

TERVETULOA MAL-SEMINAARIIN!

MAL 2019



TERVETULO A MAL-SEMINAARIIN!

MAL 2019

SEMINAARIN OHJELMA, aamupäivä



- KLO 9:30 TERVETULOA SEMINAARIIN, Heikki Salmikivi ja Mette Granberg
- KLO 9.40 TILAISUUDEN AVAUS, Suvi Rihtniemi ja Mikko Aho
- KLO 9:50 MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN YHTEISSUUNNITTELU
HELSINGIN SEUDULLA – MIKÄ ON MAL 2019 JA MIKSI SITÄ
TARVITAAN? Sini Puntanen
- KLO 10 SEUDUN MAANKÄYTTÖ, ASUMINEN JA LIIKENNE
PÄHKINÄNKUORESSA, Mari Siivola, Mari Randell ja Tapani Touru
- KLO 10.35 UUSIMAA-KAAVA 2050, Merja Vikman-Kanerva
- KLO 10.45 VALTION JA HELSINGIN MAL-SOPIMUSMENETTELY, Matti Vatiilo
- KLO 11:00 YHTEISKESKUSTELU: MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN
SEUDULLISEN SUUNNITTELUN HYÖDYT JA HAASTEET,
keskustelijoina Anni Sinnemäki, Tatu Rauhamäki ja Ari Oksanen,
vetäjänä Heikki Salmikivi
- KLO 11:30-12.30 LOUNAS

SEMINAARIN OHJELMA, iltapäivä



KLO 12:30 MAL 2019 -TYÖ MONENVÄLISENÄ YHTEISTYÖNÄ JA NEUVOTTELUNA, Jonna Kangasoja

KLO 12.45-13.15 ALUSTUKSET TYÖPAJAUKSEEN

KLO 13.15-14.20 TYÖPAJAUSTA

KLO 14:20 KAHVITAUKO

KLO 14:55 TYÖPAJAUS JATKUU

KLO 16:00 ELINYMPÄRISTÖ JA ONNELLISUUS ASUKKAAN NÄKÖKULMASTA, Juha Itkonen

KLO 16.30 TYÖPAJAUKSEN KESKEISIÄ TULOKSIA

KLO 16.45 JATKO JA SEURAAVAT ASKELEET

KLO 17:00 MALJAT AULABAARISSA

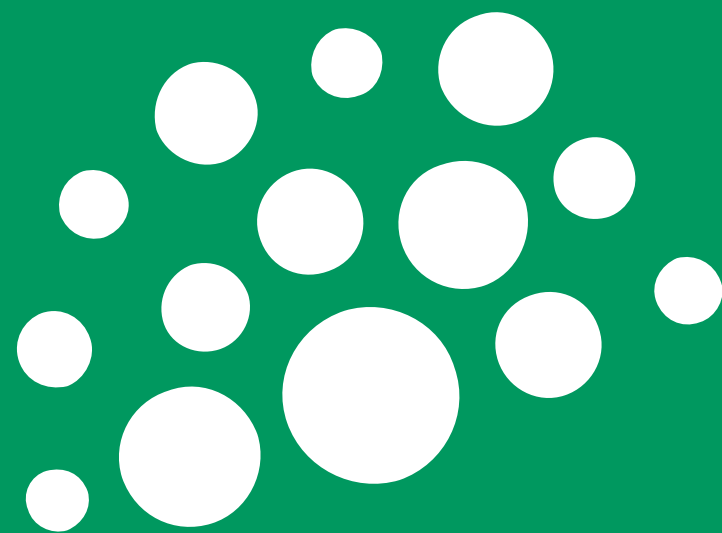
KLO 17:30 ILLALLINEN, ILLALLISPUHUJANA TARMO AARNIO

KLO 20-20:30 JÄRJESTETTY KULJETUS TAKAISIN HELSINKIIN



#MAL2019

fiftysixty.io/mal2019



MAL
2019

Tilaisuuden avaus

HLJ-toimikunnan puheenjohtaja,
toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi
HSL

MAL-neuvottelukunnan puheenjohtaja,
toimialajohtaja Mikko Aho
Helsingin kaupunki

MAL 2019 -taustaa

MAL-strategia 2005

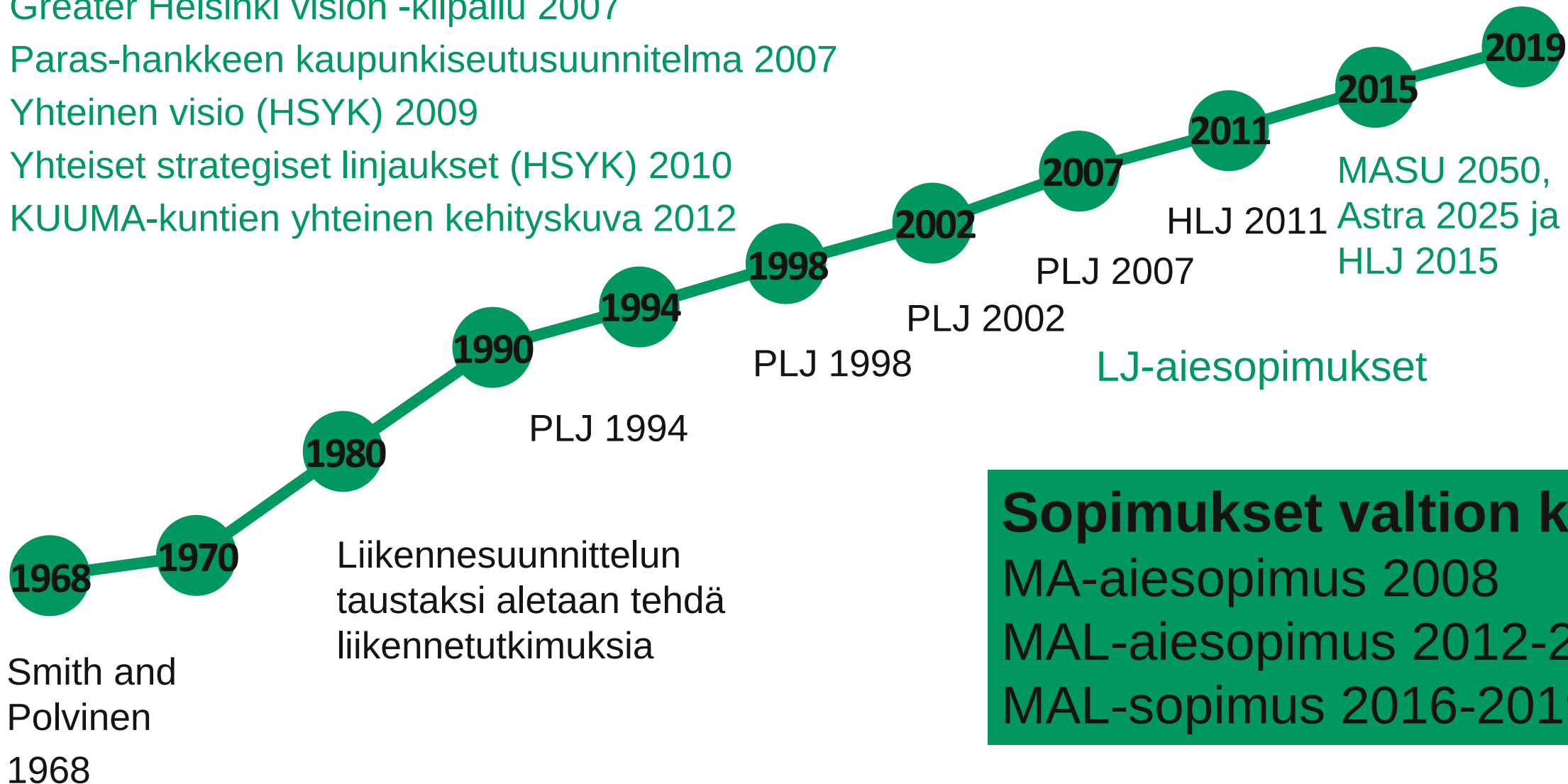
Greater Helsinki vision -kilpailu 2007

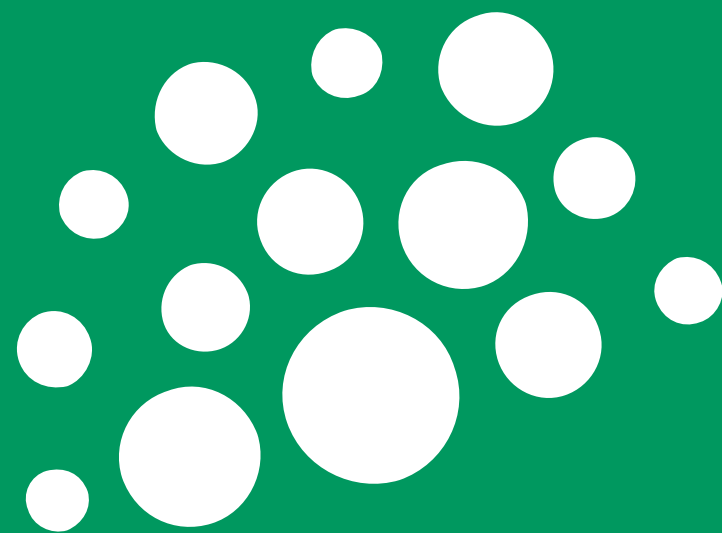
Paras-hankkeen kaupunkiseutusuunnitelma 2007

Yhteinen visio (HSYK) 2009

Yhteiset strategiset linjaukset (HSYK) 2010

KUUMA-kuntien yhteinen kehityskuva 2012





MAL
2019

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelu Helsingin seudulla – mikä on MAL 2019 ja miksi sitä tarvitaan?

MAL-projektiryhmän puheenjohtaja,
osastonjohtaja Sini Puntanen, HSL

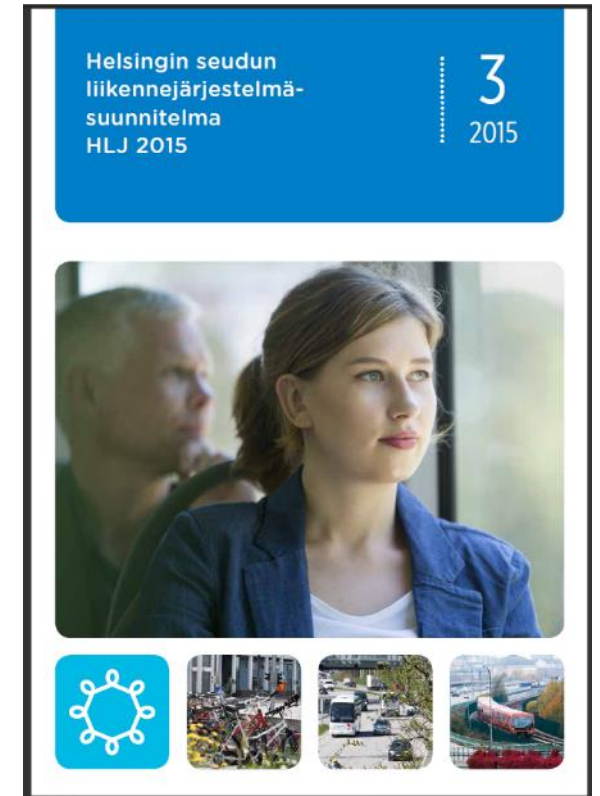
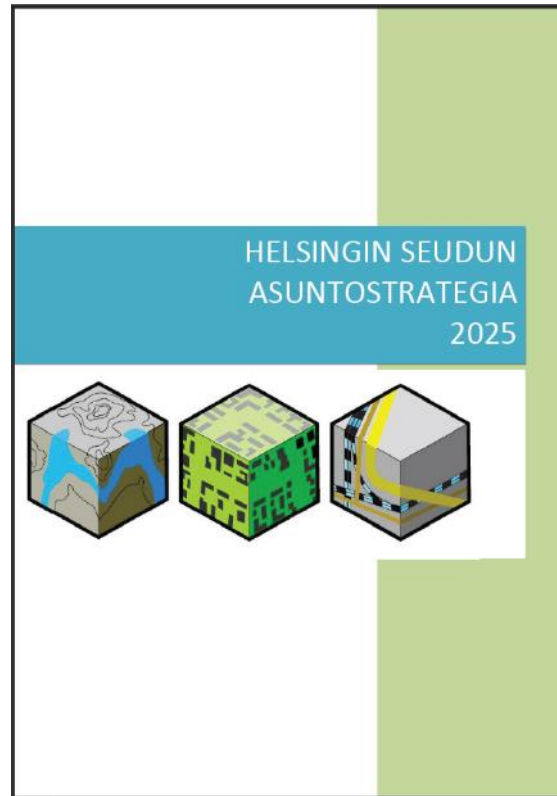
MAL 2019 – mikä se on?



Maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2050.



Vuonna 2015 valmistuneet suunnitelmat MAL-sopimuksen 2016-2019 pohjana



Helsingin seutu vuonna 2050

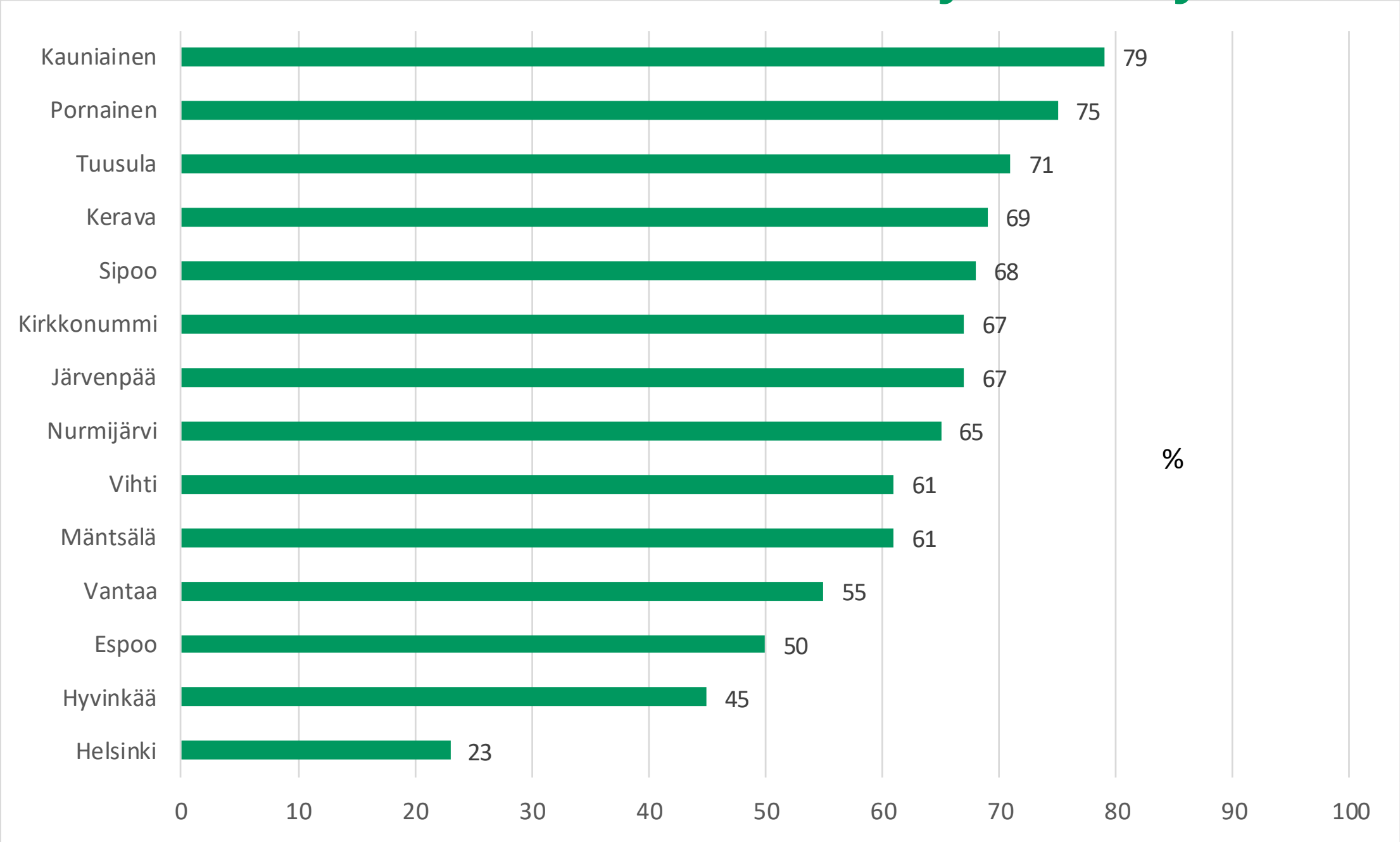


Seudulla asuu 2 000 000 asukasta

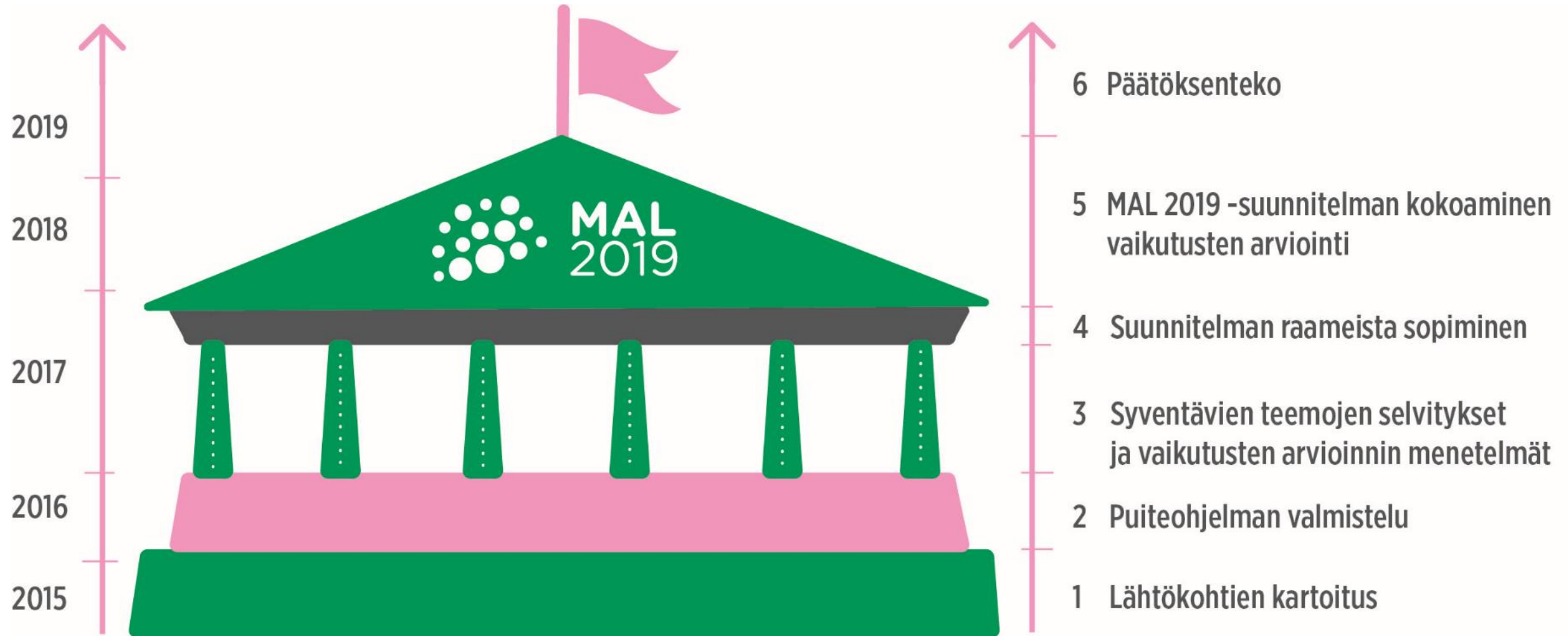


Seudulla on 1 050 000 työpaikkaa

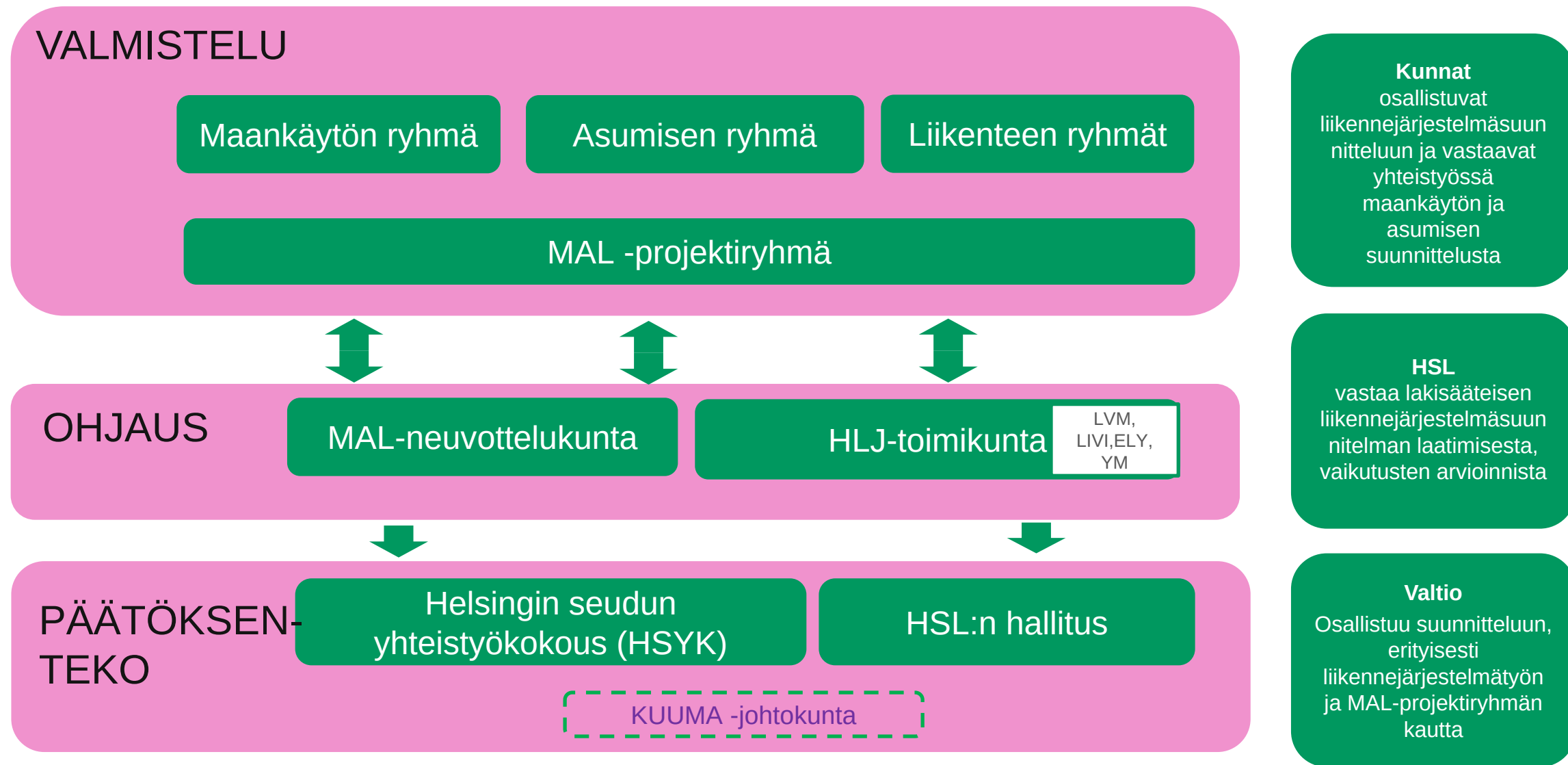
Osuus muussa kuin kotikunnassaan työssä käyvistä



MAL 2019 rakennetaan vaiheittain



Miten suunnittelu on organisoitu?



MAL 2019 ja Uusimaa-kaava 2050

MAL 2019 -suunnitelma

Kuntien yhteinen tavoitetila seudun kehityksestä (priorisointi)
Painopiste seuraavassa vuosikymmenessä, toteuttamisessa ja erityisesti asumisen ja liikenteen teemoissa
Hyväksytään kunnissa, valtio sitoutuu MAL-sopimuksen kautta
Ei juridista sitovuutta
Ohjaa kuntien asunto-ohjelmia ja investointisuunnitelmia

Uusimaa-kaava 2050

Pitkä aikatahtain (2050)

Mahdollistava, aiheiltaan laaja-alainen ja yleispiirteinen
Kansainvälinen, valtakunnallinen ja maakunnallinen näkökulma
Maakunnan aluerakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen
Konkretisoi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet seudullisiksi ratkaisuiksi
Lakisääteinen, päätösvalta maakuntavaltuustolla

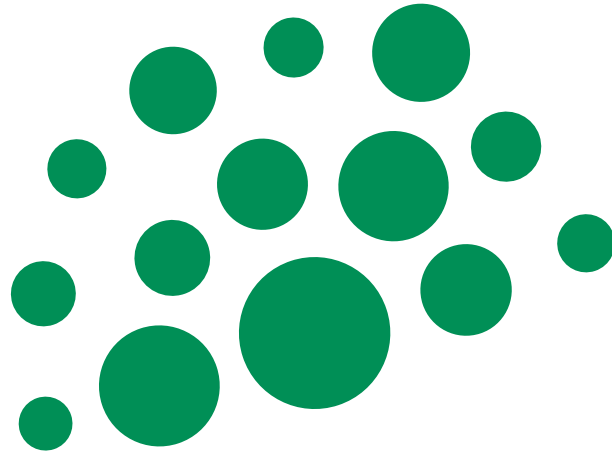
2020

2030

2040

2050

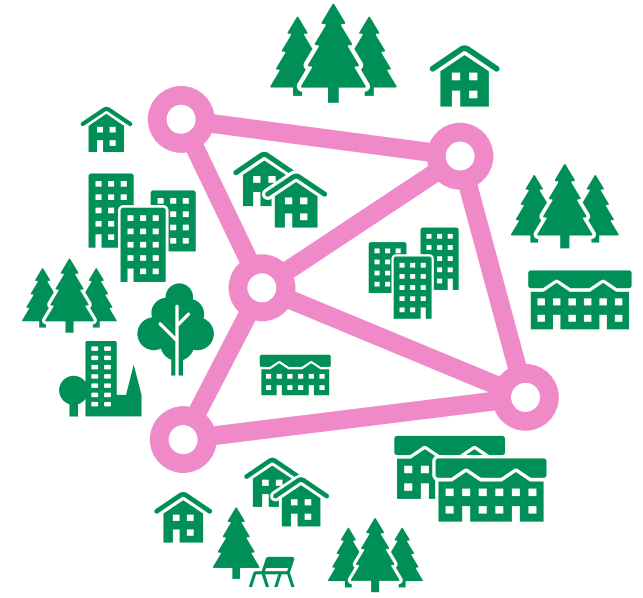
MAL-visio



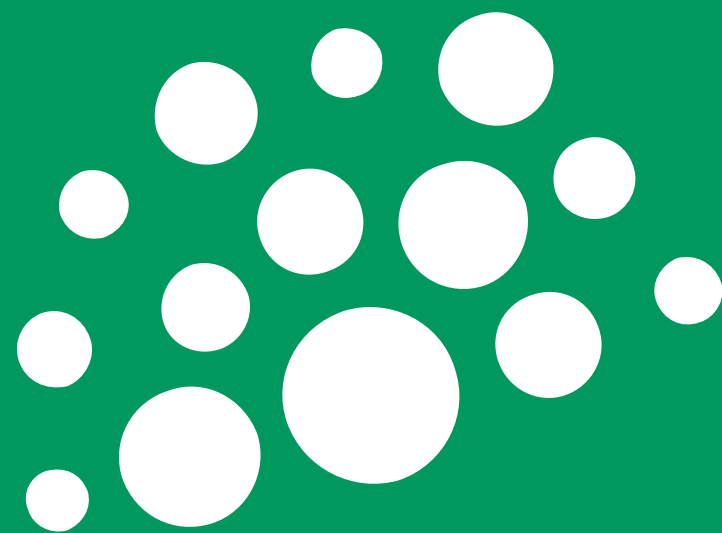
Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja **vetovoimaisena metropolialueena**. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas



