantoa. Asumisen asemakaavavaranto oli saman suuruinen kuin edellisenä vuonna vastaavana ajankohtana, mutta kerrostalorakentamisen varannon osuus oli edellisvuoteen verrattuna hieman kasvanut.



Kuvio 5. Asumiseen asemakaavoitettu kuntien vuosina 2012–2015 hyväksymä uusi kerrosala suhteutettuna koko aiesopimuskauden tavoitteisiin. Lähde: Helsingin seudun kunnat.



Yhdyskuntarakenne, olemassa olevien kaavojen toteutuminen ja täydennysrakentaminen

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 50 % (22 700 asuntoa) ja lainvoimaistuneesta asumisen kerrosalasta 46 % (noin 2,1 miljoonaa kerrosneliömetriä) sijoittui kilometrin säteelle raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista.

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 68 % (30 750 asuntoa) sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä. Kerrostaloasunnoista näille alueille sijoittui 80 %, pientaloasunnoista 32 %. Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille sijoittui noin 3 000 asuntoa (7 % tuotannosta).

Vuosina 2012–2015 lainvoimaistuneesta uudesta asumiseen asemakaavoitetusta kerrosalasta 56 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä.

Hajarakentamisen, eli asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle sijoittuneen rakentamisen osuus on ollut keskimäärin 2,5 % uusista asunnoista vuosittain (noin 280 asuntoa keskimäärin vuodessa). Hajarakentamisen suhteellinen osuus vaihtelee paljon kuntien välillä.



Maankäytön suunnittelu

Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015:n muodostama suunnitelmakokonaisuus valmistui vuonna 2015.

Suunnitelmakokonaisuudessa on esitetty yleispiirteinen näkemys Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Kokonaisuus tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta, seudun saavutettavuutta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

Helsingin seudun yhteistyökokous, HSL:n hallitus sekä seudun kunnat ovat kukin osaltaan hyväksyneet suunnitelmat tai merkinneet ne tiedoksi. MAL-suunnitelmat sekä vuonna 2014 solmittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi muodostavat seudun yhteiset lähtökohdat uudelle MAL-sopimukselle.



Liikennepalvelut

Joukkoliikenteen linjastorakennetta on kehitetty määrätietoisesti raideliikenteeseen tukeutuen. Kehäradan liikennöinti alkoi kesällä 2015 ja Länsimetron liikennöinti alkaa elokuussa 2016. HSL-alueen joukkoliikenteen nousujen määrä kasvoi aiesopimuskauden aikana 4 % (13,8 miljoonaa nousua). Kasvu on ollut merkittävää lähijunaliikenteessä sekä seutuliikenteen busseissa. HSL-kunnat maksoivat subventiota per asukas aiesopimuskaudella vuositasolla noin 230–240 euroa/asukas.

Aiesopimuskauden lopulla valtion myöntämän suurten kaupunkien joukkoliikennetuen määrä on laskenut vastoin aiesopimuksen tavoitetta. Samanaikaisesti seudun asukasmäärä ja matkustajamäärät ovat sopimuskauden aikana kasvaneet. ELY-keskuksen sekä Hyvinkään ostamassa liikenteessä kuntien suhteellinen rahoitusosuus on noussut, mikä on ollut seurausta erityisesti ELY-keskuksen pienentyneestä rahoituksesta. Liikenteenharjoittajien epävarmuus tuloista ja tulevaisuudesta on myös korottanut tarjoushintoja ja painopiste valtion rahoituksessa on siirtynyt kuntien kanssa tehtäviin liikenteiden yhteishankintoihin.

Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaon periaatteet valmisteltiin osaksi HLU 2015 -pääöstä. Sen mukaan kustannusosuudet jaetaan sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion välillä.



Liikenteen infrastruktuuri

Seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet ja pääkadut) rahoitustaso Helsingin seudulla on noussut merkittävästi 2000-luvun alusta ja aiesopimuskauden aikana, ja oli vuonna 2015 ennätyksellisen korkealla. Kuntien osuus on noussut aiesopimuskauden aikana selvästi valtion rahoitusosuutta suuremmaksi. Alueellisten katujen rakentaminen on ollut ennätyksellistä uusien alueiden voimakkaan rakentamisen vuoksi.

Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden KUHA-kokonaisuus edisti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä 13 hankkeella vuosina 2014–2015. Valtion rahoitustaso kahden vuoden hankekokonaisuudelle oli 15,2 ja kuntien 17,4 miljoonaa euroa.