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



Tiiviin ydinalueen ympärillä on **omailmeisten keskusten verkosto** ja luonnonläheinen ympäristö



MAL
2019

Seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne pähkinäkuoressa

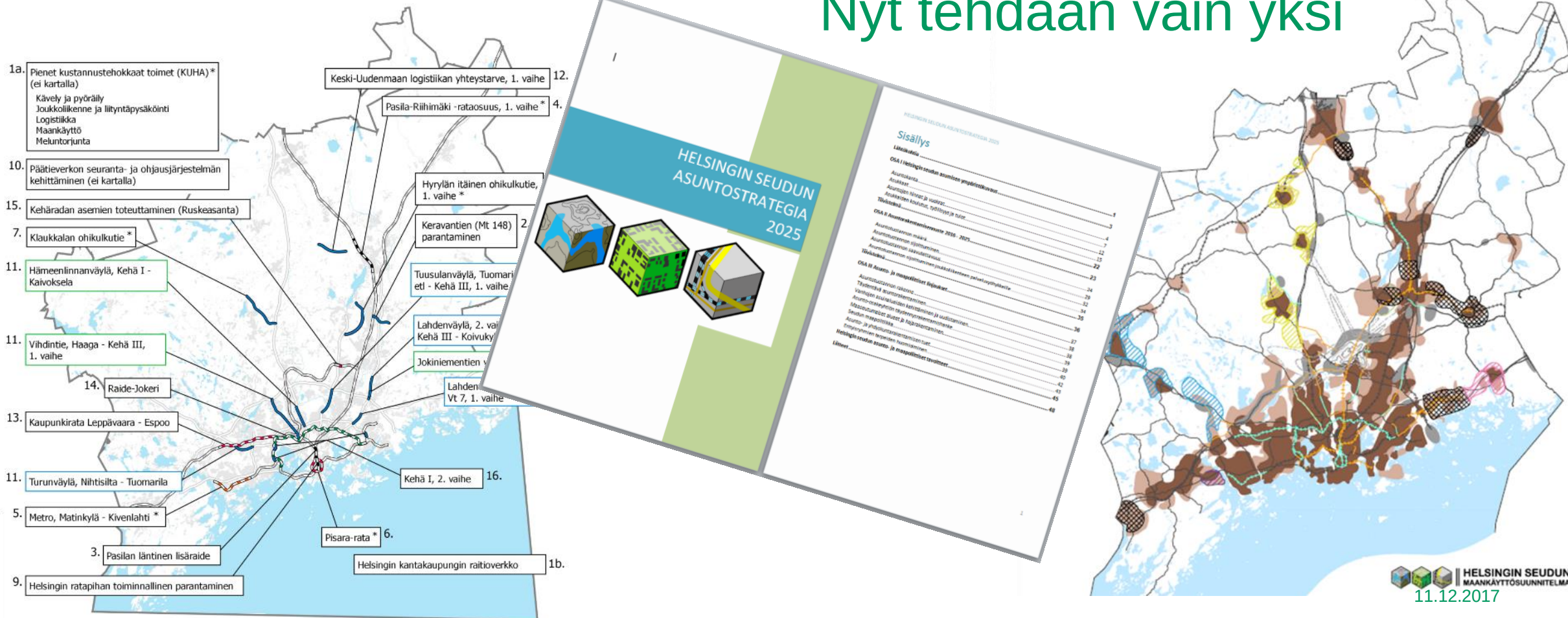
Maankäyttöryhmän
puheenjohtaja,
yleiskaavapäällikkö
Mari Siivola
Vantaa

Asumisen ryhmän
puheenjohtaja,
asunto-ohjelmapäällikkö
Mari Randell
Helsinki

Liikennejärjestelmä-
ryhmän päällikkö
Tapani Touru
HSL

Lähtökohtana aiemmat suunnitelmat

Nyt tehdään vain yksi



Helsingin seutu 2016



Asuntoja 750 000



Asukkaita 1 460 000



Työpaikkoja 710 000





Valtakunnallisesti merkittävä



joukkoliikenneterminäali



Kansainvälinen lentokenttä



Henkilöliikenteen rata



Tavaraliikenteen rata



Metrolinja



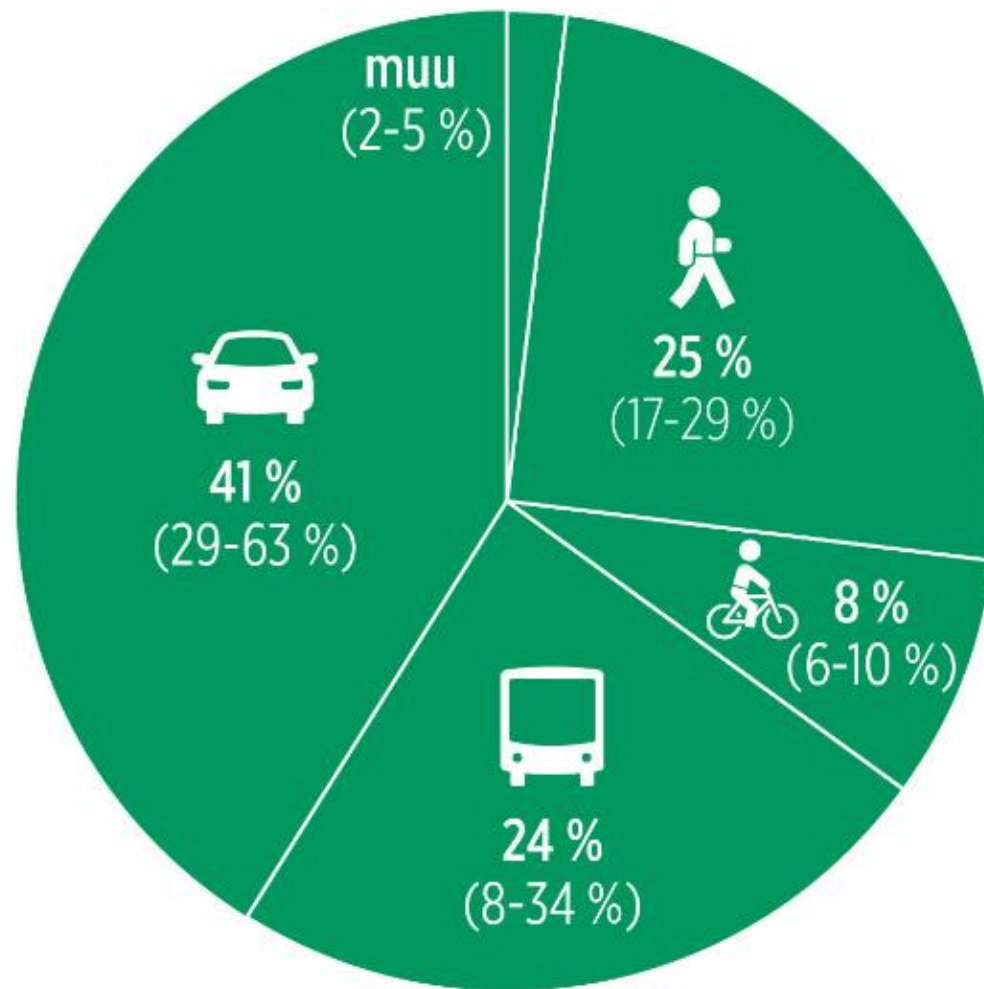
Valtatie



Kantatie

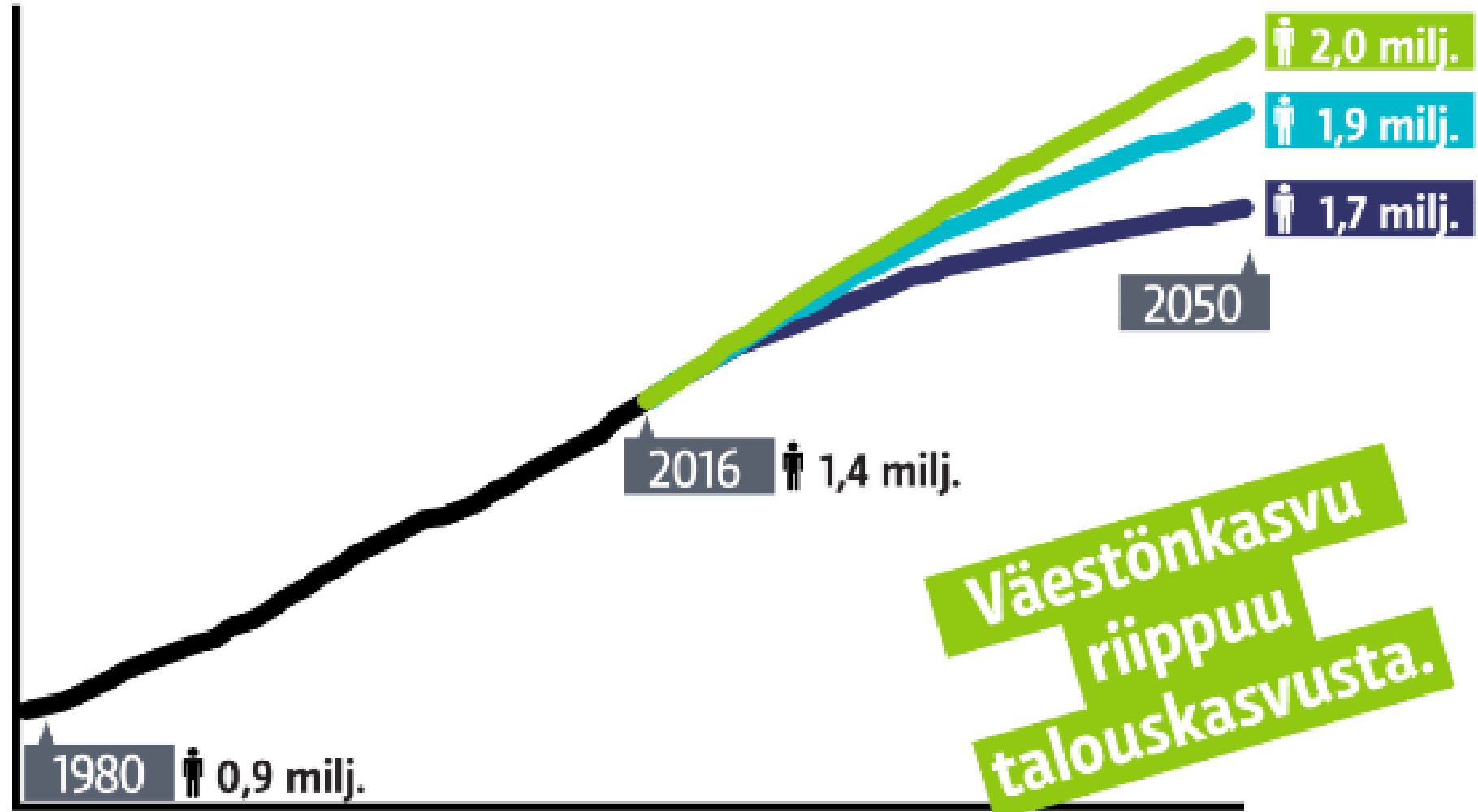


Seututie

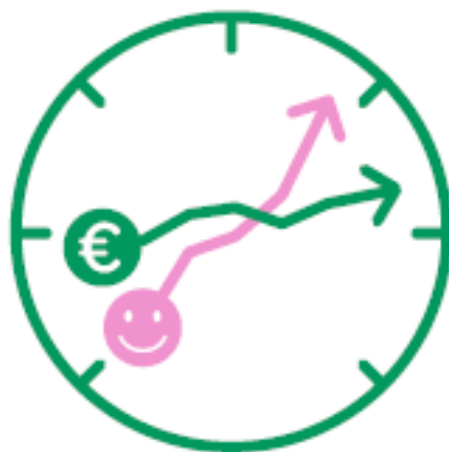
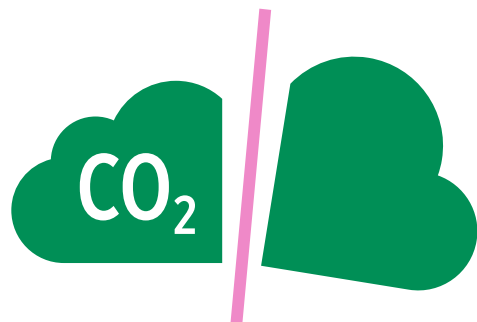


Kasvu mahdollistaa muutoksen

Helsingin seudun väestöennuste



Liikenteen haasteita



Tieliikenteessä loukkaantuneet,
Uusimaa, keskiarvo 2010-2012

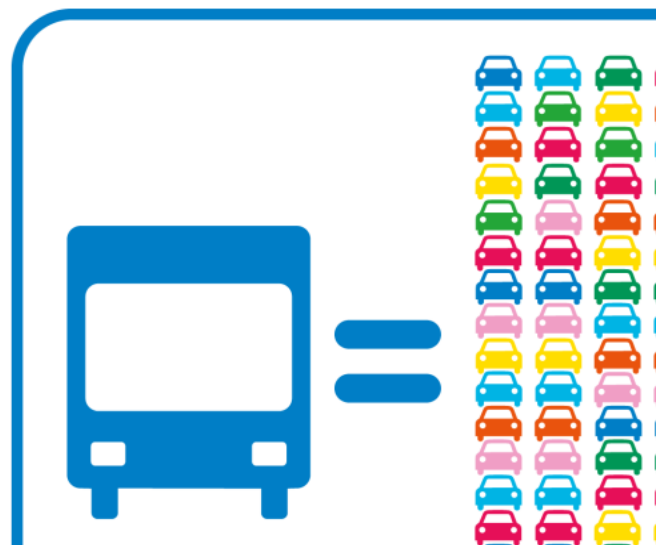
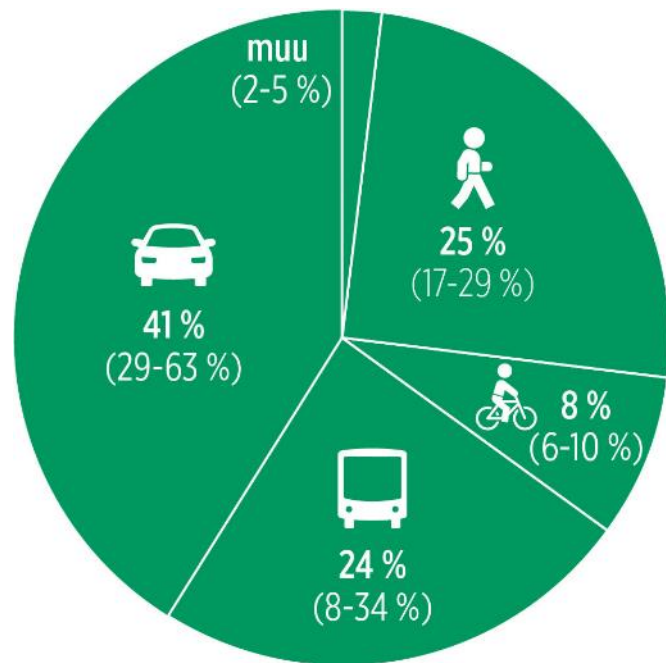


26

149

192

752



2016-2017

eli mitä on tehty tähän mennessä

Tarkasteltuja teemoja 2017



Tavoitteet ja mittarit

Ilmiöt ja
skenaariot

Vaikutusten
arvioinnin
suunnittelu

Talous ja terveys

Joukkoliikenteen
runkoverkko

Väestö- ja
työpaikkaprojektiot

Logistiikka,
työpaikat ja
palvelut

Seudun keskukset

Liikenteen uudet
teknologiat ja
palvelut

Alueellinen eriytyminen ja
täydennysrakentaminen

Muuttoliike

Päästövähennykset

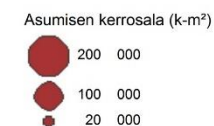
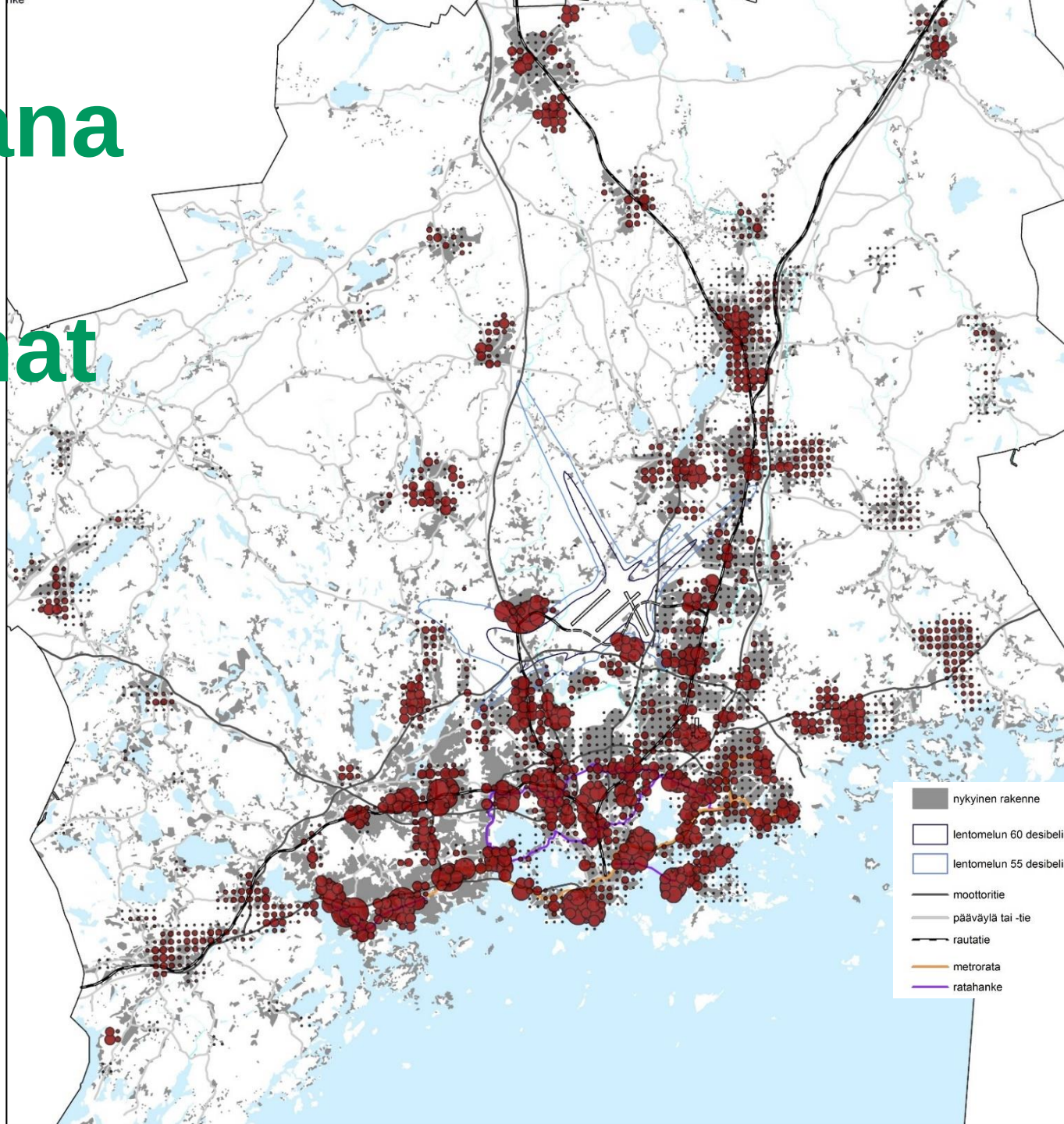
Asumisen talous

Työn pohjana kuntien suunnitelmat



Asuinkerrosala 2017-2030

Perustuu kuntien päivitettyyn
maankäyttöaineistoon



”Kemmeistä” asukkaita ja työpaikkoja

- syksyllä tehty vielä päivitys

Konsultti muokkasi kaksi vaihtoehtoa kuntien maankäyttösuunnitelmista 2030 asti sekä kuntien arvioiduista maankäyttöpotentiaaleista 2050 asti

V1 Laajempaan liikennejärjestelmään perustuva ve

- *liikennejärjestelmän ja saavutettavuuden lähtökohtana on HLJ 2015 täydennettynä tarkentuneilla hanketiedoilla*

V0+: Suppeampaan liikennejärjestelmään perustuva ve

ASUMINEN

→ TALOUS

- kansantalous, kuntatalous, • asukkaan talous
- Asumisen tuet, tuotantoon • vai asukkaalle
- Kuntalainen veronmaksajana
- Kolmen tonnin seutu, • kohtuuhintaisuuden käsite

→ ERITYMISKEHITYS JA TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

- Segregaation uhka; kunnat eri tilantessa
- Heikkojen alueiden tunnistaminen ja vahvistaminen maankäytön, asuntopolitiikan ja liikennejärjestelyin
- Saavutettavuudesta huolehtiminen
- Vaikka seutu kasvaa kaikissa kunnissa myös väestöltään väheneviä alueita

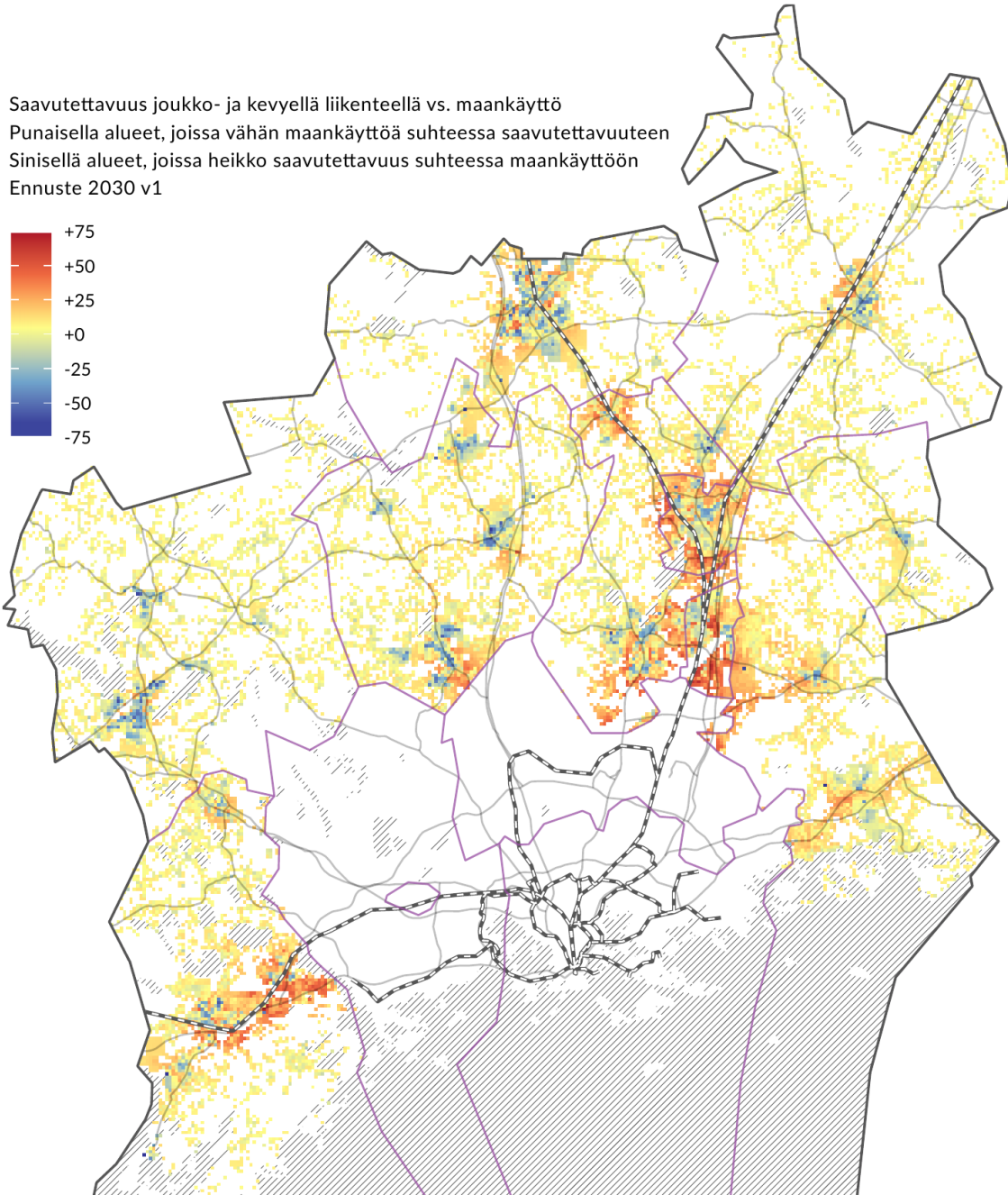
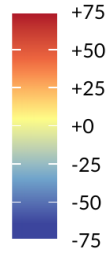
→ MUUTTOLIIKE

- Väestönkasvu, n. 1 %
- Ulkoinen muuttoliike
- Sisäinen muuttoliike
- Väestörakenne
- Preferensseihin vastaaminen
- Alueelliset identiteetit
- Muuttouria ja muuttopolkuja

Ilmastoviisas asuminen (HSY) sekä Kuuma asuminen 2040 -selvitys



Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä vs. maankäyttö
Punaisella alueet, joissa vähän maankäyttöä suhteessa saavutettavuuteen
Sinisellä alueet, joissa heikko saavutettavuus suhteessa maankäyttöön
Ennuste 2030 v1

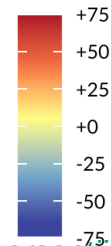
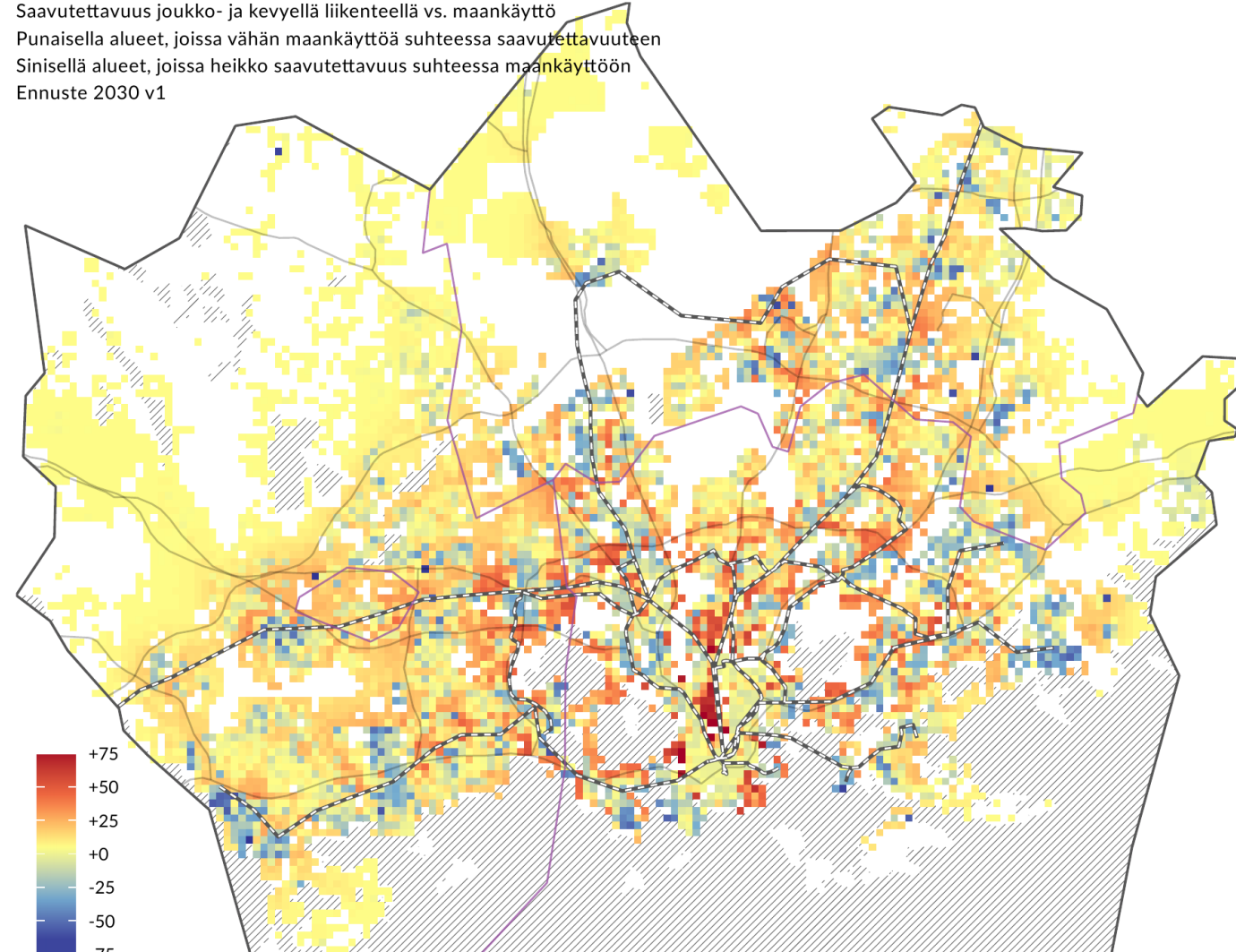


Vuosi 2030:

Maankäytön tiiviys suhteessa saavutettavuuteen

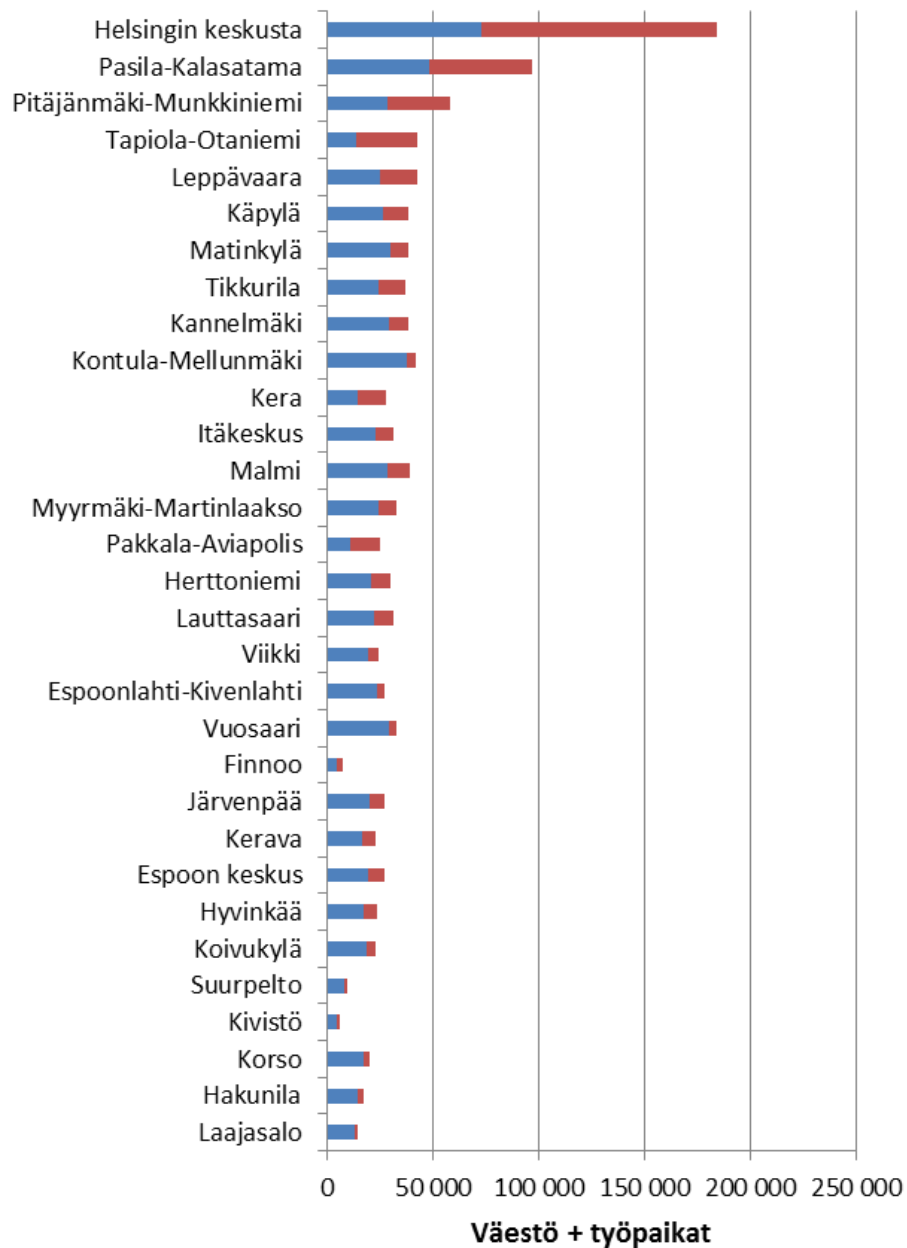


Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä vs. maankäyttö
Punaisella alueet, joissa vähän maankäyttöä suhteessa saavutettavuuteen
Sinisellä alueet, joissa heikko saavutettavuus suhteessa maankäyttöön
Ennuste 2030 v1

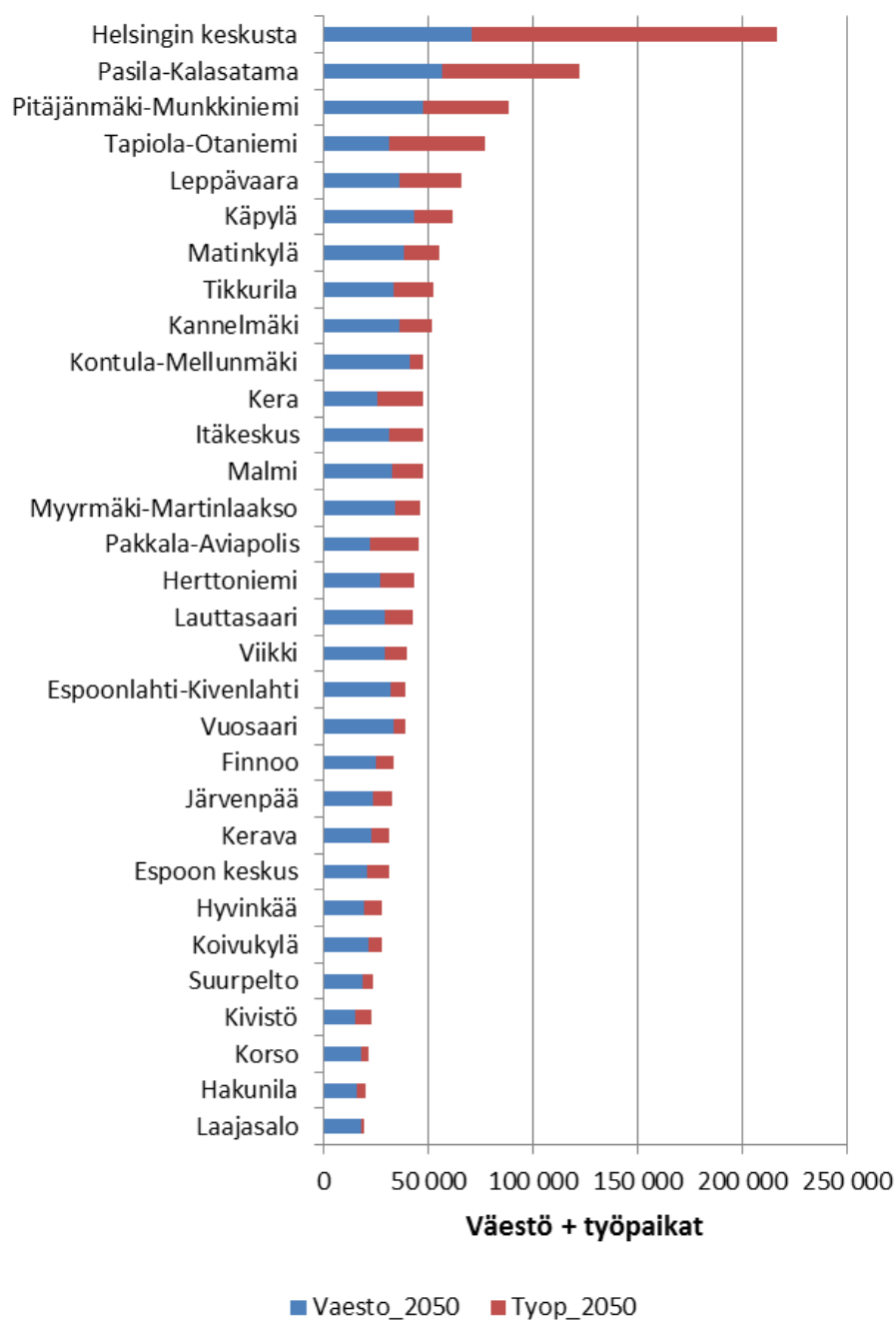


Saavutettavuus ja tiheys laskettu ruuduittain asukasmääräpainotettuina prosenttilejinä ja niistä erotus: tuloksena erottuu ruudut, joissa muihin kehyskuntien (vasen kuva) tai PKS:n (oikea kuva) asukkaisiin verrattuna hyvä saavutettavuus ja vähän maankäyttöä tai toisinpäin.

v. 2015

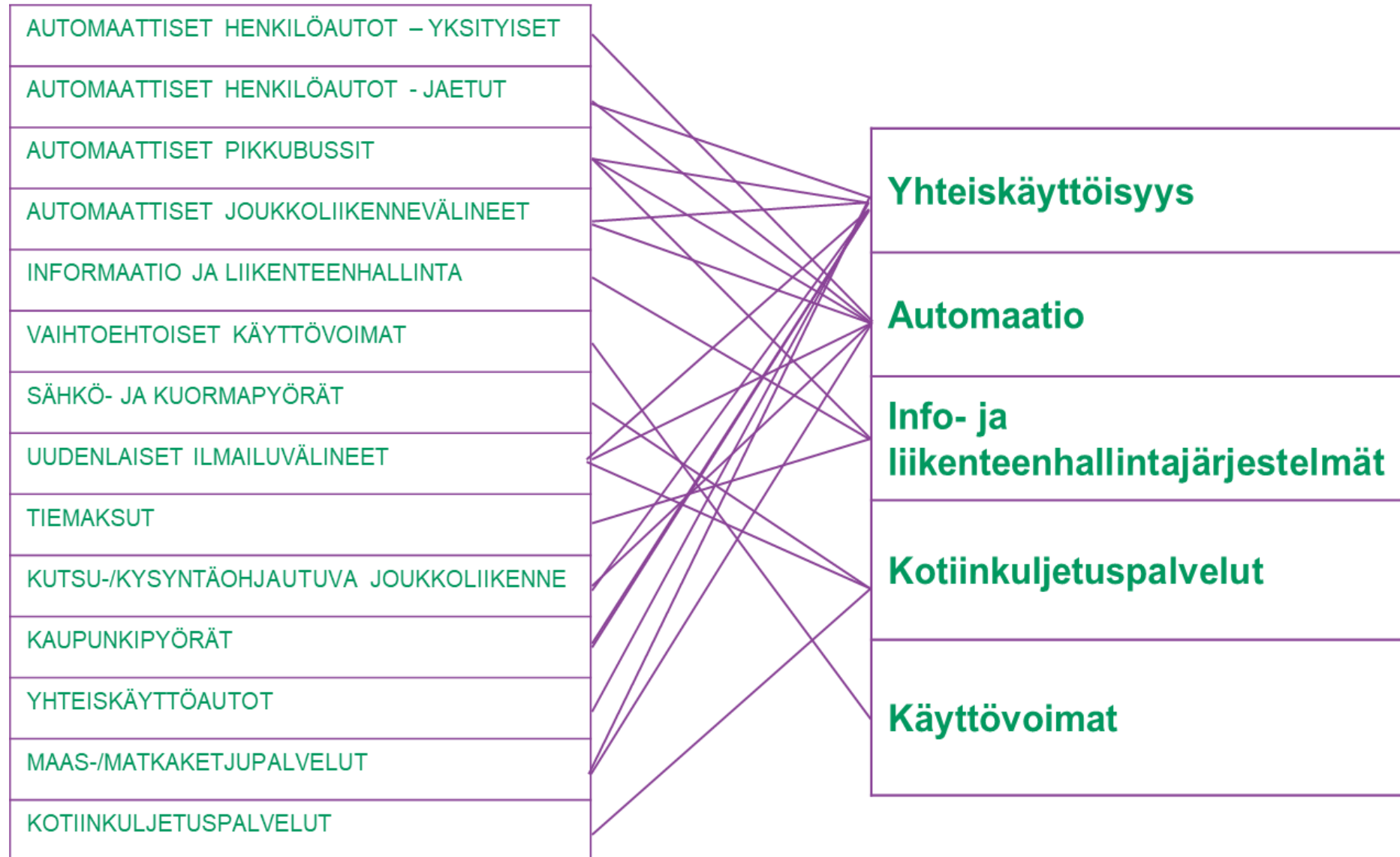


v. 2050

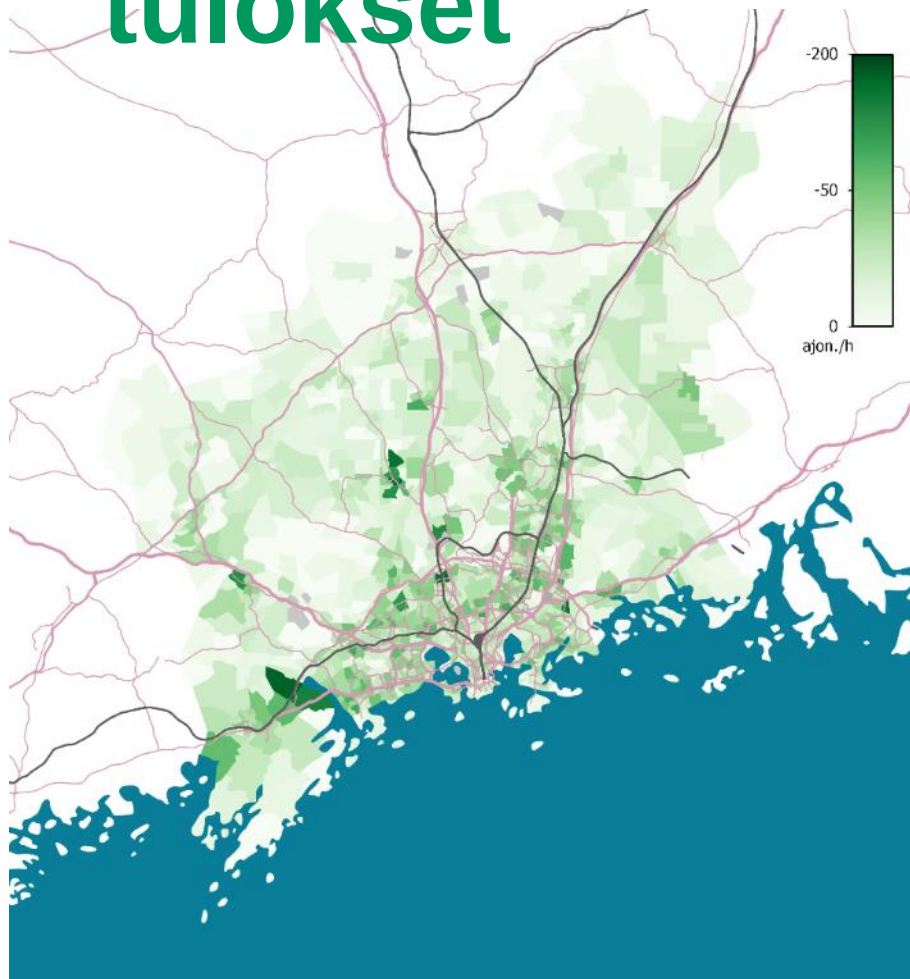


**Helsingin
seudun
keskukset
v. 2015
ja 2050**

Liikenteen teknologia ja palvelut

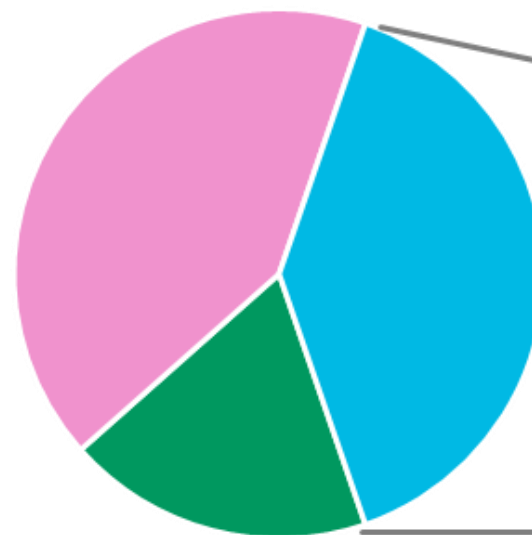


Jaettujen kyytien tarkastelut – tulokset



Lähtevien ajoneuvomatkojen määrän alenema (ajon.matkaa/alue) aamuhuipputunnilla 2030

Jaettujen matkojen osuudet kaikista matkoista



- Henkilöautomatkä yksin
- Julkisen liikenne
- Jaettu henkilöautomatkä

Jaettujen matkojen osuudet alkuperäisen matkasuunnitelman mukaan



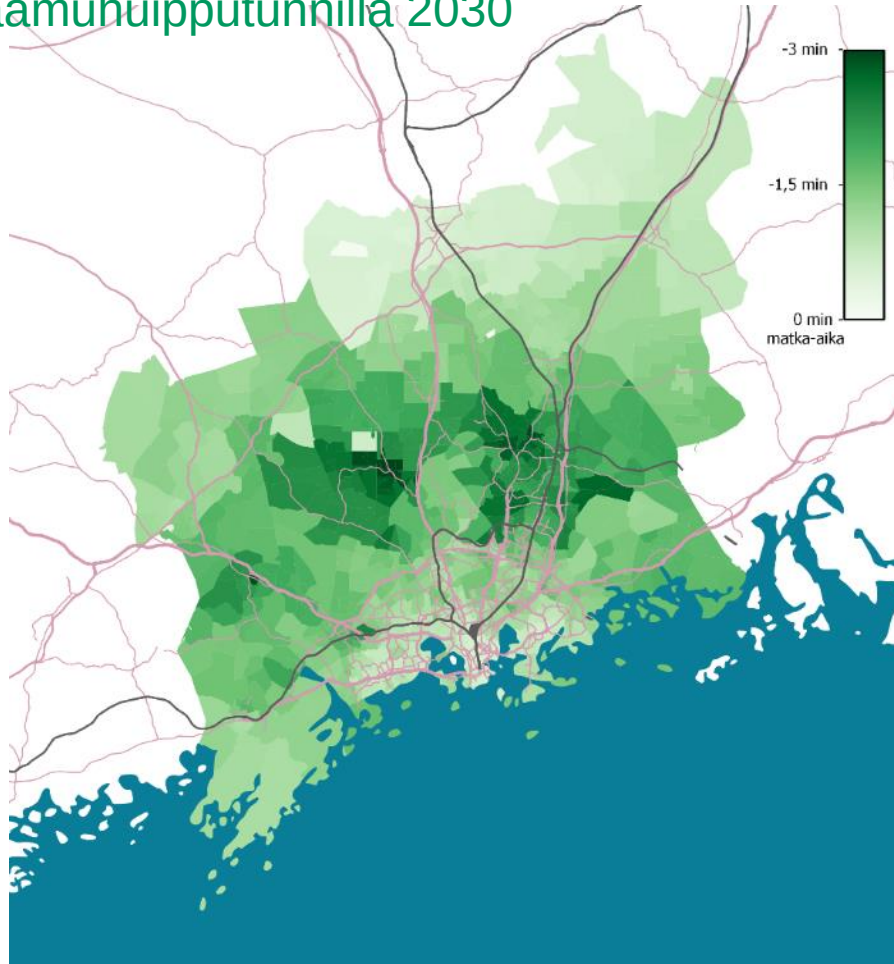
- Korvautunut Henkilöautomatkä
- Korvautunut Julkisenliikenteen matkä

Arvio 2030: 5-10% matkoista jaetuilla ajoneuvoilla

Henkilöautojen automatisointi ja kotiinkuljetuspalvelut



Matkakohtainen matka-aikasäästö
aamuhuipputunnilla 2030

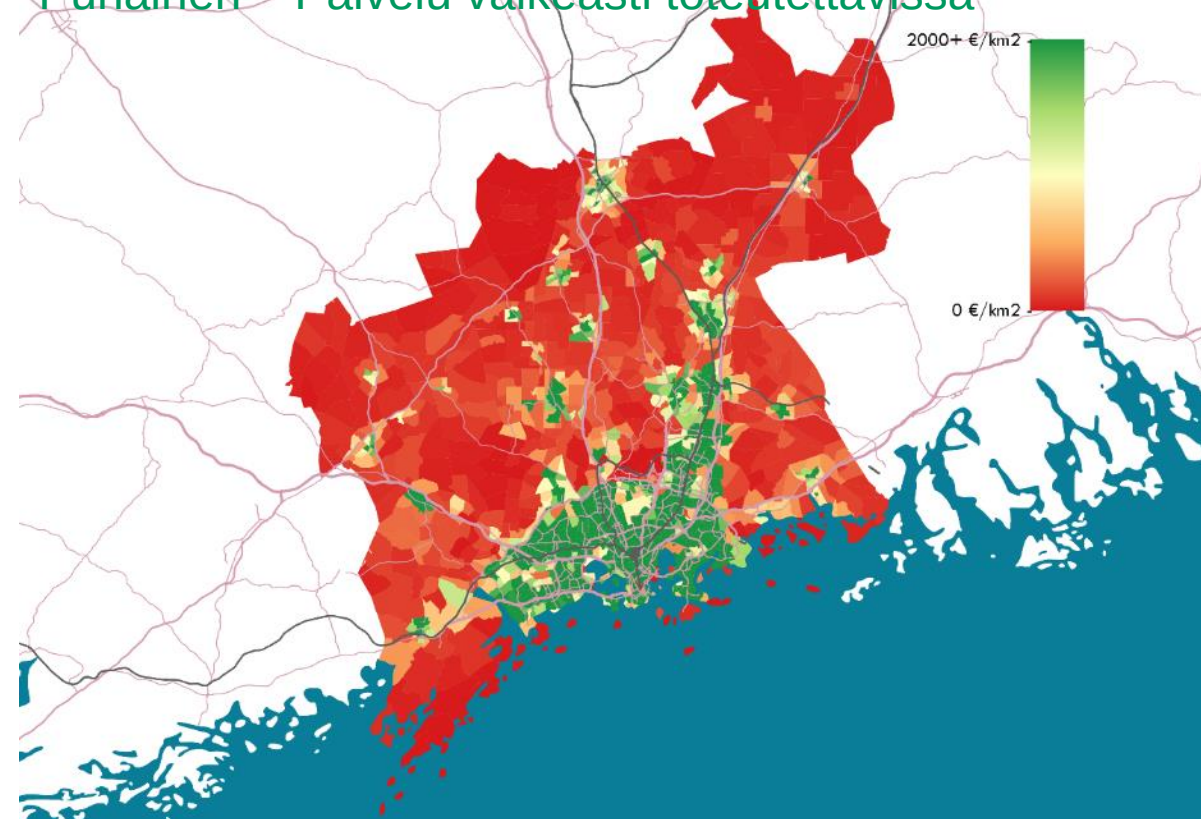


Arvio 2030: 10-15% henkilöautoista tasoilla 4-5.

Kaupan kotiinkuljetuspalveluiden kannattavuus
tarkastelualueella.

Vihreä – Palvelu helposti toteutettavissa

Punainen – Palvelu vaikeasti toteutettavissa

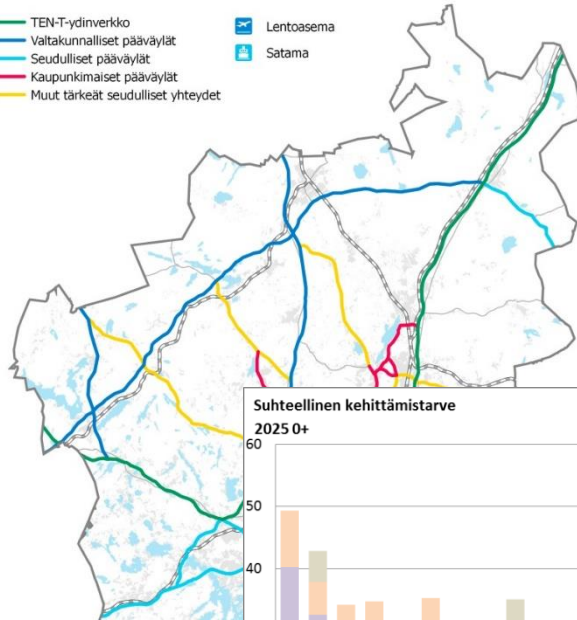


Arvio 2030: yksilölliset palvelut laajasti saatavilla

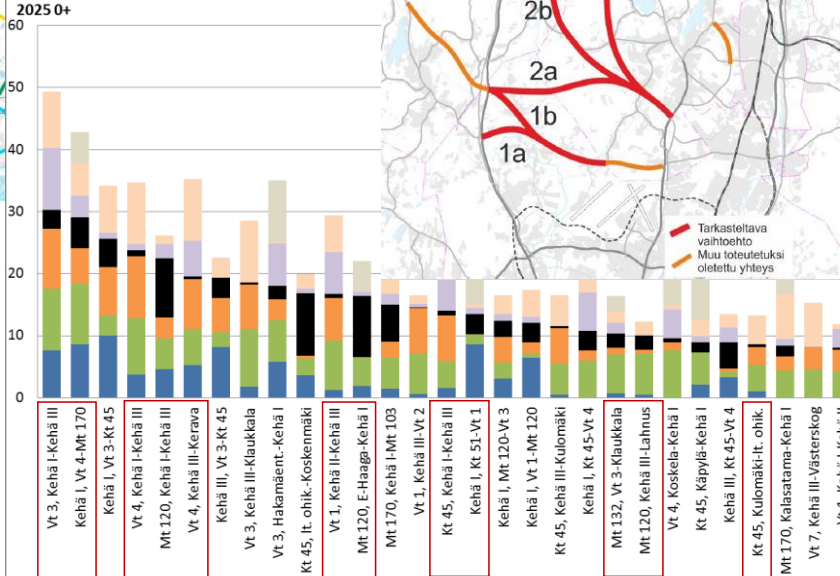
Tieverkon kehittäminen

TEN-T-ydinverkko
Valtakunnalliset pääväylät
Seudulliset pääväylät
Kaupunkimaiset pääväylät
Muut tärkeät seudulliset yhteydet