Isojen liikenneinvestointien toteuttaminen ja suunnittelu etenivät pääosin aiesopimuksen mukaisesti. Syksyllä 2014 laadittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi vauhditti joitakin hankkeista.



Tiivistelmä

- Vuonna 2016 valmistui lähes 13 000 uutta asuntoa, mikä vastaa noin 96 prosenttia vuoden tuotantotavoitteesta. Vuonna 2016 aloitettiin yli 16 000 asunnon rakentaminen.
- Korkotuetulle asuntotuotannolle asetetun tavoitteen toteutuma oli 83 %. Pitkäaikaisella korkotuella rakennettavien asuntojen toteutuma oli 79 %.
- Uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa tuli voimaan 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä (103 % keskimääräisestä vuositavoitteesta) ja hyväksyttiin 1,4 miljoonaa kerrosneliömetriä (93 % tavoitteesta).



MAL-sopimus 2016-2019

- Ensisijaisille kohdealueille sijoittui 86 % valmistuneista asunnoista, 89 % voimaan tulleesta nettokerrosalasta ja 91 % hyväksytystä nettokerrosalasta.
- Raide-Jokerin toteutuksesta päätettiin kesäkuussa 2016. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132:n yleissuunnitelmasta valitettiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen, mutta valitus hylättiin (KHO 15.5.2017). Pisara-radan ratasuunnitelma on valmistumassa.
- Vuosien 2017–2019 pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) toteuttamisohjelma hyväksyttiin HLJ-toimikunnassa 9.12.2016.
- Kestävien kulkutapojen palvelutaso on parantunut.
- Liityntäpysäköinnin periaatteista ja tavoitteista on sovittu.

MAL 2019 lähtökohdat ja alustavat tavoitealueet:

Lähtökohdat

Helsingin seutu vuonna 2050



Joka kolmannen suomalaisen kotipaikka



2 000 000 asukasta



Verkostomainen joukkoliikenne



1 050 000 työpaikkaa



5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa



Vahva metropoli

MAL-visio

Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.

Tiiviin ydinalueen ympärillä on omaleimisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä

Alustavat tavoitealueet

Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky ja puitteet elinkeinotoiminnalle paranevat, asukkaiden arki sujuvoituu

Yhdyskuntarakenteen tasa-arvoisuus, turvallisuus ja terveellisyys paranevat

Yhdyskuntarakenteen taloudellisuus tehostuu

Maankäytön, asumisen ja liikenteen päästöt pienenevät

Lähtökohdat ja MAL-visio ovat samoja kuin edellisellä suunnittelu-kierroksella

Alustaviin tavoitealueisiin on tiivistetty keskeisimmät sisällöt edellisen kierroksen tavoitteista. MAL 2019 -suunnittelua ohjaavat strategiset tavoitteet viimeistellään syksyllä 2017.



Helsinki

5.9.2017



Suosituksset MAL 2019 -suunnitteluun

LUONNOS



Alustavia suosituksia

Suunnitelmasta tulee selvitä, mikä on seudun liikennejärjestelmän kehittämisen tarkoitus

Tavoitteiden priorisointi: tavoitteiden määrän vähentäminen ja rajaaminen keskeisiin tavoitteisiin

Tavoitteiden ja toimenpiteiden yhteydet tulee käsitellä läpinäkyvästi suunnittelun edetessä

Vaikutusten arvioinnin asemaa toimenpiteiden valinnassa tulee vahvistaa

Myös vaikeasti hyväksyttävät toimenpiteet, joihin tavoiteasettelu johtaa, on tuotava aikaisin pöydälle

Rajaobjektien, suunnitelmaa vahvasti suuntaavien toimien tuominen suunnitteluun

Hankelista/toteuttamissuunnitelma yhtenä suunnitelman osana on edelleen tarpeellinen osapuolten sitouttamisen ja yhteistä päätöksentekoa edellyttävien toimenpiteiden kannalta

Varmasti hyviä toimenpiteitä ovat maankäytön tiivistäminen hyvin saavutettavilla alueilla, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen sekä joukkoliikennejärjestelmän ja asemanseutujen kehittäminen koko seudulla

Suunnitelmalla tulee selkeästi tähdätä valtion ja kuntien yhteisen MAL-sopimuksen tekoon