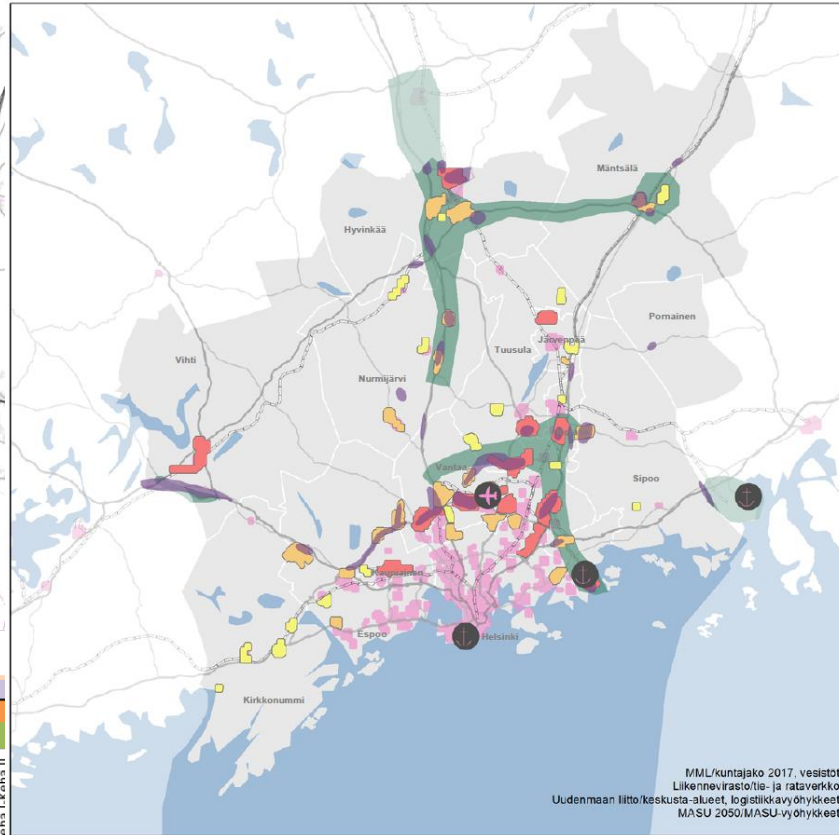
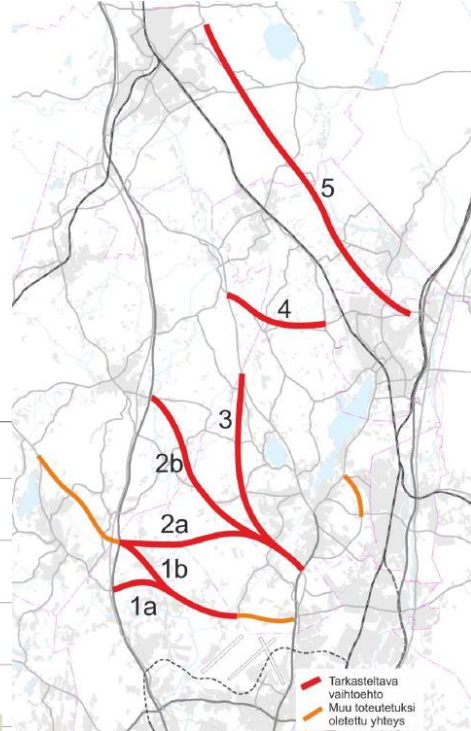
Lentoasema
Satama



Suhteellinen kehittämistarve
2025 0+



Jaksolle osoitettu toimia HLJ
2015:n 1. kaudella



Keskustojen ulkopuoliset
merkittävät alueet

Priorisointipisteet

Summa

71 - 175

176 - 350

351 - 700

Lentoasema

Satama

Keskusta

MASU: Teollisuus, logistiikka,
varastot

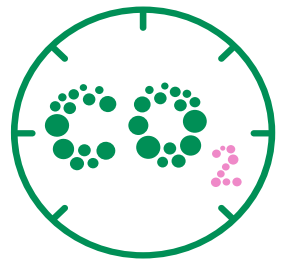
Logistiikan kehityskuva,
logistiikkayhteydet

0 5 10 20
kilometriä

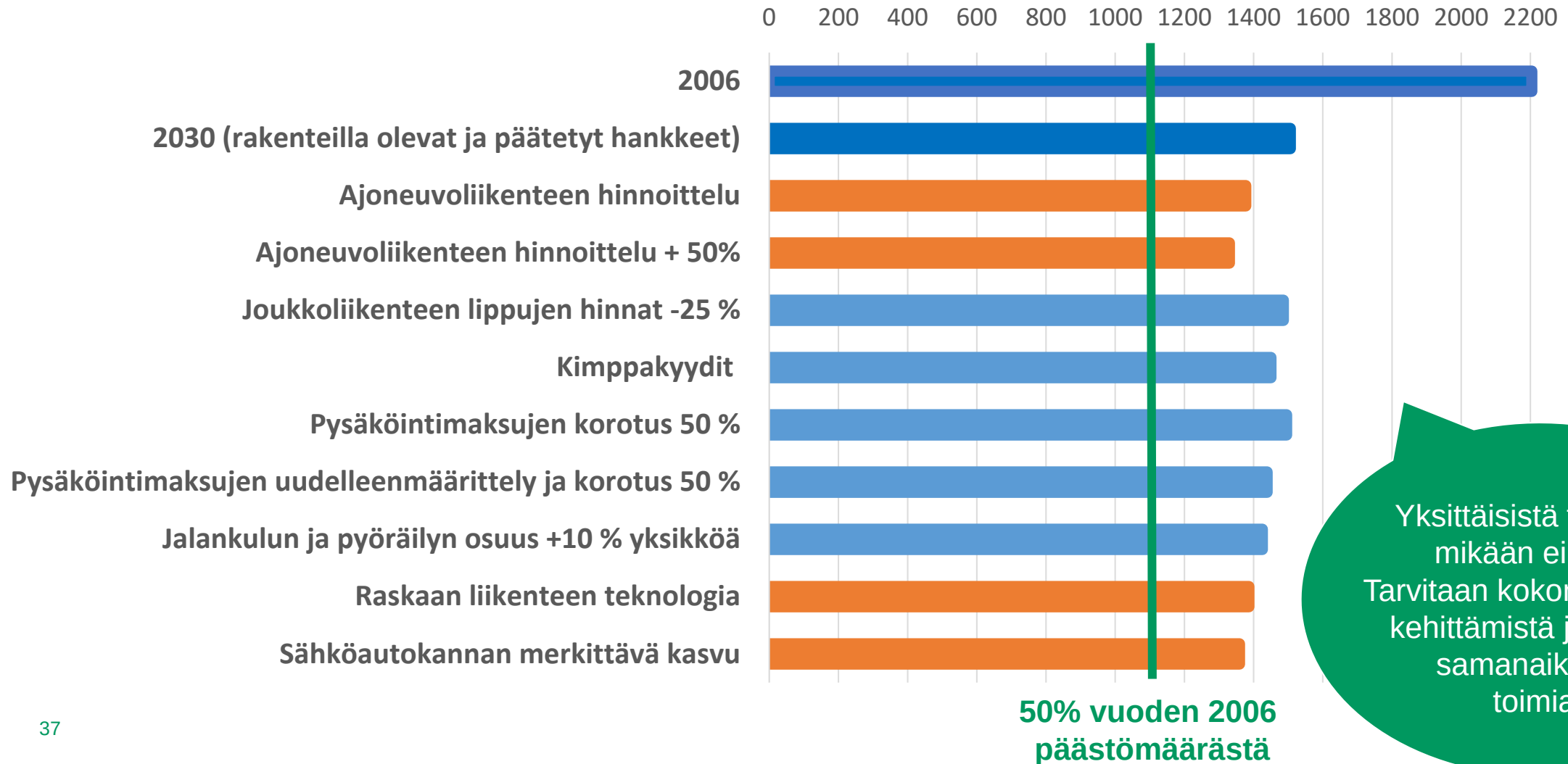


MML/kuntajako 2017, vesistöt
Liikenneväylien- ja rataverkko
Uudenmaan liito/keskusta-alueet, logistiikkayhteydet
MASU 2050/MASU-vyöhykkeet

Ilmastotavoitteiden saavuttaminen



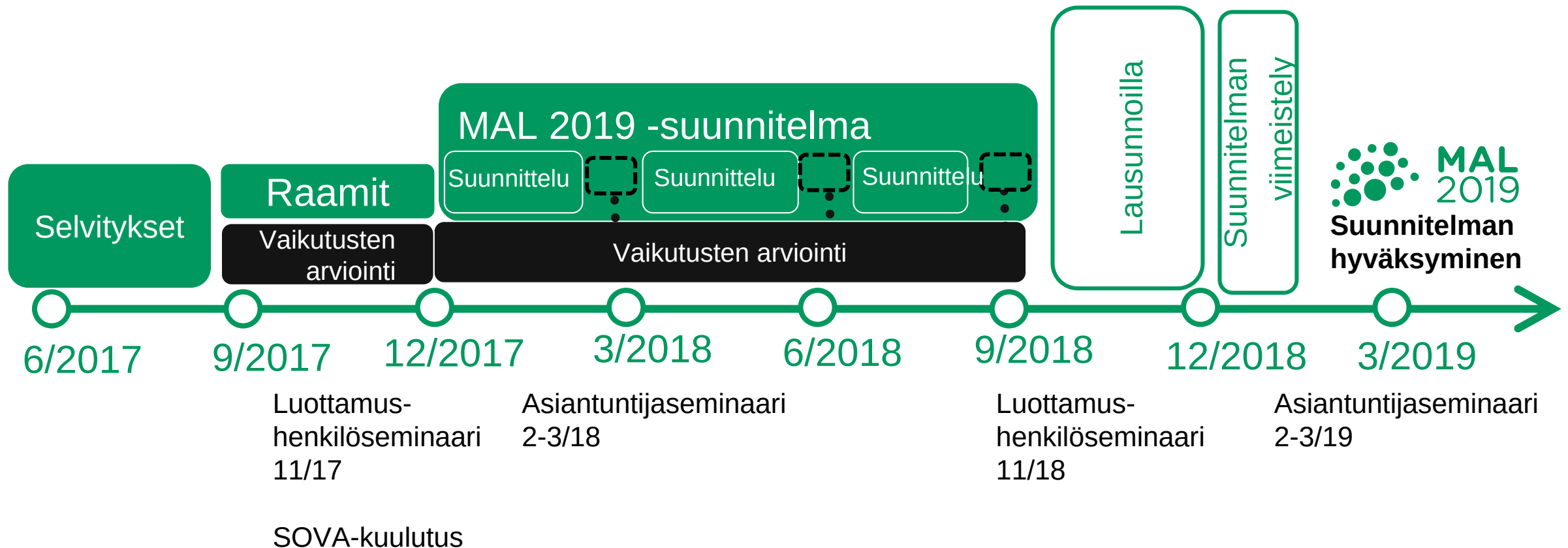
Liikenteen toimenpiteiden vaikutus kasvihuonekaasupäästöjen määrään (1000 t)



Yksittäisistä toimista mikään ei riitä. Tarvitaan kokonaisuuden kehittämistä ja useita samanaikaisia toimia.

2018-2019

Aikataulu 2017-2019, luonnos



Suunnitelma 2030

→ 2019-2030

- Seutu kasvaa mahdollisuuksien mukaan nykyiseen infraan tukeutuen, mutta uusiakin investointeja tarvitaan:
 - Asuntorakentamisennuste 2030
 - Infrahankkeiden priorisointi
 - muut keskeiset ja tehokkaat toimenpiteet



Suunnitelma 2050

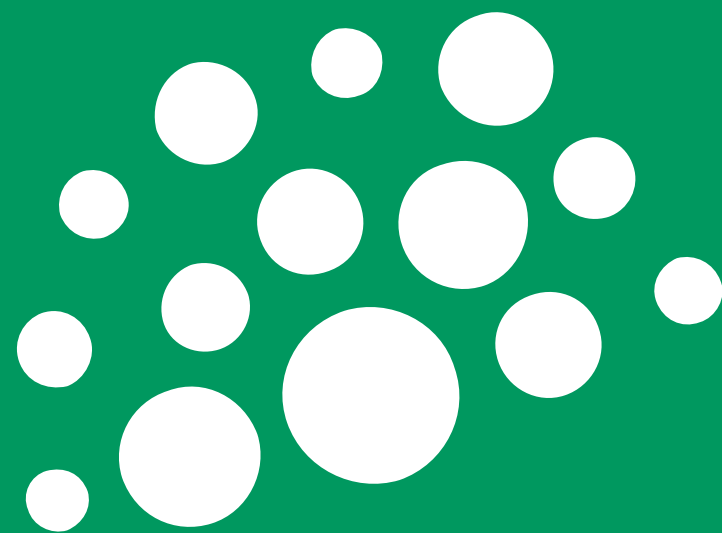
→ 2031-2050

- Tarkastellaan erilaisiin skenaarioihin liittyviä kehitysmispolkuja ja vaihtoehtoisia kasvusuuntia.

Lopputuloksena:

- Seudun kaupunkirakenne ja ensisijaiset kasvun vyöhykkeet / muuttuvat alueet sekä niihin kytkeytyvät liikennehankkeet?
- Seudullisesti merkittävien keskuksien verkosto?





MAL
2019



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050

Uusimaa-kaava 2050

Merja Vikman-Kanerva 9.11.2017

Uusimaa-kaavassa fokus olennaiseen



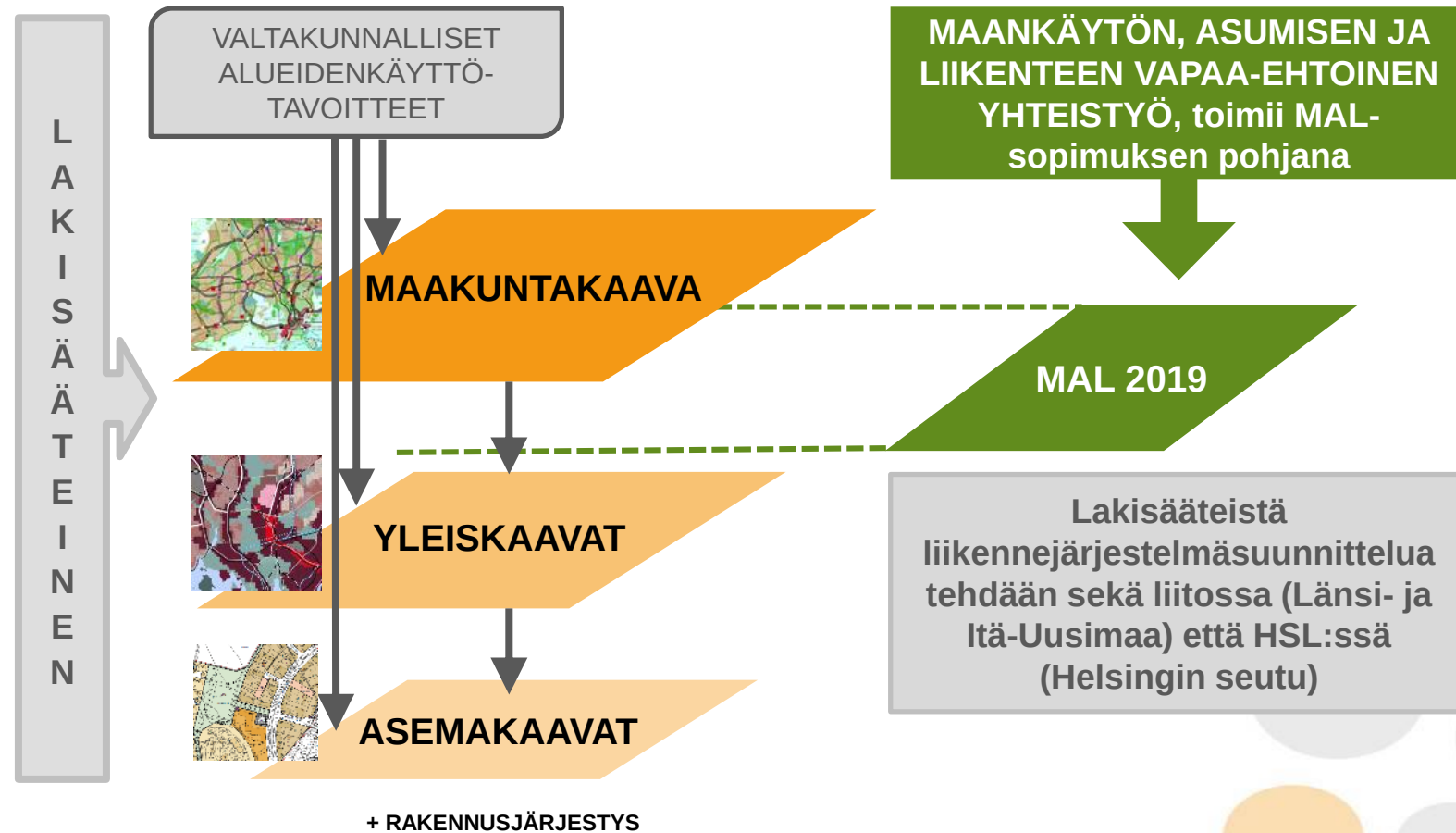
Tarkoitus tunnistaa paremmin valtakunnallisten intressien ja seutujen kehittymisen kannalta välttämättömät tekijät ja ratkaista vain ne. Kuntakaavoille jää näin enemmän joustovaraa tarkentaa suunnittelua edelleen paikallisiin olosuhteisiin sopivaksi.

Kokonaisuus muodostuu kahdesta osasta:

1. **Koko Uudenmaan strateginen pitkän aikavälin rakennekaava**
2. **Seutujen lyhyen aikavälin vaihemaakuntakaavat**

***MRL 27 §** Maakunta-kaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain.*

Alueiden käytön ja liikennejärjestelmän suunnittelu Uudellamaalla



Rinnakkaiset suunnitteluprosessit

MAL 2019 -suunnitelma

Kuntien yhteinen tavoitetila seudun kehityksestä (priorisointi)
Painopiste seuraavassa vuosikymmenessä, toteuttamisessa ja erityisesti
asumisen ja liikenteen teemoissa
Hyväksytään kunnissa, valtio sitoutuu MAL-sopimuksen kautta
Ei juridista sitovuutta
Ohjaa kuntien asunto-ohjelmia ja investointisuunnitelmia

Uusimaa-kaava 2050

Pitkä aikatahtain (2050)
Mahdollistava, aiheiltaan laaja-alainen ja yleispiirteinen
Kansainvälinen, valtakunnallinen ja maakunnallinen näkökulma
Maakunnan aluerakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen
Konkretisoi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet seudullisiksi ratkaisuiksi
Lakisääteinen, päätösvalta maakuntavaltuustolla

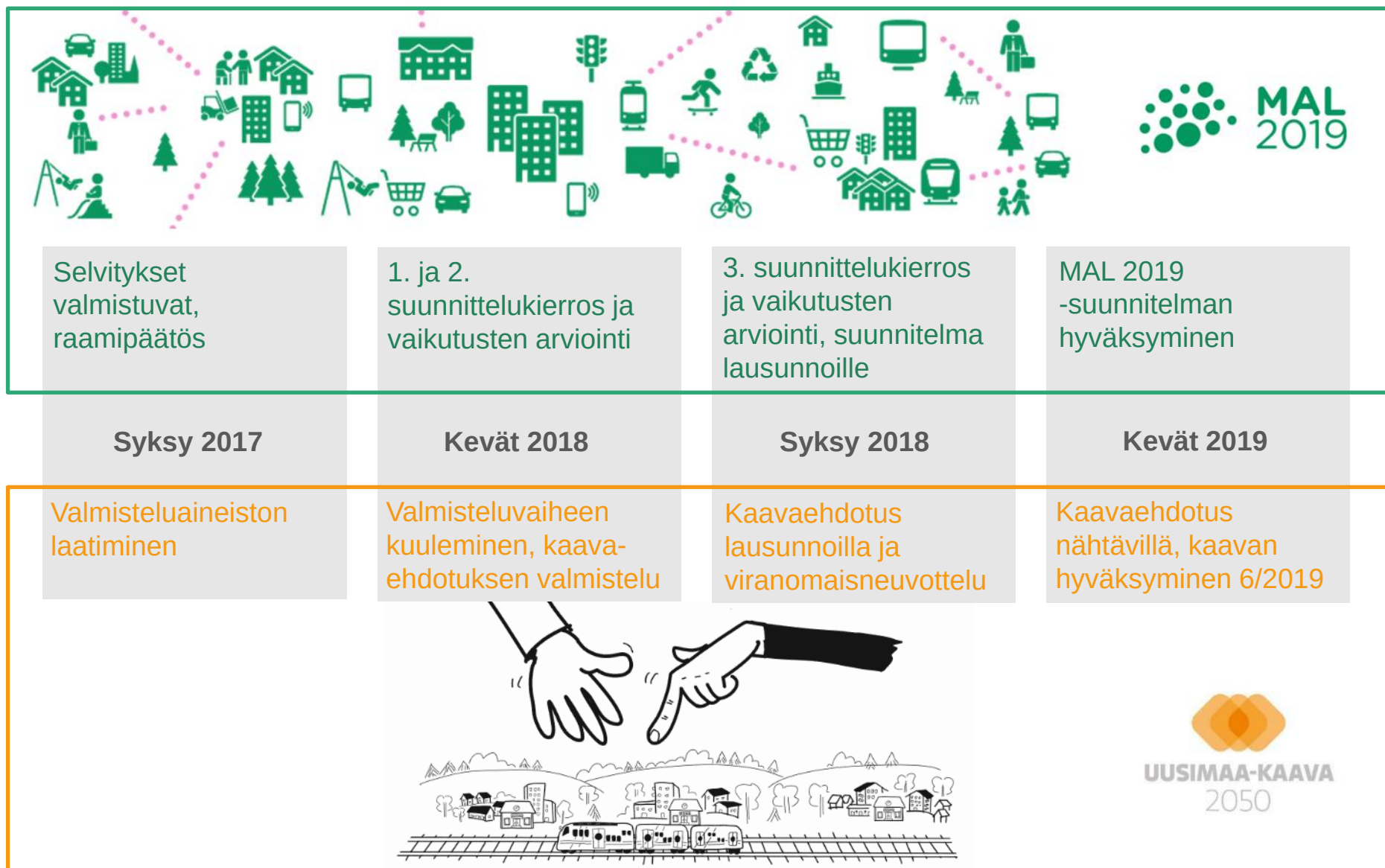
2020

2030

2040

2050

Aikataulut



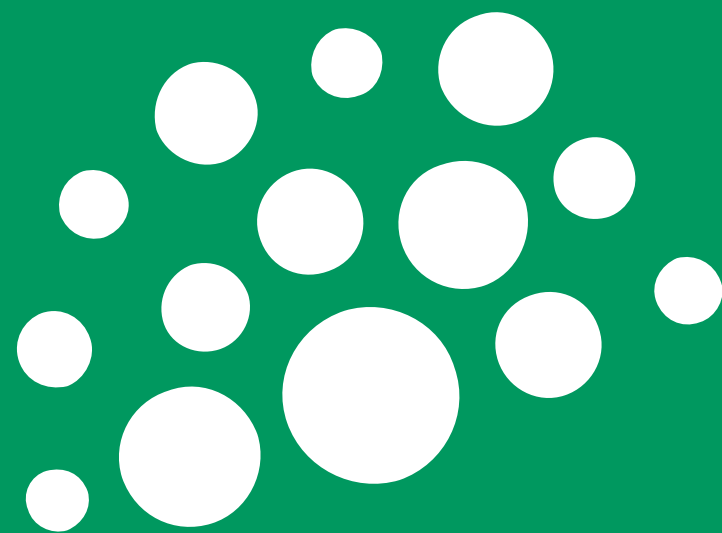
Prosessien yhteensovittaminen



- Yhteistä vuorovaikutusta
 - esim. asiantuntijatapaamiset ja luottamushenkilöseminaarit
- Yhteistyötä selvityksissä
 - esim. logistiikka, työpaikat ja palvelut keskusten ulkopuolella-selvitys, IPM-menetelmän esiselvitys jne.
- Vaikutusten arvioinnin yhteistyö
 - asiantuntijayhteistyö
 - esim. HSL ja HSY mukana Uusimaa-kaavan vaikutusten arvioinnissa (liikenteelliset, taloudelliset ja ilmastovaikutukset)

A photograph of a paved path covered with fallen autumn leaves in shades of yellow, orange, and brown. The leaves are scattered across the dark asphalt surface. In the upper right corner, there is an orange speech bubble with a white border containing the word "Kiitos!".

Kiitos!



MAL
2019

Valtion ja Helsingin seudun MAL-sopimus

MAL 2019 -seminaari

Långvik 9.11.2017

Matti Vatiilo, YM

MAL-sopimisen tarkoitus

- ✓ Helsingin seudun taloudellisen kilpailukyvyn ja sosiaalisen eheyden turvaaminen mm. luomalla edellytykset kasvavaa kysyntää vastaavalle kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle
- ✓ Kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen toimivuuden ja taloudellisuuden vahvistaminen tiivistämällä maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän suunnitteluyhteistyötä
- ✓ Kumppanuuteen ja seutulähtöisyyteen perustuvan kehittämispolitiikan vahvistaminen seudun kuntien kesken sekä seudun ja valtion välillä

MAL-sopimisen kehikko

- ✓ **Yhteinen tilannekuva** (*esim. kaupungistumisen vaikutukset seudulla*) ja **arvio muutoksen suunnasta** (*esim. digitalisaatio, kansainvälistyminen*)
- ✓ **Tilannekuvasta johdetut tavoitteet** (*esim. kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä*) ja **sopimuksen konkreettinen sisältö** (*esim. asuntokaavoituksen volyymi ja sijainti yhdyskuntarakenteessa ja liikkumisvyöhykkeillä*)
- ✓ **”Kepit ja porkkanat”** – **miten sovittujen asioiden toteutuminen varmistetaan** (*esim. valtion ja kuntien taloudellisten tukien ja investointien määrä, kohdentaminen ja vipuvaikutus*)

Sipilän hallitus MAL-sopimuksista

- ✓ Sipilän hallituksen ohjelma: *”Valtio edellyttää kasvukeskuksissa ja niiden läheisyydessä toteutettavien suurten infrahankkeiden ehtona tontti- ja asuntotuotannon olennaista lisäämistä kumppanuusperiaatetta noudattaen valtion ja kuntien sekä kuntien keskinäisessä yhteistyössä. Hallitus solmii asumista, maankäyttöä ja liikkumista yhteen sovittavan ja asuntotuotantoa sekä kasvua vauhdittavan aiesopimuksen suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Siinä on huomioitava asuntomarkkinoiden monimuotoinen kehittäminen.”*
- ✓ Hallituksen toimintaohjelmassa MAL-sopimukset ovat osa kilpailukyky-kärkihanketta
- ✓ Valtion sitoutuminen todennettiin valtioneuvoston periaatepäätöksellä toukokuussa 2016, sopimukset allekirjoitettiin kesäkuussa 2016

Nykyisen MAL-sopimuksen tavoitteet

- ✓ **Asuntoasemakaavoitus:** 2016-19 yhteensä n. 6,2 milj.kem2 (sopimuskaudella 2012-15 yhteensä n. 4,8 milj.kem2)
- ✓ **Kokonaisasuntotuotanto:** 2016-19 yhteensä n. 60000 asuntoa (sopimuskaudella 2012-15 yhteensä n. 50 000 asuntoa)
- ✓ **Tuettu asuntotuotanto:** 2016-19 yhteensä n. 16500 asuntoa, josta 40-vuotisen vuokra-asuntotuotannon osuus n. 10500 asuntoa (sopimuskaudella 2012-15 yhteensä 10 000 ARA-asuntoa)

Valtion ”MAL-porkkanoita” 2016-19

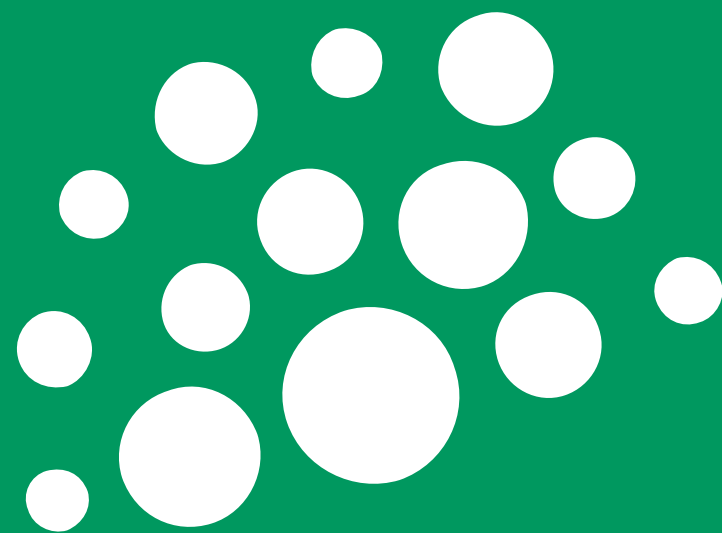
- ✓ Käynnistysavustukset 40-vuoden korkotuetuille vuokra-asunnoille, vain Helsingin seudulla 10-20 M€/vuosi
- ✓ Kunnallistekniikka-avustuksia täydennysrakentamisen edistämiseen yhteensä 15 M€/v
- ✓ Valtion tarpeista vapautuneiden, asuntorakentamiseen soveltuvien alueiden luovuttaminen kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille
- ✓ MAL-raha pieniin liikennehankkeisiin yhteensä 30 M€ jos kunnat käyttävät vastaavan summan em. toimenpiteisiin
- ✓ Liikenneinfran kehittämishankkeet, esim. ratikat, ohikulkutiet
- ✓ Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki

Kohti uutta sopimusta

- ✓ MAL2019 –prosessi hyvä lähtökohta jatkotyölle – **pitkäjänteisyys > katse yhtä sopimuskautta kauemmas**
- ✓ **Valtiolle MAL-sopimus on kokonaisuus** - maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmää tulee suunnitella ja toteuttaa yhteistyössä ja yhtenä kokonaisuutena
- ✓ Sopimuksen luotava **edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle sekä liikenneinfran, erityisesti joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle**
- ✓ Tärkeää myös, että **maankäytön, asumisen ja liikenteen päästöt pienenevät** – ilmasto- ja energiastrategian tavoite: liikenteen kasvihuonekaasut vähenevät 50 % vuoteen 2030 mennessä
- ✓ Valmisteluprosessi käynnistymässä > Seuraavan hallituksen ohjelma? Maakuntauudistuksen toteutumisen vaikutus?

Tulevan sopimisen elementtejä

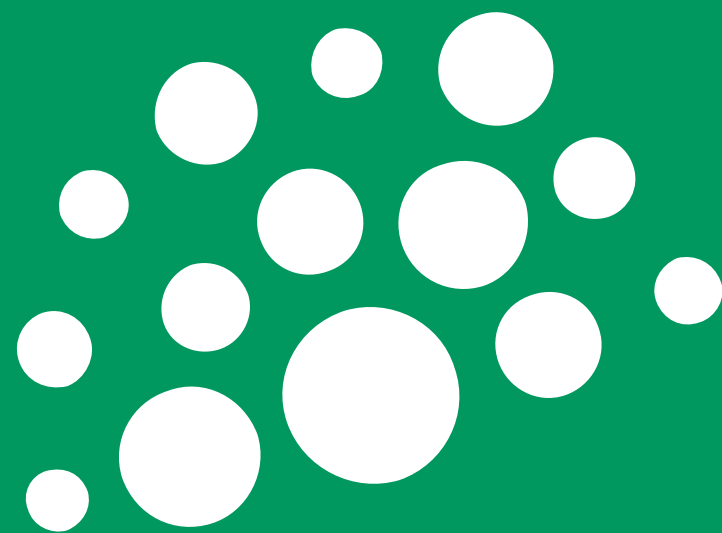
- ✓ Asuntokaavoituksen ja -tuotannon määrä, rakenne ja sijoittuminen, kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon riittävyyden turvaaminen
- ✓ Seudun yhdyskuntarakenteen kehittämisperiaatteet, täydennysrakentamisen edellytysten vahvistaminen
- ✓ Kansallisten energia- ja ilmastotavoitteiden huomioon ottaminen, vähäpäästöisen liikenteen teknologian edistämistoimet ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen
- ✓ Kestävät liikkumistavat, liikennemarkkinoiden avautumisen pohjalta syntyvät uudet liikennepalvelut
- ✓ Valtion liikenneinfran rahoitus, seudun liikenneverkon kehittämishankkeet – mahdolliset uudet rahoitusratkaisut



MAL
2019

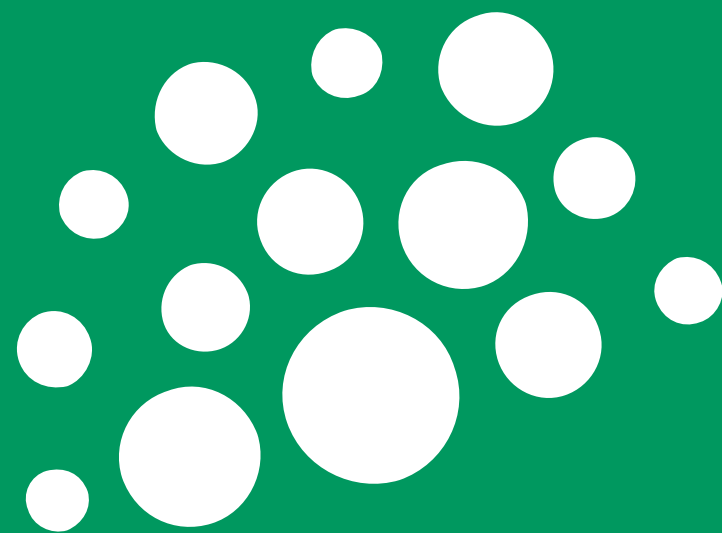
Yhteiskeskustelu: Maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnittelun hyödyt ja haasteet

fiftysixty.io/mal2019



MAL
2019

LOUNAS 11.30-12.30



MAL
2019

MAL 2019 -työ monenvälisenä yhteistyönä ja neuvotteluna

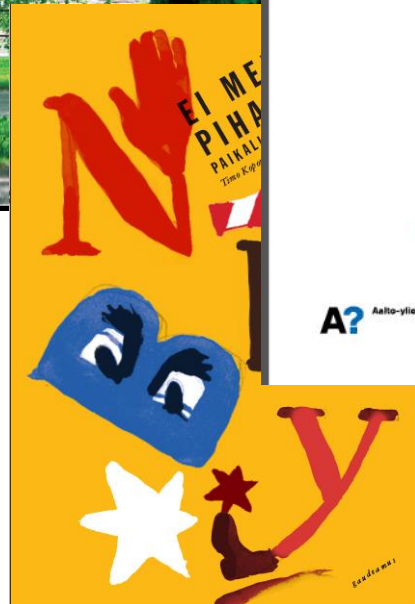
Toimitusjohtaja Jonna Kangasoja
Akordi Oy

Yhteisten hyötyjen lähestymistapa vuorovaikutukseen ja sidosryhmäyhteistyöhön





- Ympäristösovitteluun ja sidosryhmäyhteistyöhön keskittyvä yritys – perustettu 2013
- Neuvottelevan yhteensovittamisen osaaja
- Ympäristöpolitiikan ja yhdyskuntasuunnittelun asiantuntija
- Vuorovaikutusprosessien räätäli ja fasilitaattori
- Konfliktien kartoittaja ja ristiriitojen sovittelija
- Riippumaton ja puolueeton toimija ristiriitaisissa prosesseissa
- Sidosryhmäyhteistyön ja konfliktien hallinnan kouluttaja ja valmentaja



Sovittelu osana paikallisten ympäristökiistojen hallintaa

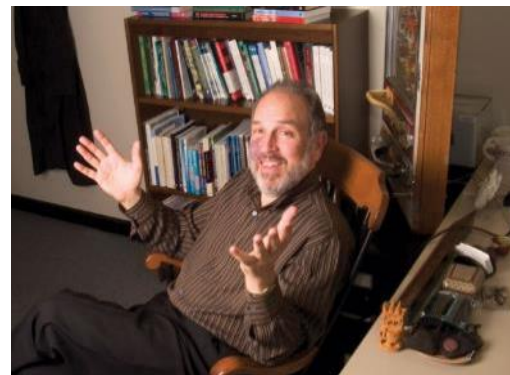
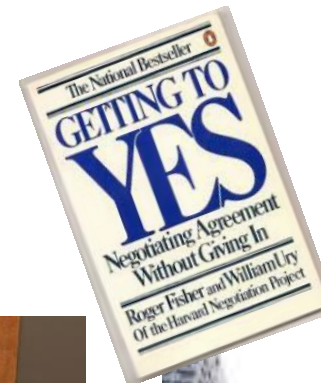
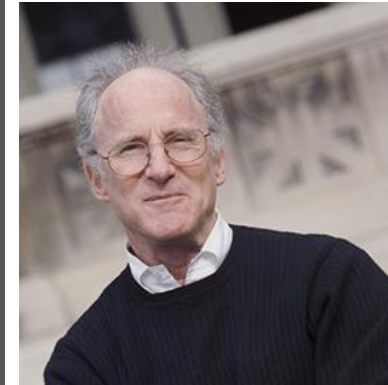
Maankäyttö- ja ympäristökiistojen sovittelun kokeiluhankkeen (SOMARI) kokemuksia, tuloksia ja arviointia

TIIVISTELMÄ

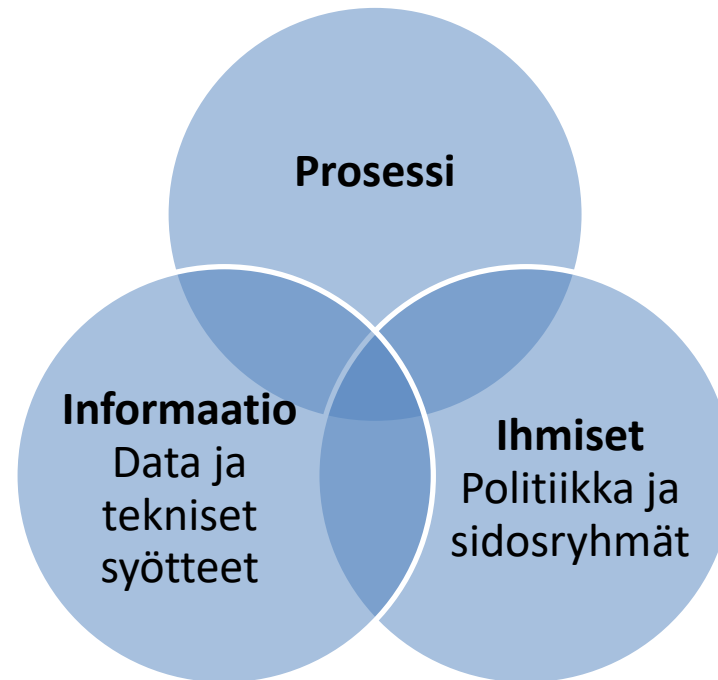
Lasse Peltonen, Aino Verkasalo, Eeva Mynttinen ja Jonna Kangasooja



A? Aalto-yliopisto

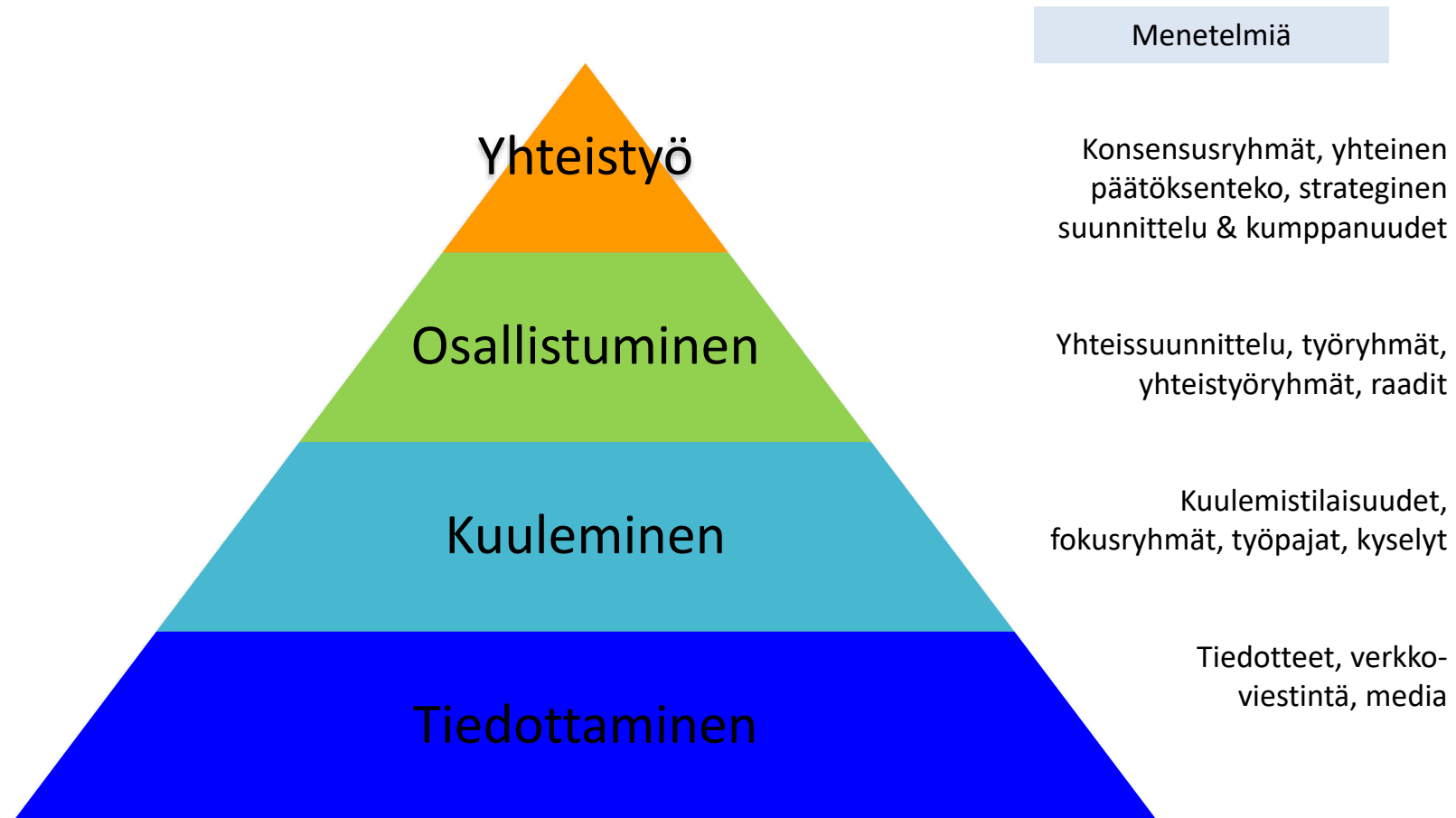


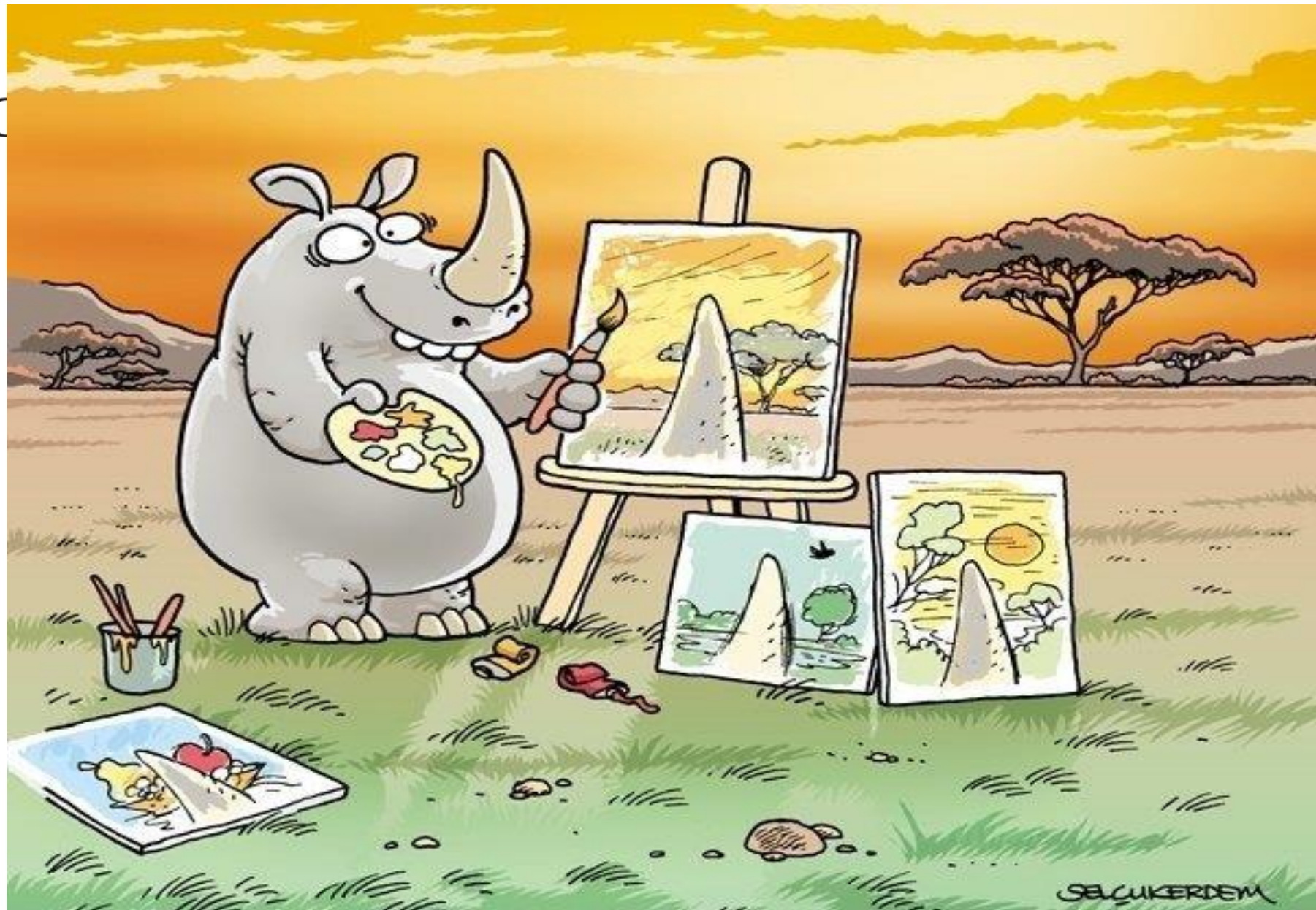
- Yhteistyön ja koordinaation perusongelma: Yhteiseen hiileen puhaltaminen vs. osaoptimointi ja omaan pussiin pelaaminen?
- Miten MAL-työn tavoitteiden ja yksittäisten toimijoiden tarpeet kohtaavat? Tunnistaako MAL-yhteistyö kaikkien kuntien tilanteen ja tarpeet?
- MAL-työn ja –suunnitelman suhde neuvotteluun valtion kanssa; tehdään paljon työtä, mutta valtion linjaukset vaikuttavat toteutukseen ratkaisevasti
- Ymmärtävätkö toimijat maankäytön, asumisen, liikenteen yhteensovittamista riittävästi? Miten MAL-ymmärrystä voisi lisätä?

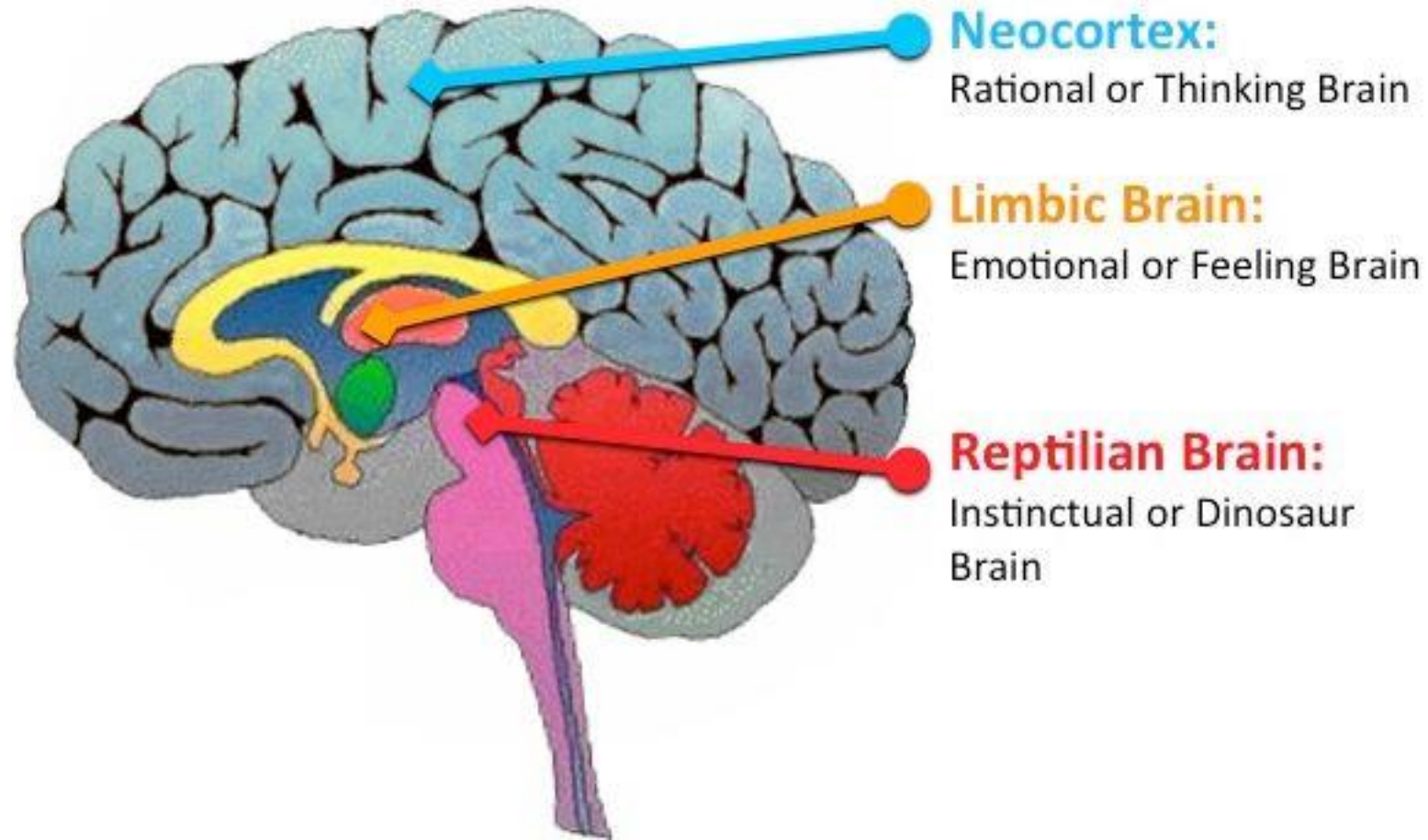


Onnistumisen takaamiseksi kaikki kolme tulee olla
hallinnassa

Vuorovaikutuksen tasot







Kaksi ihmistä kiistelee appelsiinista. Miten kiista ratkaistaan?

Vaatimus:

Minä haluan
appelsiinin!

Taustalla oleva tarve?
Tarve jälkiruuan koristeluun



Vaatimus:

Minä haluan
appelsiinin!

Taustalla oleva tarve?
Appelsiinimehua janoon



(huono) kompromissi

- Intressit: Tärkeimmät tarpeemme ja huolenaiheemme
- Positiot: Keinoja saavuttaa intressimme
- Avainkysymys: *”Miksi se on sinulle tärkeää?”*
 - Mikä on **kaikista tärkeintä?**

- Intressit on tärkeä tunnistaa ennen kuin aletaan muotoilemaan ratkaisuja – ja varsinkin ennen kuin sitoudutaan mihinkään yhteeseen ratkaisuun
- → Yhteisten ratkaisujen rakentaminen on parasta rakentaa tunnistettujen intressien / tarpeiden varaan - ”Mitä jos” – aivoriihet....

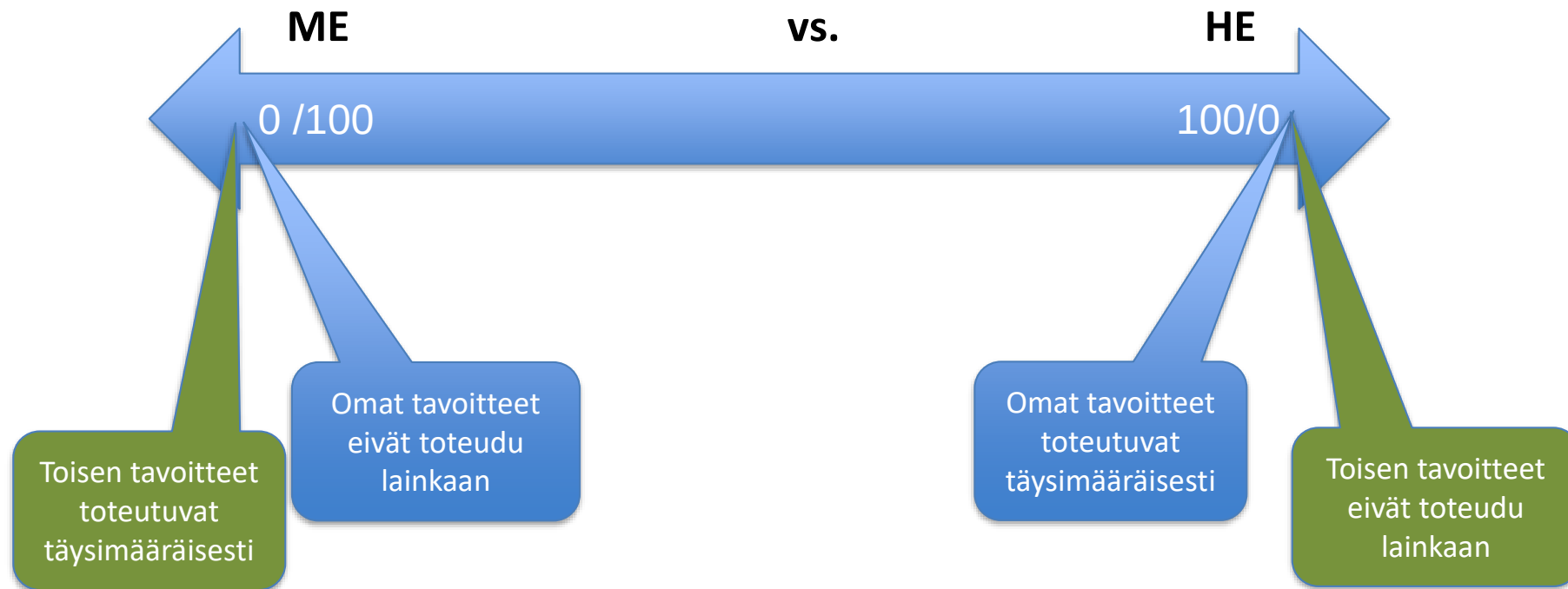
Nollasummapeli vs. yhteisten hyötyjen etsiminen



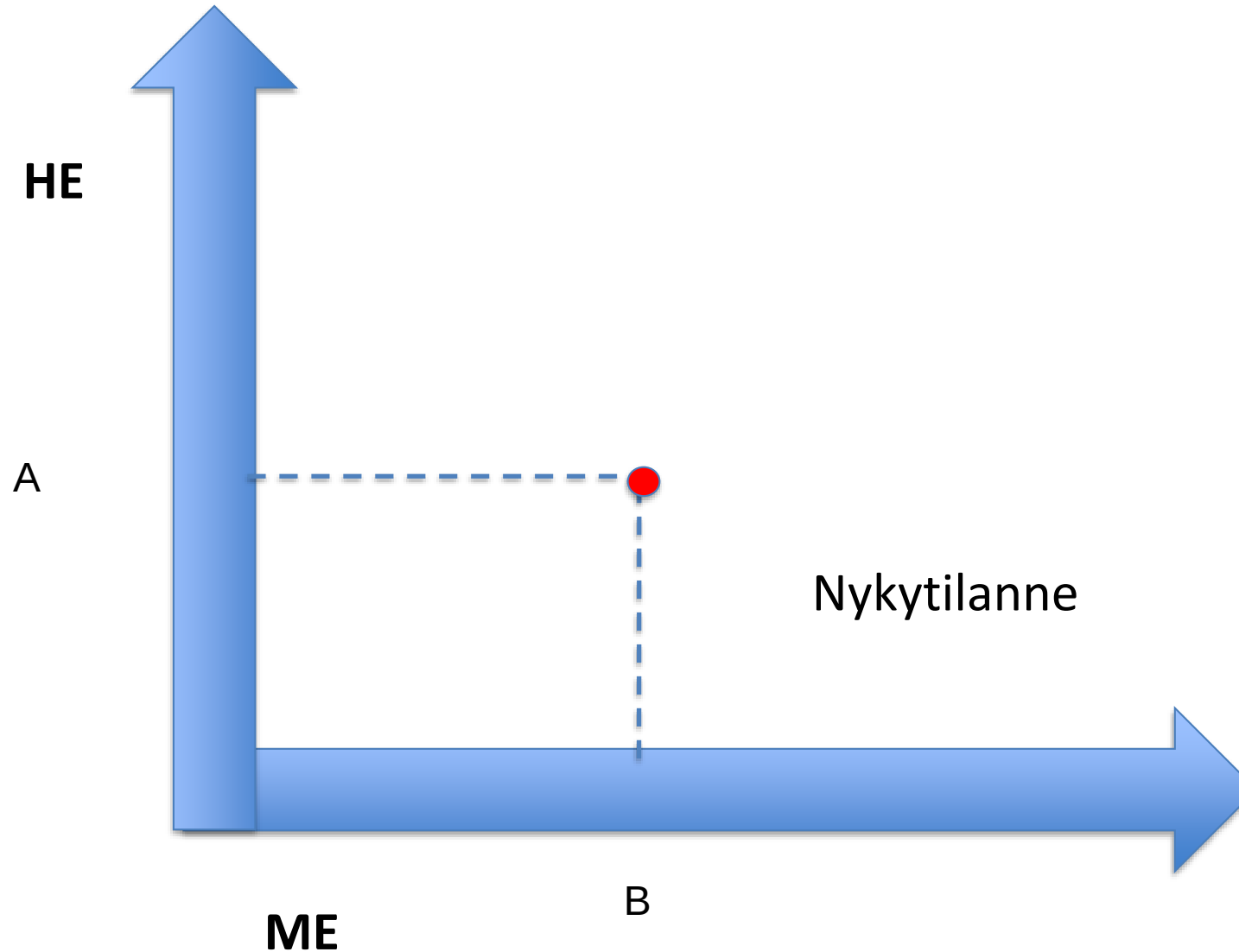
AKORDI Omien tarpeiden / tavoitteiden toteutuminen



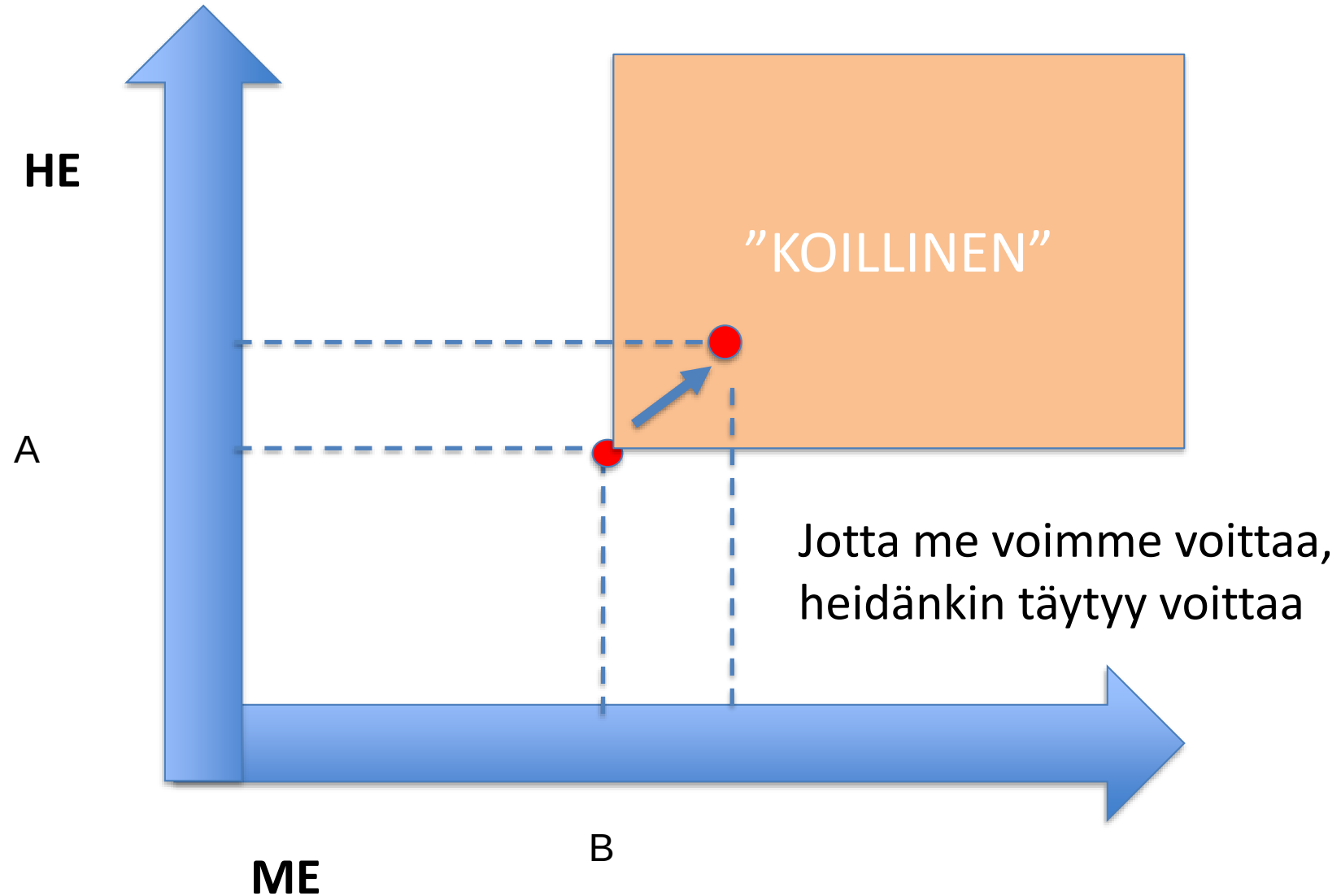
Nollasummapeli – ME emme voi voittaa elleivät HE häviä



Yhteistyösuhde neuvotteluissa



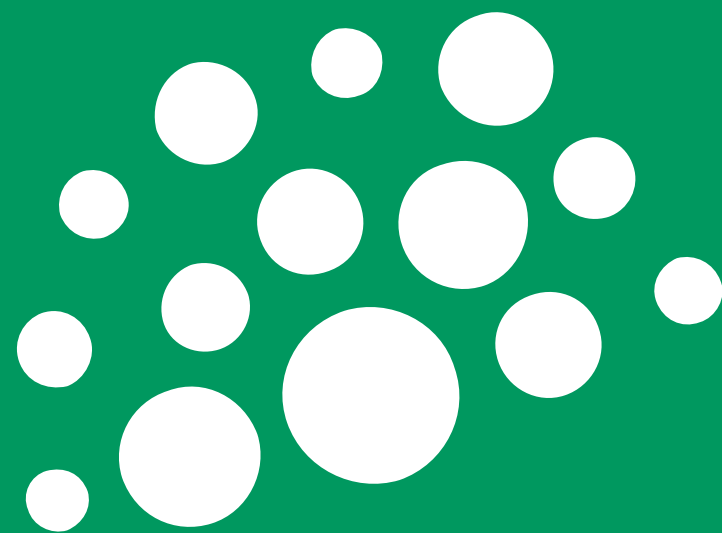
Yhteistyösuhde neuvotteluissa



- Tavoitteena on siirtyä nykytilasta mahdollisimman pitkälle ”koilliseen” niin, että ”kaikki voittavat”
- Haasteena on keksiä luovia ratkaisuja, joilla sinne päästään
- Tästä on kyse myös MAL-yhteistyössä ja -neuvotteluissa



- Mitä yhteisteisten hyötyjen etsiminen voisi tarkoittaa MAL 2019 -työssä konkreettisesti?
 - Intressien tunnistaminen? Yhteisten ratkaisujen rakentaminen niiden pohjalta?
 - Pois nollasummapeleistä?
 - Yhteistyön hyödyt osapuolille ja vaihtoehtoiset strategiat yhteistyölle?
 - Hyvien 'vaihtokauppojen' neuvottelemineen?



MAL
2019

Alustukset työpajaukseen

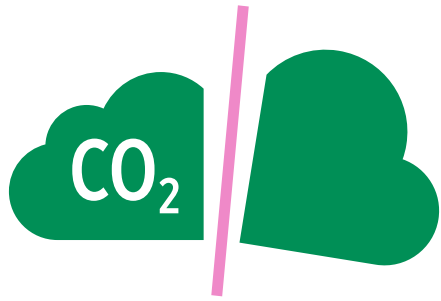
1. Mitkä ovat seudun kehittämisen tavoitteet?
2. Miten talous kehittyy ja mihin on varaa? MAL - 2019:n talous ja resurssit
3. Miten toimintaympäristö muuttuu? Helsingin seutu 2030 ja 2050
4. Maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet vuoteen 2030 ja 2050 mennessä

1. Mitkä ovat seudun kehittämisen tavoitteet?

Vetäjänä Mari Randell

Mitä mieltä olet MAL 2019 -suunnitelman tavoitteista? Vastaavatko ne Helsingin seudun haasteisiin ja mahdollisuuksiin? Mikä tavoite on mielestäsi tärkein?

MAL 2019 -tavoitteet



Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa
kestävästi
ja vähentää
päästöjä
tehokkaasti



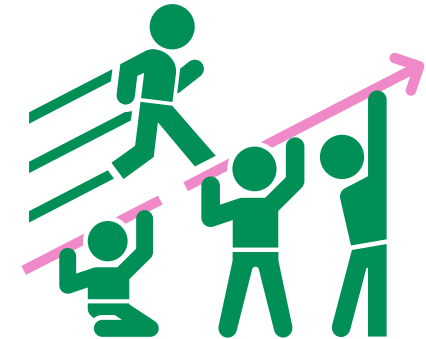
Vetovoimainen

Kansainvälinen seutu
houkuttelee yrityksiä
ja asukkaita



Energinen

Terveellinen ja
turvallinen
elinympäristö
mahdollistaa
kaikille aktiivisen
arjen



Elinvoimainen

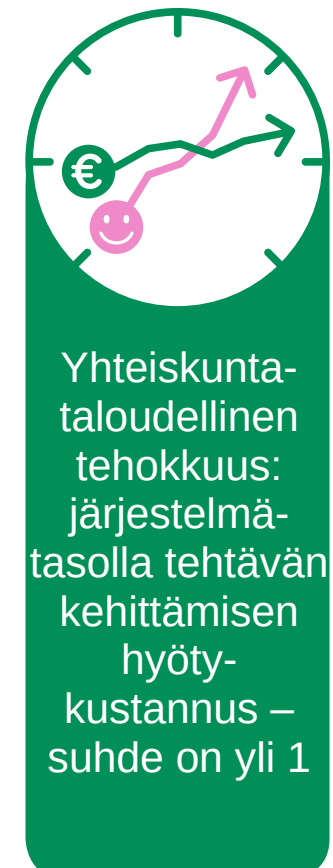
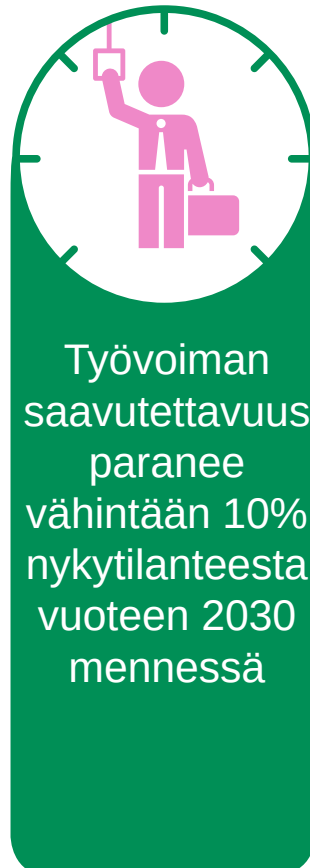
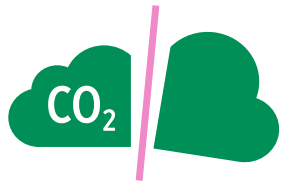
Taloudellinen
tehokkuus
takaa seudun
kehittämisen
ja toimivuuden

MAL 2019 -päämittarit



Millaisia tavoitetasoja seudulle asetetaan?
Mitä tavoitetasot tarkoittavat seudun
kehittämisen kannalta?

Alustavia MAL 2019 -tavoitteita kuvaavat päämittarit tavoitetasoineen



Suunnitteluratkaisuja ja seuranta kuvaavat mittarit ja niihin liittyvät tavoitetaso



Asunto-
tuotannosta
vähintään 90%
kohdistuu
seudullisesti
ensisijaisesti
kehitettävälle
maankäytön
vyöhykkeille



Kestävien
kulkutapojen
(kävely,
pyöräily,
joukkoliikenne)
osuus seudun
kulkutapa-
jakaumasta on
vähintään
70%.



Väestöstä
vähintään
85% sijoittuu
kestävän
liikkumisen
vyöhykkeille

2. Miten talous kehittyy ja mihin on varaa?

MAL 2019:n talous ja resurssit

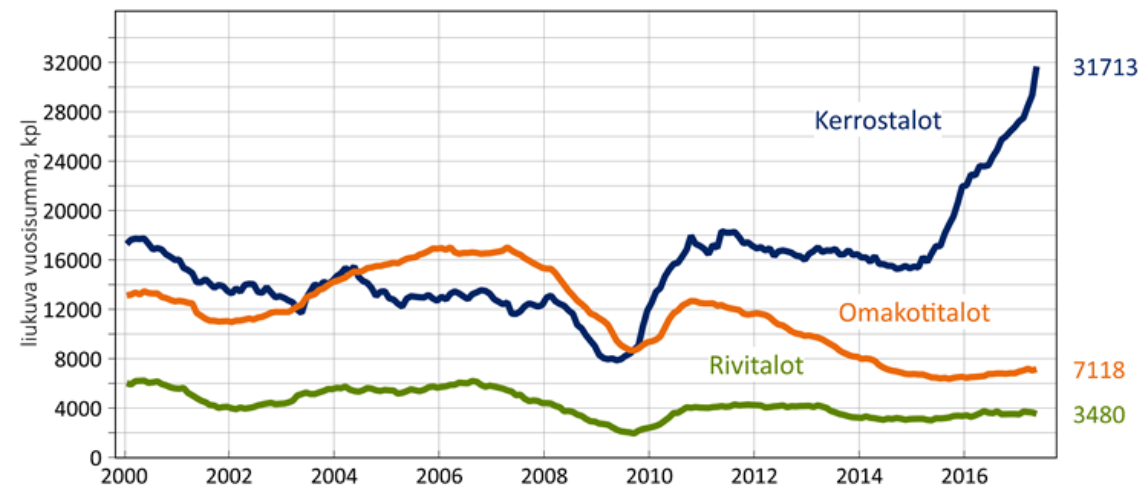
Vetäjänä Sini Puntanen



Rakentamisen resurssit

Asuntorakentamisen resurssit

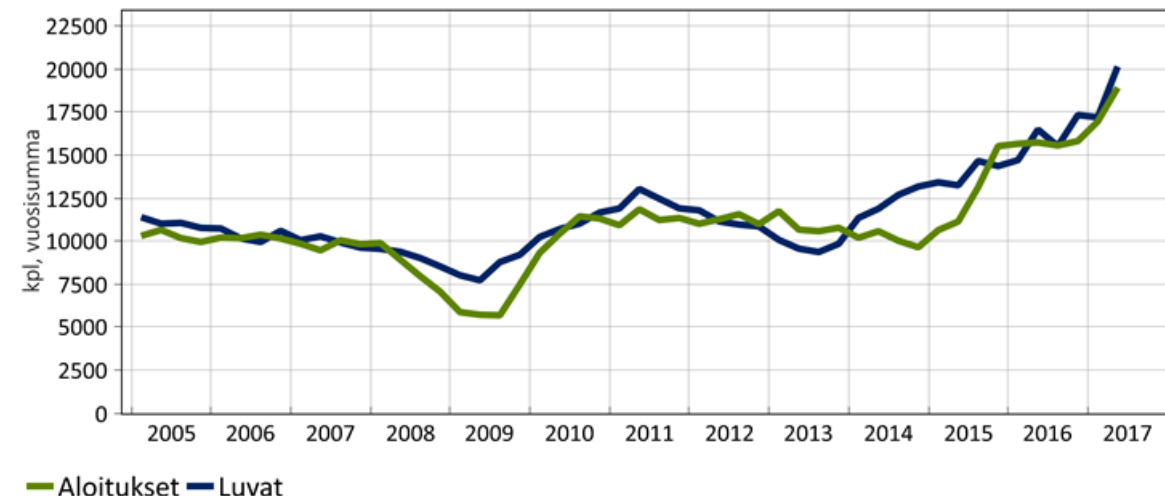
Asuntoaloitukset talotyypeittäin Koko maa



Lähde: Macrobond/Rakennusteollisuus RT

25.7.2017

Asuntotuotanto Uusimaa



Lähde: Macrobond/Rakennusteollisuus RT

1.9.2017

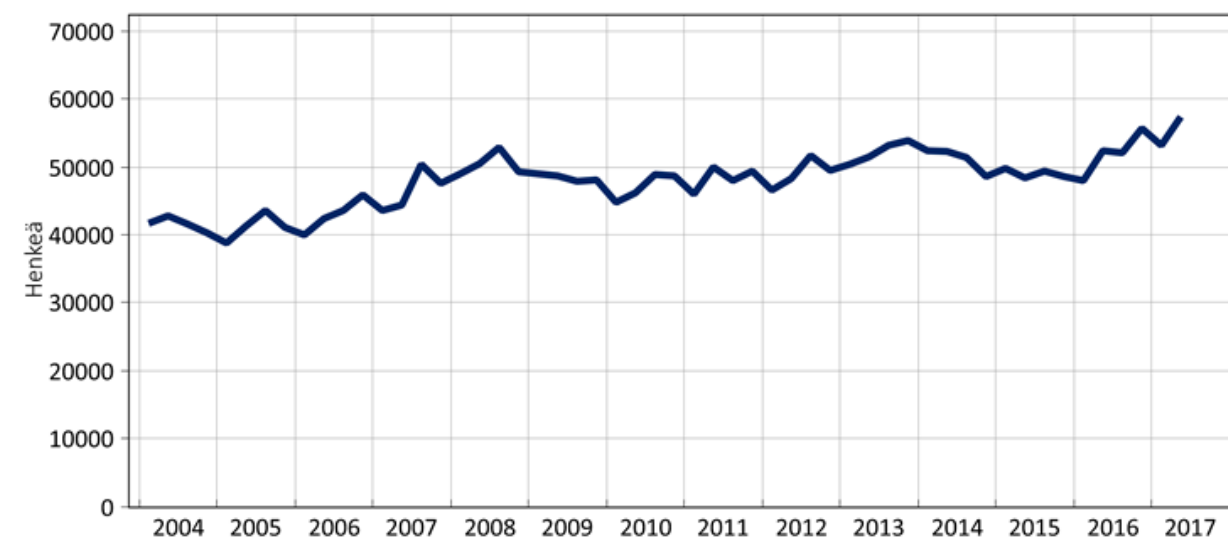
Rakentamisen määrän kehitys (kausitasoitettu ja työpäiväkorjattu) Koko maa



Lähde: Macrobond/Rakennusteollisuus RT

24.7.2017

Rakentamisen työllisyys Uusimaa (ei sisällä ulkomaisia työntekijöitä)



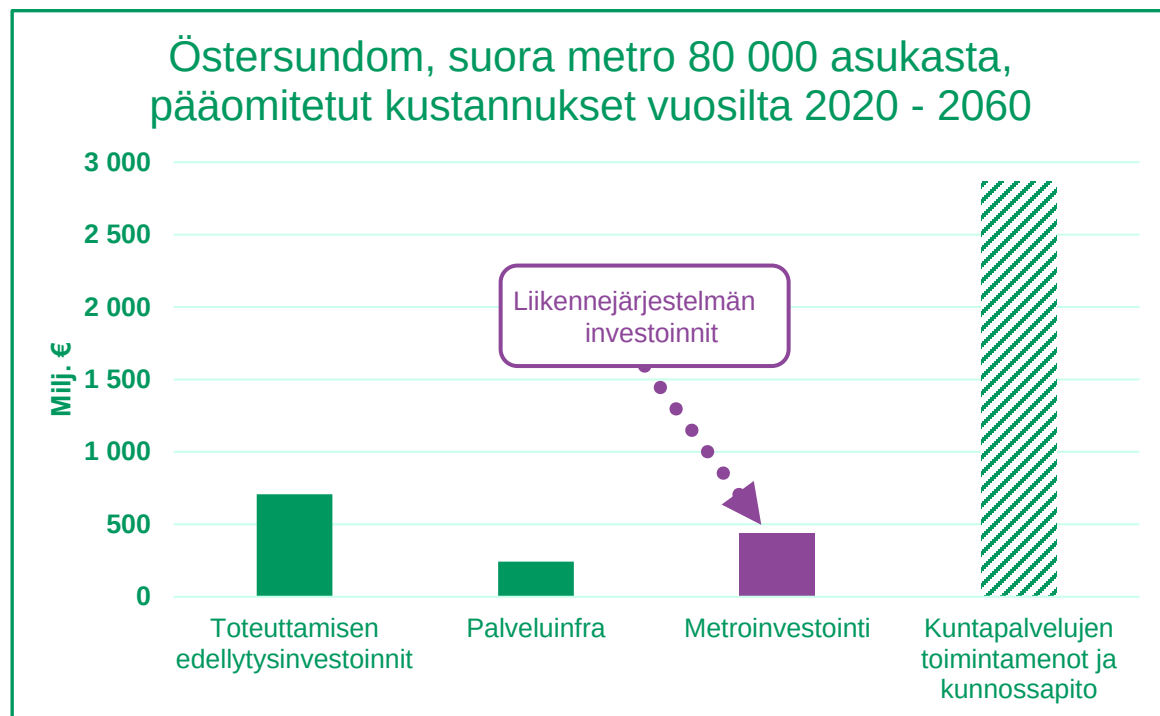
Lähde: Macrobond/Rakennusteollisuus RT

1.9.2017

Seudulliset liikenneinvestoinnit muodostavat usein vain osan hankkeesta aiheutuvista kokonaiskustannuksista

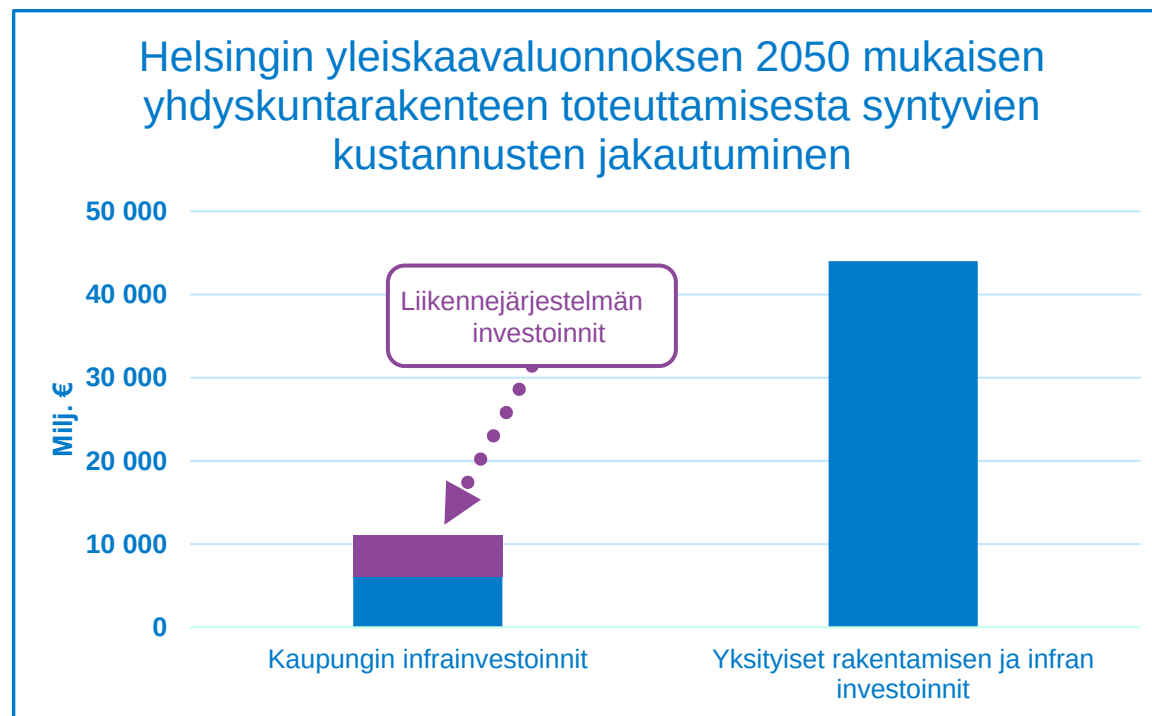


Esimerkki julkiselle sektorille kohdistuvien kustannusten jakautumisesta



Lähde: Östersundomin yleiskaavaehdotus – Taloudellisten vaikutusten arviointi. Ramboll, 2017

Esimerkki kokonaisinvestointikustannuksista



Lähde: Helsingin yleiskaava – Taloudellisten vaikutusten arviointi. FCG, 2015

Kuka hyötyy korkeista hinnoista?



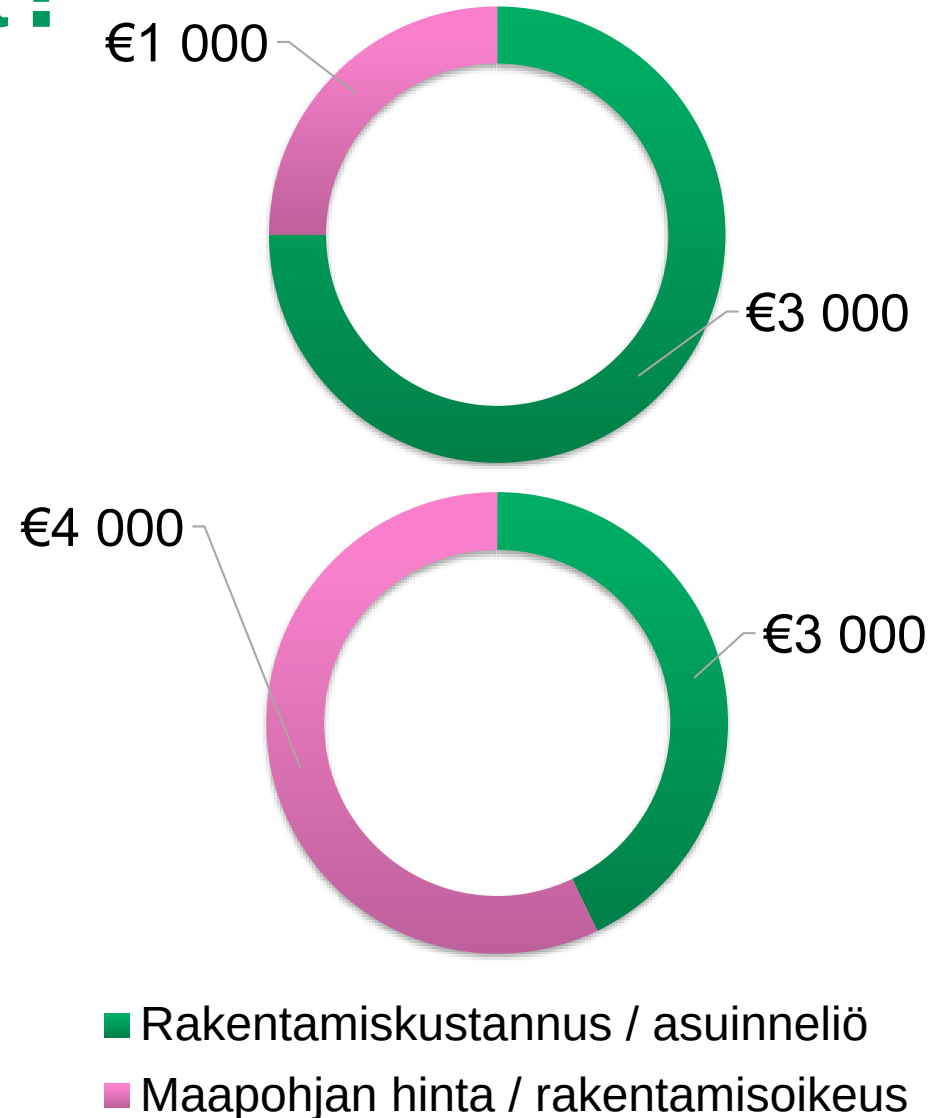
→ Asuntojen **hintatasoon** vaikuttaa erityisesti **sijainti**:

- Liikenneyhteydet
- Palvelut
- Muut tekijät, kuten alueen maine

→ Maapohjan **hinta riippuu kysynnästä** ("pinkkialue")

- Pienentyy (asunto)tarjontaa lisäämällä
- Uudet (liikenne)investoinnit nostavat maapohjan hintaa

Mistä uusien asuntojen hinta syntyy?



Taloudelliset vaikutukset ja kehittämisen resurssit

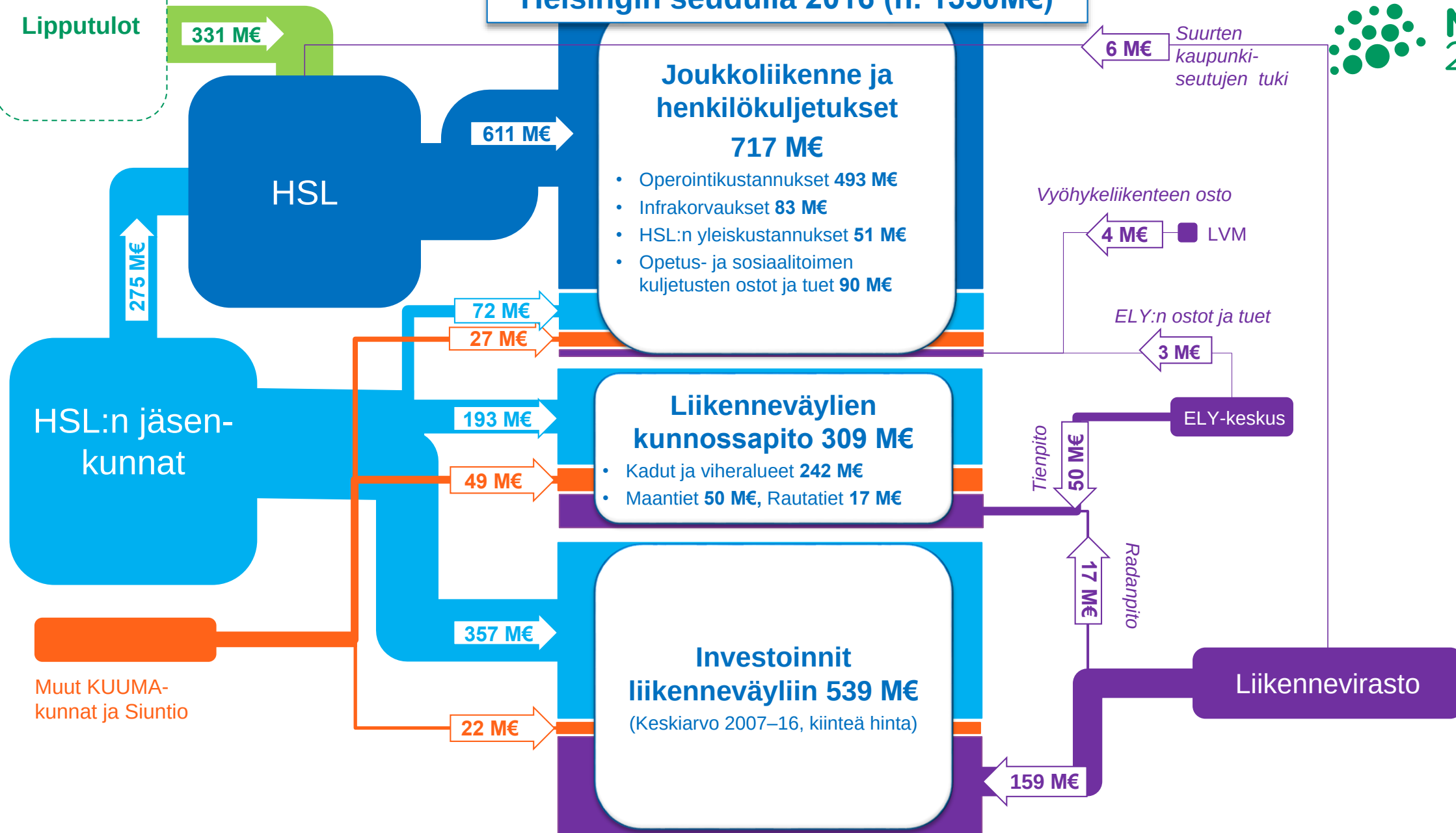
Mitä on maankäytön, asumisen ja liikenteen talous?



→ MAL 2019 –suunnitelman avulla *maksimoidaan* kasautumisen **hyötyjä** ja *minimoidaan* ruuhkautumisen **kustannuksia**.



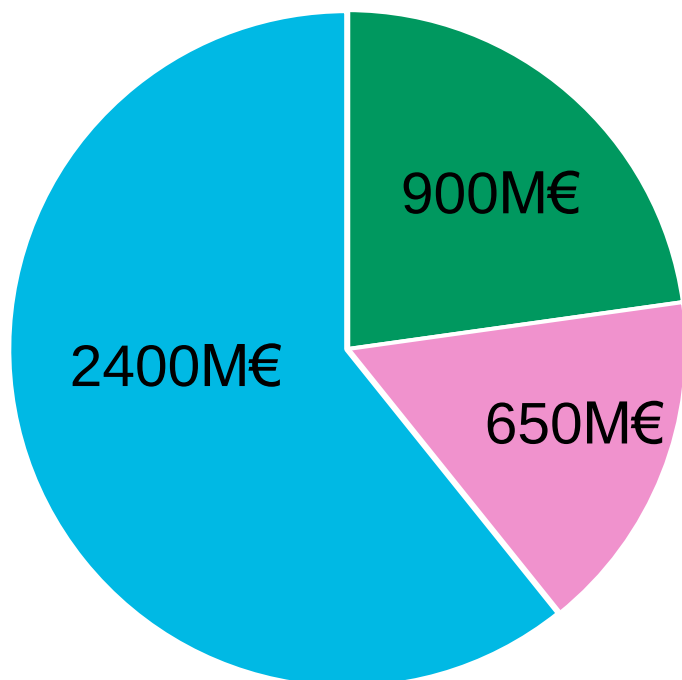
Julkistalouden liikennemenot Helsingin seudulla 2016 (n. 1550M€)



MAL 2019 Budjettiraami?



2020-luvulle arvioitu
budjettirahoitus
liikennejärjestelmälle



- Päätetyt investoinnit
- Todennäköiset investoinnit
- Arvio liikenneinvestoinneista

Arvio:

Rahoitustaso / asukas / vuosi		Muutos
2017	2030	%
1050€	925€	-13 %

3. Miten toimintaympäristö muuttuu? Helsingin seutu 2030 ja 2050

Vetäjänä Tapani Touru

Mahdollisuudet

Seutu kasvaa
Kaupunkirakenne tiivistyy
Joukkoliikenteen edellytykset paranevat
Asuntotarjonta monipuolistuu
Kävely ja pyöräily lisääntyvät
Viheralueiden ja luonnon merkitys korostuu
Uudet asumiskonseptit
Uusia rahoitustapoja
Uusia liikkumispalveluja
Kaikki irti olemassa olevasta rakenteesta
Liikennejärjestelmää käytetään tehokkaasti
Asuntorahastot ja ulkomaiset sijoittajat mukaan asuntomarkkinoille
Kotiin tuotavat palvelut synnyttävät uutta liiketoimintaa
Ilmastokestäviä suunnitteluratkaisuja
Lämmityskustannukset laskevat
Päästöt vähenevät
Energiatehokkaampi rakentaminen
Liikenneturvallisuus paranee
Logistiikassa ja joukkoliikenteessä kustannussäästöjä

Yhteiskunta

Talous

Ympäristö ja tekniikka

ILMIÖ

Kaupungistuminen
Maahanmuutto
Kokonaisvaltainen terveys, hyvinvointi ja turvallisuus
Eriarvoistumisen uhka
Väestörakenteen muutos
Muuttuva työ ja vapaa-aika
Kansalaisyhteiskunnan vahvistuminen
Julkisen talouden haasteet
Rahoitusympäristön muutokset
Jakamistalous
Palveluistuminen
Ilmastonmuutos
Resurssitehokkuus
Digitalisaatio
Automatisaatio ja robotisaatio

Uhat

Kaupunkirakenne hajaantuu
Ruuhkautuminen pahenee
Yllättävät suuret muuttoaallot
Asuntojen kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa
Alueelliset ja asunalueiden erot voimistuvat (tuloerojen kasvu, syrjäytyminen, turvattomuus)
Asunnottomuus kasvaa
Vääränlainen asuntokanta
Liikenne- ja muut palvelut eivät vastaa tarpeita
Suunnittelun tehottomuus, MAL-kohtaanto-ongelmat ja intressiristiriitojen kärjistyminen
Joukkoliikenteen toimintaedellytykset heikentyvät
Infran rahoitus ja kunnossapito lykkääntyvät
Asuntotuotannon rahoitus / valtion tuki ja avustukset heikkenevät
Priorisoidaan vain liiketaloudellisen hyödyn perusteella
Vuokrat ja hinnat eriytyvät, eriytymiskehitys voimistuu
Harmaa talous kasvaa
Sään ääri-ilmiöt lisääntyvät
Rakentamiskustannukset nousevat
Logistiset kustannukset nousevat
Henkilöautoilun houkuttelevuus kasvaa

SKENAARIO 2030



Kaupunki tiivistyy ja siirtyy raiteille

- ❖ Kaupungistuminen jatkuu ja kaupunkirakenne tiivistyy.
- ❖ Yhä useampi matka kävellään tai pyöräillään.
- ❖ Raideyhteyksille on entistä enemmän kysyntää.
- ❖ Väestö on nykyistä iäkkäämpää ja monikulttuurisempaa.
- ❖ Työn tekemisen tavat monipuolistuvat.

Uusia rahoitustapoja ja liikennemuotoja

- ❖ Julkisen sektorin rahoitusmahdollisuudet vähenevät.
- ❖ Investointeihin ja kunnossapitoon löydetään uusia rahoitustapoja.
- ❖ Uusia liikennepalveluita kehitetään.
- ❖ Henkilöliikenteen ja logistiikan raja-aidat muuttuvat.

Ilmastonmuutoksen vaikutukset realisoituvat

- ❖ Ympäristötehokkaita ratkaisuja hyödynnetään.
- ❖ Sään ääri-ilmiöt lisääntyvät.
- ❖ Häiriönhallintaa ja varautumista tehostetaan.
- ❖ Fossiilisten polttoaineiden hinnat nousevat.

Digitaalisuus on arkipäivää

- ❖ Tietoliikenneyhteydet korvaavat osan liikkumistarpeesta.
- ❖ Palvelut perustuvat ajantasaiseen tietoon.
- ❖ Eri kulkumuotoja yhdistetään saumattomasti.
- ❖ Liikenteen automatisaatio on edennyt tie- ja katuverkolle.

Skenaariot 2050	Sisältö lyhyesti
Skenaario 1: ”Jatkumo”	Skenaarioydin: Väestöennusteen mukainen kasvu → Väestön ennusteiden mukaiseen kasvuun ja kaupungistumisen hallittavuuteen perustuva kehitys
Skenaario 2: ”Tesla”	Skenaarioydin: Yksityistymisen ja palveluistumisen kiihtyminen ja nopea teknologinen kehitys → Talous- ja teknologiavetoinen kehitys ja tulevaisuus
Skenaario 3: ”Toukola”	Skenaarioydin: Merkittävät sosiaaliset muutokset, ilmastonmuutoksen eteneminen → Merkittäviin sosiaalisiin muutoksiin perustuva kehitys ja tulevaisuus
Skenaario 4: ”Blade runner”	Skenaarioydin: Väestöennustetta merkittävästi nopeampi väestönkasvu, (ilmasto)pakolaisuus, ilmasto-ongelmat → Radikaaliin globaaliin muuttoliikkeeseen ja ilmastonmuutoksen voimistuviin vaikutuksiin perustuva kehitys ja tulevaisuus

Liikenteen uudet teknologiat ja palvelut



Tulevaisuuskuva 2030

10–15 % henkilöautoista automaatiotasoilla 4–5

5–10 % henkilöautoilla tehtävistä matkoista jaetuilla ajoneuvoilla

15 % autokannasta sähköautoja

Liikenteen hinnoittelu käytössä

Metro automatisoitu

Sähköpyörät yleistyneet

Liikenteen uudet teknologiat ja palvelut



Tulevaisuuskuva 2050

50–100 % henkilöautoista automaatiotasoilla 4–5

>50 % autoista yhteiskäytössä

Sähkö pääasiallinen käyttövoima,
myös esim. vetyautoja

Dynaaminen liikenteen hinnoittelu käytössä

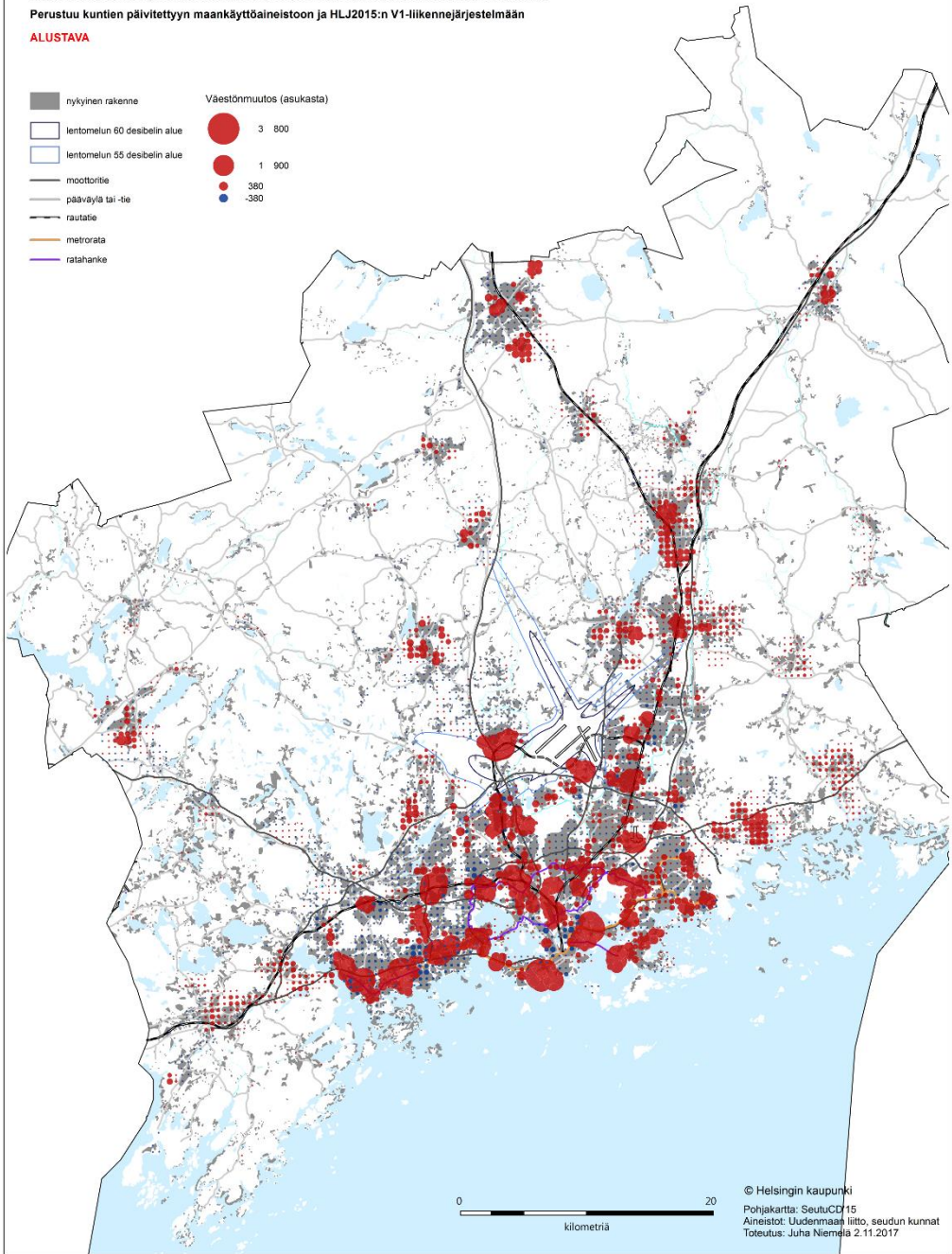
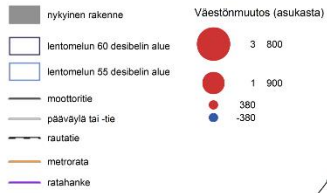
Raitiovaunut ja
bussit automatisoitu

Dronet osana tavaralogistiikkaa

Väestömuutos 2015-2030

Vuoden 2015 väestön ja konsultin arvioiman vuoden 2030 väestön erotus 500 metrin ruuduissa
Perustuu kuntien päivitettyyn maankäyttöaineistoon ja HLJ2015:n V1-liikennejärjestelmään

ALUSTAVA

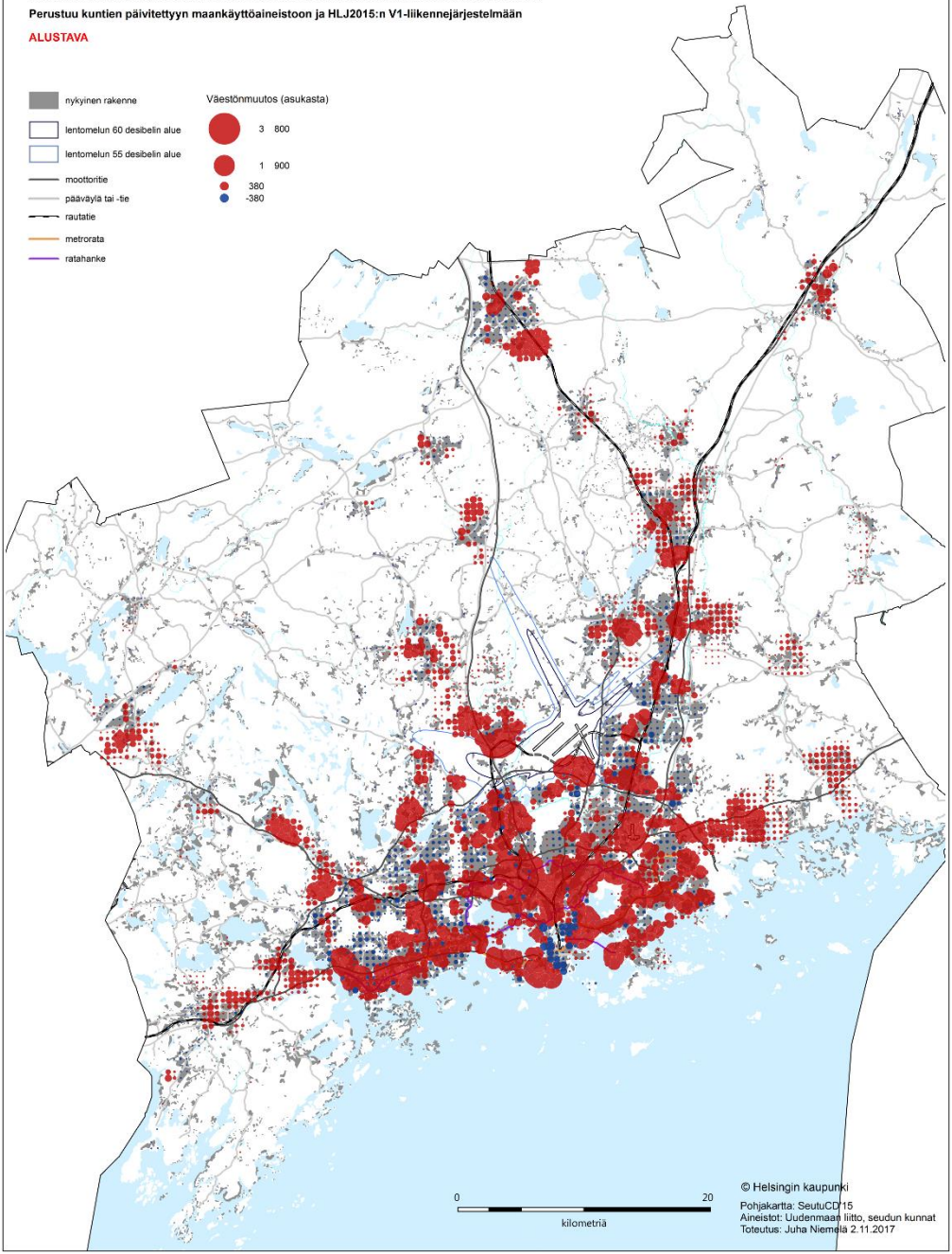
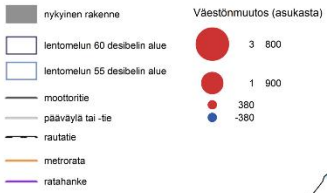


© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD15
Aineistot: Uudenmaan liitto, seudun kunnat
Toteutus: Juha Niemelä 2.11.2017

Väestömuutos 2015-2050

Vuoden 2015 väestön ja konsultin arvioiman vuoden 2050 väestön erotus 500 metrin ruuduissa
Perustuu kuntien päivitettyyn maankäyttöaineistoon ja HLJ2015:n V1-liikennejärjestelmään

ALUSTAVA



© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD15
Aineistot: Uudenmaan liitto, seudun kunnat
Toteutus: Juha Niemelä 2.11.2017

4. Maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet

Vetäjänä Mari Siivola

Vuosi 2030

Mitä hankkeita ja toimenpiteitä pitäisi toteuttaa vuoteen 2030 mennessä? Minne uutta asuntorakentamista tulisi sijoittaa?

→ Henrik Helenius, Sampo Perttula, Riikka Aaltonen

HLJ 2015 infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016-2025

-  Junarata
-  Kaupunkirata
-  Metro
-  Raitiotie
-  Tiehanke

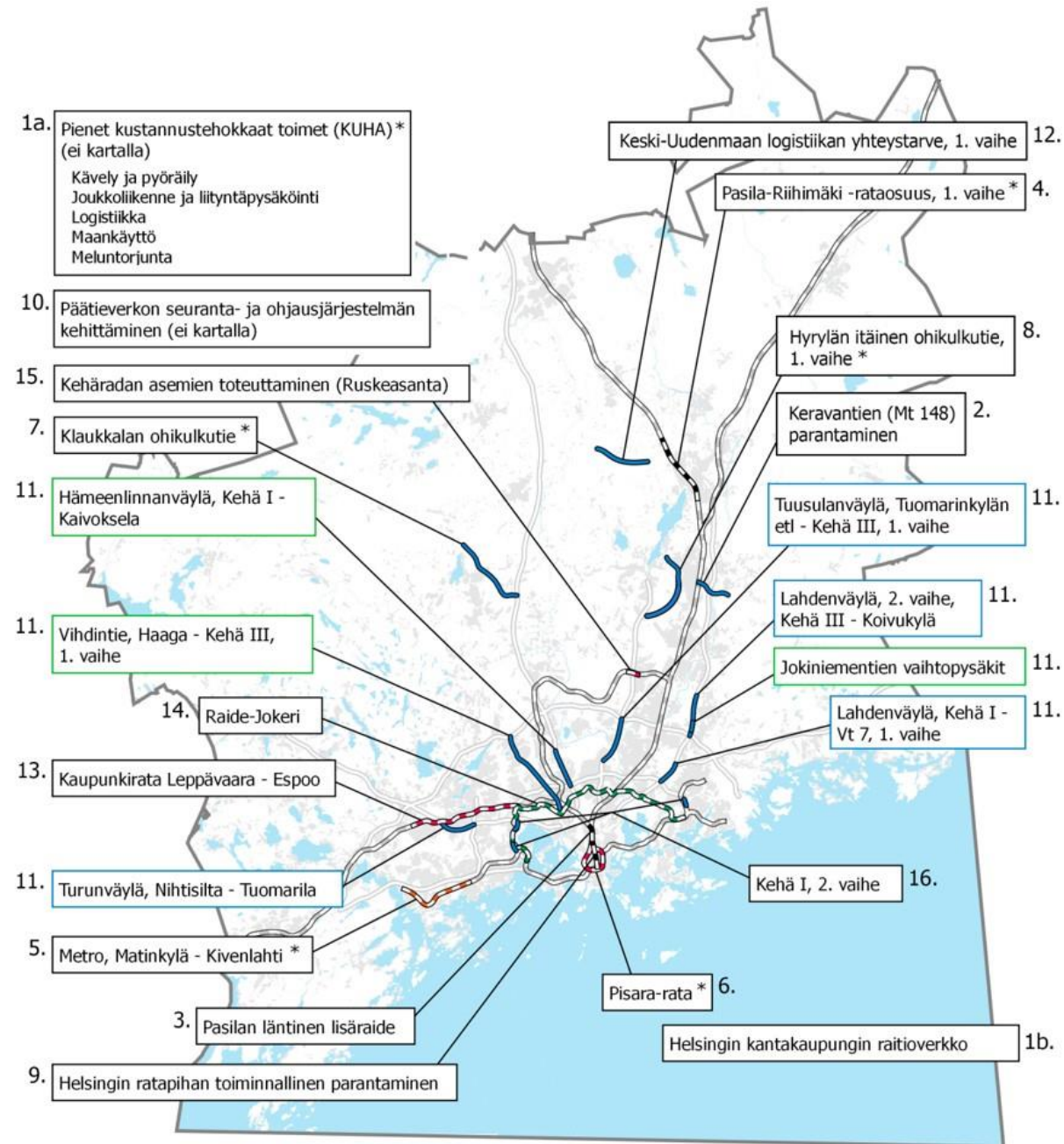
Keskisuurten tiehankkeiden paketit (kartalla)

Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla

Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta

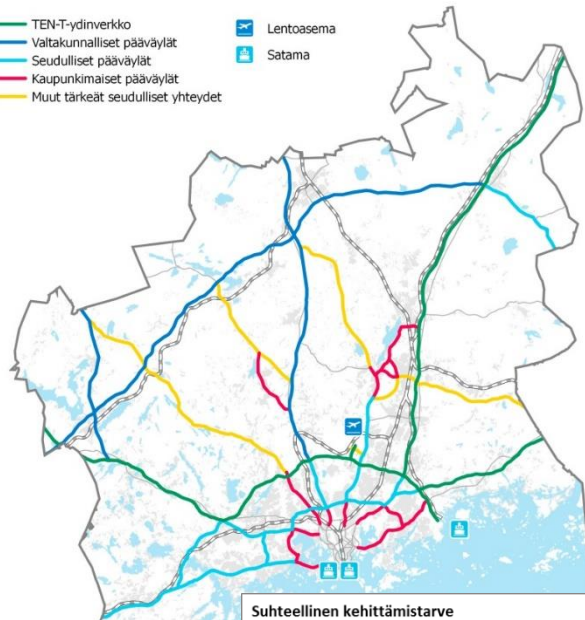
* Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa suurten infrahankkeiden ja asumisen edistämiseksi nimetyt hankkeet.

Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutukselle.

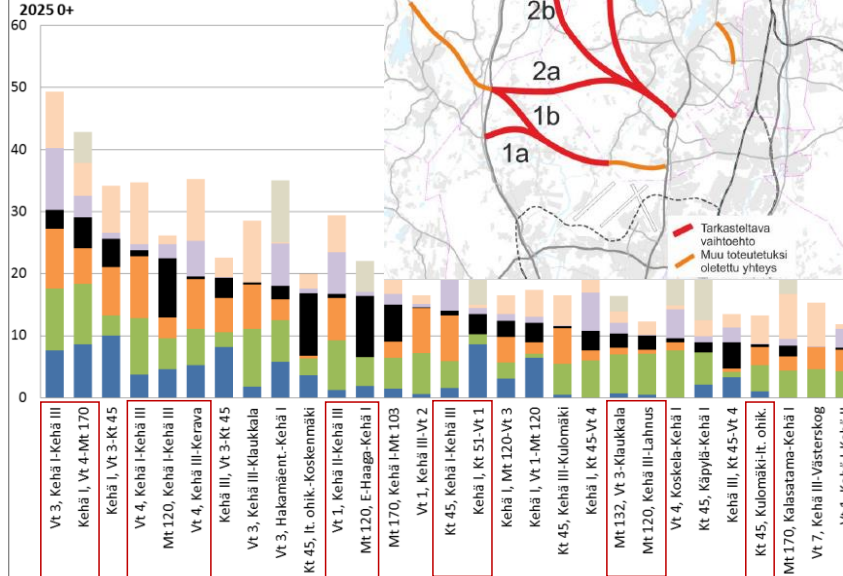


- TEN-T-ydinverkko
- Valtakunnalliset pääväylät
- Seudulliset pääväylät
- Kaupunkimaiset pääväylät
- Muut tärkeät seudulliset yhteydet

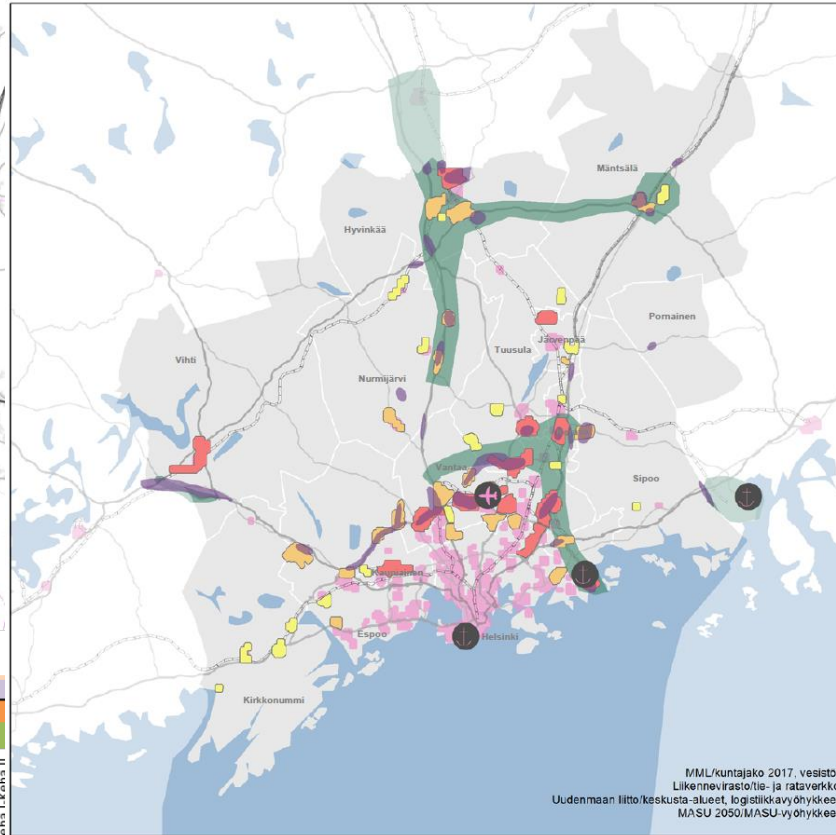
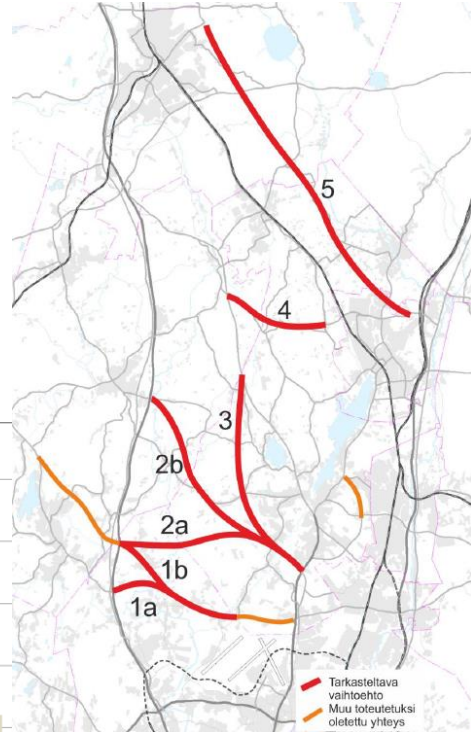
- Lentoasema
- Satama



Suhteellinen kehittämistarve
2025 0+



Jaksolle osoitettu toimia HUL
2015:n 1. kaudella



Keskustojen ulkopuoliset
merkittävät alueet

Priorisointipisteet

Summa

71 - 175

176 - 350

351 - 700

Lentoasema

Satama

Keskusta

MASU: Teollisuus, logistiikka,
varastot

Logistiikan kehityskuva,
logistiikkayhteydet

0 5 10 20
kilometriä



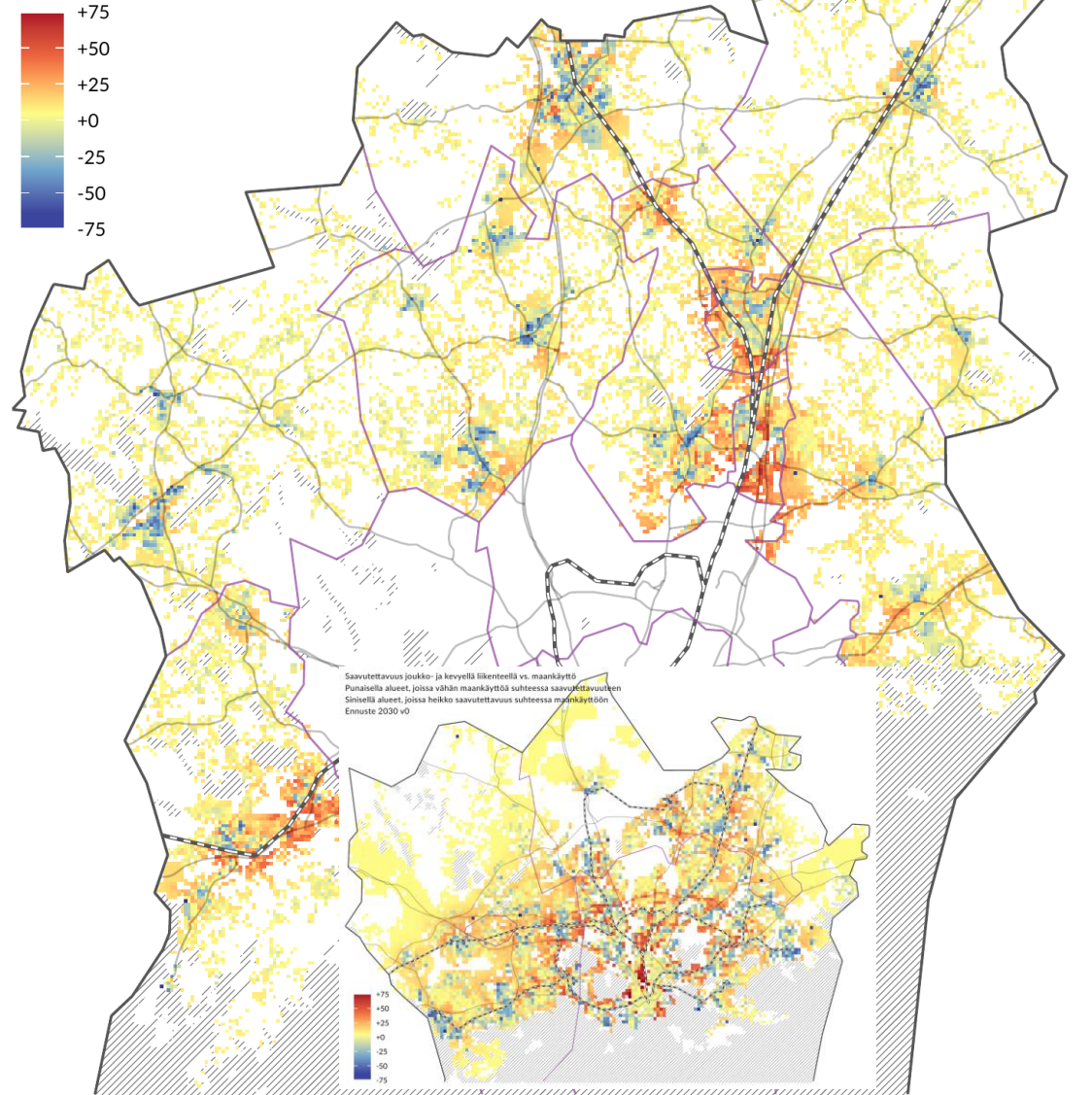
MML/kuntajako 2017, vesistöt
Liikenneväyristä- ja rataverkko
Uudenmaan liito/keskusta-alueet, logistiikkayhteydet
MASU 2050/MASU-vyöhykkeet

Linjasto 2030 V0

-  Juna
-  Metro
-  Pikaratikka
-  Runkolinja
-  Muu runkoyhteys
-  Kaukoliikenne
-  Parannettu rata
-  Kantakaupungin raitioverkko



Saavutettavuus joukko- ja kevyellä liikenteellä vs. maankäyttö
Punaisella alueet, joissa vähän maankäyttöä suhteessa saavutettavuuteen
Sinisellä alueet, joissa heikko saavutettavuus suhteessa maankäyttöön
Ennuste 2030 v0



Vuosi 2050

Täydentäminen vai uudet suunnat?

Missä maankäyttöä voidaan täydentää vuoden 2030 jälkeen? Mitkä uusista suunnista ovat realistisia?

→ Anita Pihala, Riikka Karjalainen, Taru Pakkanen

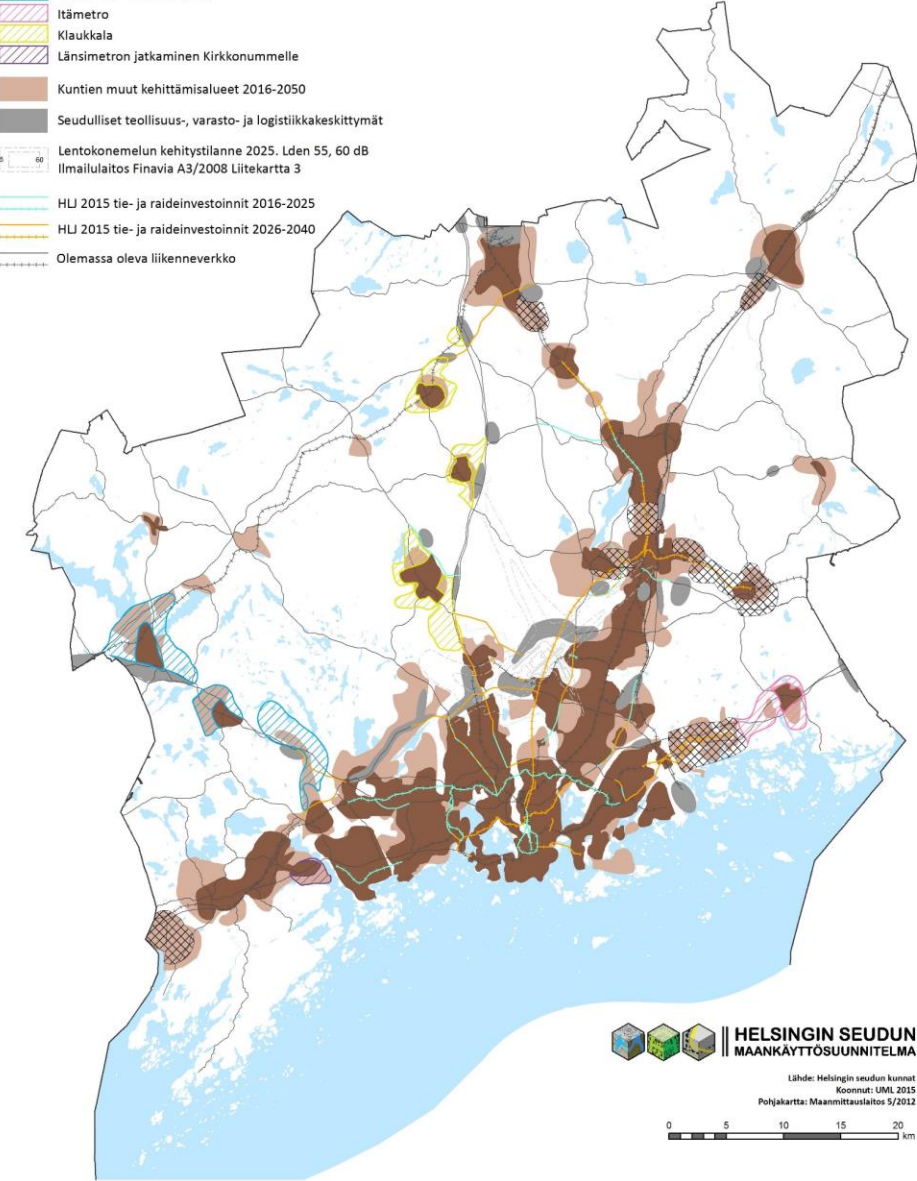
MASU-HLJ 2015

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050:

Maankäyttövöhykkeet

- Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050
- Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisaluet 2025-2050
- Raidehankkeiden toteuttamiseen liittyvät mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen:
 - Espoo-Salo -oikorata (ESA)
 - Itämetro
 - Klaukkala
 - Länsimetron jatkaminen Kirkkonummelle
- Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050
- Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät
- Lentokonemelun kehitystilanne 2025. Lden 55, 60 dB
- Ilmailulaitos Finavia A3/2008 Liitekartta 3
- HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025
- HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040
- Olemassa oleva liikenneverkko

Vyöhykkeiden ulkopuolisten alueiden paikallinen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä.



HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

Lähde: Helsingin seudun kunnat
Koonnut: UML 2015
Pohjakartta: Maanmittauslaitos 5/2012

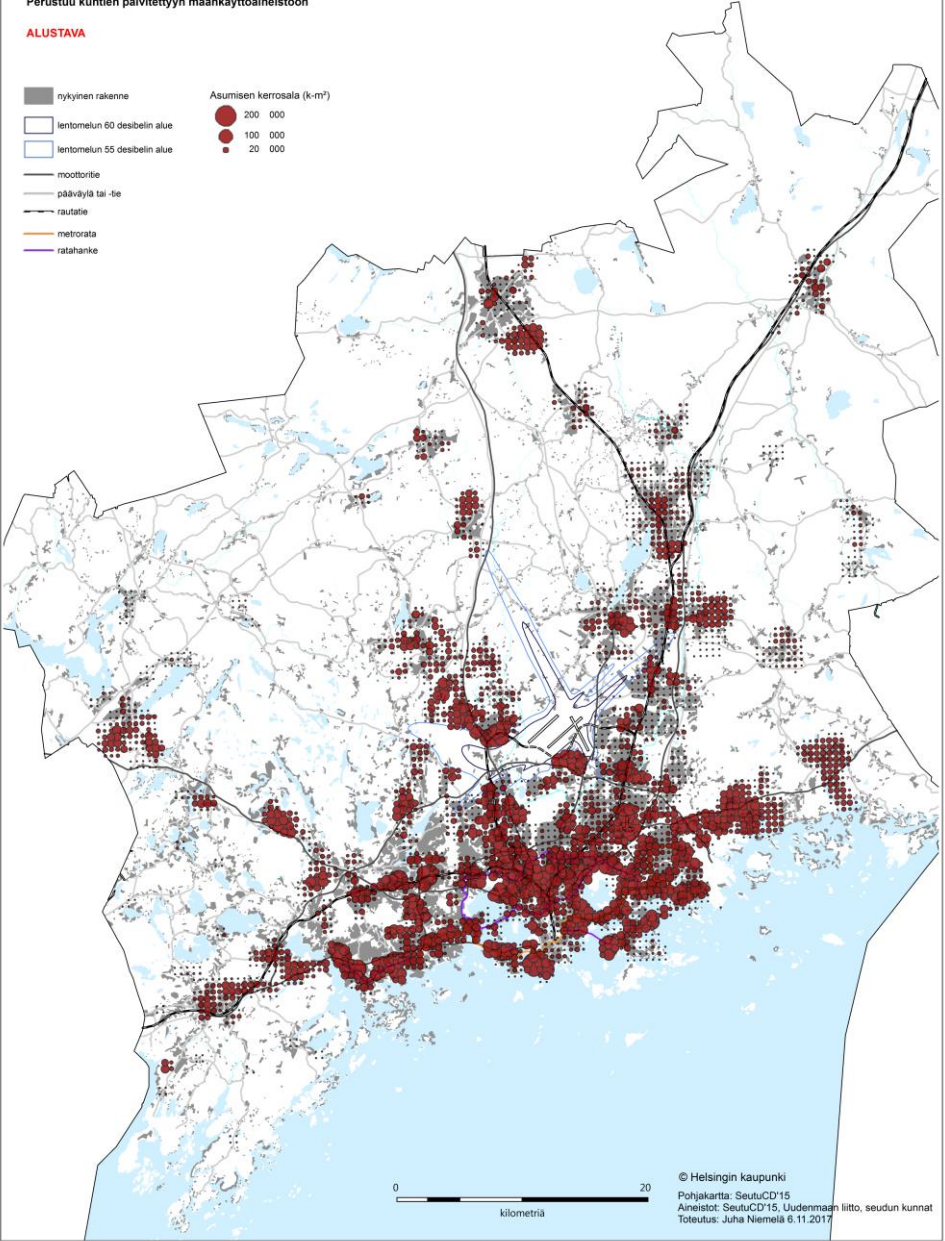
LIITE 2
26.02.2015

Maankäyttötiedot MAL-tyon pohjaksi

Asuinkerrosala 2017-2050

Suunniteltu asuinrakentamisen kerrosala 2017-2050 (500 metrin ruudut)
Perustuu kuntien päivitettyyn maankäyttöaineistoon

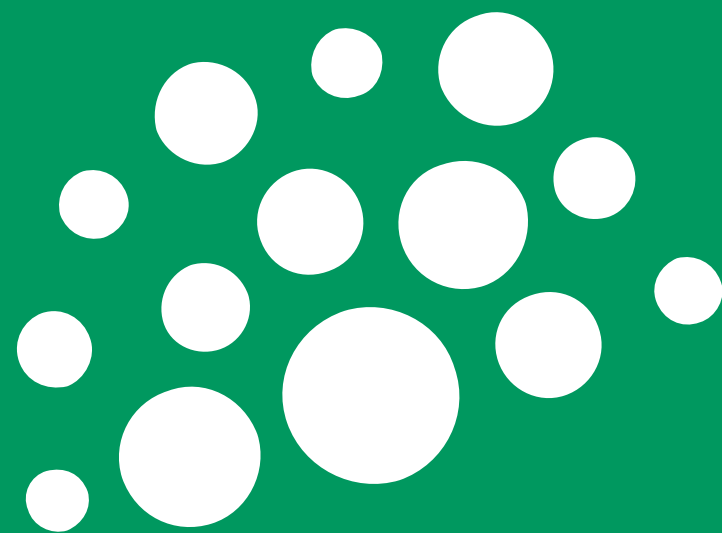
- ALUSTAVA**
- nykyinen rakenne
 - lentomelun 60 desibelin alue
 - lentomelun 55 desibelin alue
 - moottoritie
 - pääväylä tai -tie
 - rautatie
 - metrorata
 - ratahanke
- Asumisen kerrosala (k-m²)
- 200 000
 - 100 000
 - 20 000



© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD'15
Aineistot: SeutuCD'15, Uudenmaan liitto, seudun kunnat
Toteutus: Juha Niemelä 6.11.2017



- Miten saadaan aikaan toimiva ja kilpailukykyinen Helsingin seutu?
- Millä kriteereillä uutta maankäyttöä tulisi sijoittaa?
 - saavutettavuus, raiteet, kumipyörät, palvelut..
 - tiivistäminen/täydentäminen vs. uudet alueet...



MAL
2019

Neljä ryhmää



1

2

3

4

KOKOUSTILOIHIN SIIRTYVÄT



1



2

Mitkä ovat seudun kehittämisen tavoitteet?

Miten talous kehittyy ja mihin on varaa? MAL 2019 -talous ja resurssit

KAHVIN JÄLKEEN RYHMÄT TULEVAT
SEMINAARITILAAN

Tundra

Lehto

SEMINAARITILAAAN JÄÄVÄT



3



4

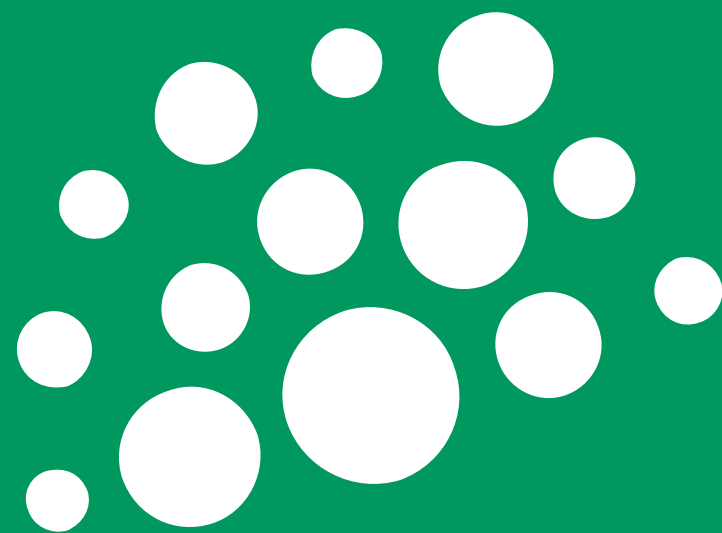
Miten toimintaympäristö muuttuu?
Helsingin seutu 2030 ja 2050

KAHVIN JÄLKEEN RYHMÄ 3 SIIRTYY
TUNDRAAN

Maankäytön, asumisen ja
liikenteen toimenpiteet vuoteen
2030 ja 2050 mennessä

KAHVIN JÄLKEEN RYHMÄ 4 SIIRTYY
LEHTOON

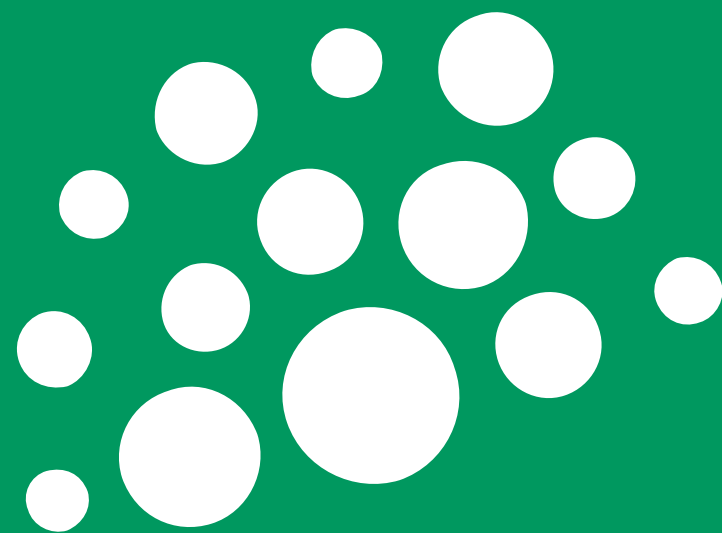
Työpajausta 13.15–14.20



MAL
2019

Työpajausta 15–16

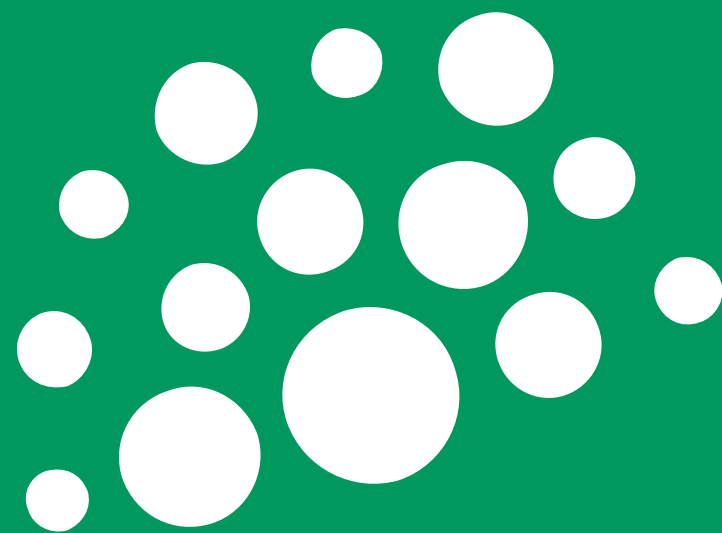
**Elinympäristö ja onnellisuus
asukkaan
näkökulmasta
kirjailija Juha Itkonen**



MAL
2019

Työpajauksen keskeisiä tuloksia

fiftysixty.io/mal2019

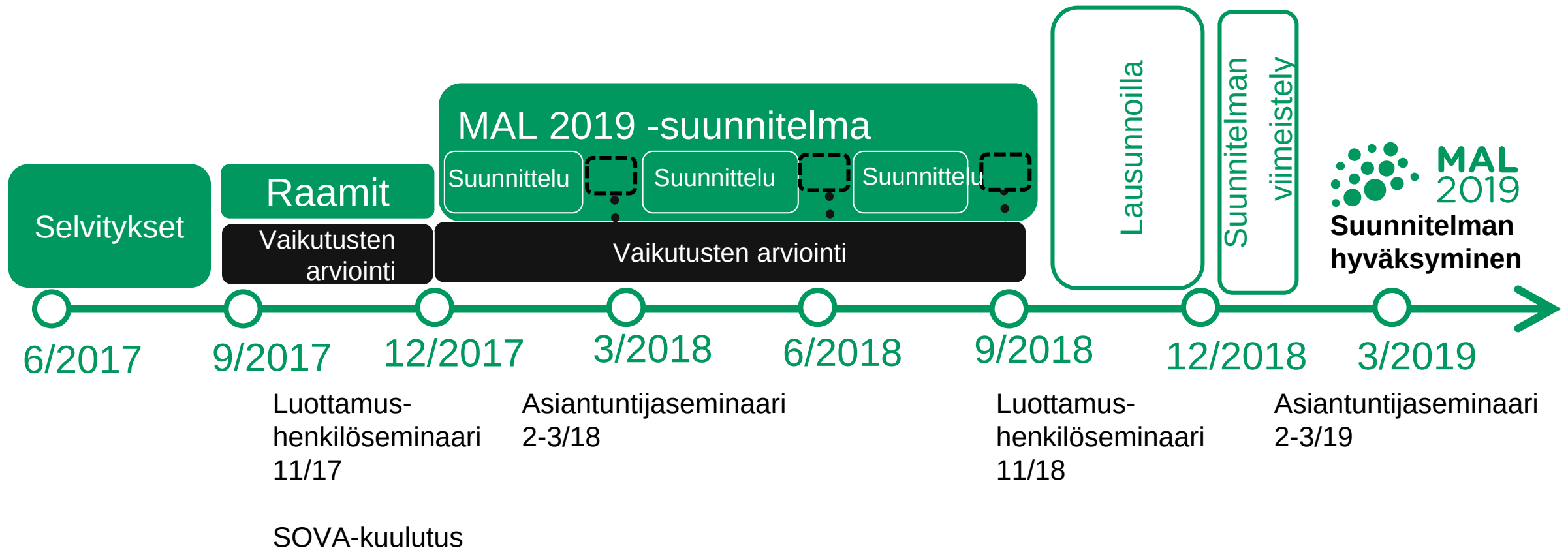


MAL
2019

Jatko ja seuraavat askeleet

Osastonjohtaja Sini Puntanen

Aikataulu 2017-2019, luonnos



Miten osallistua jatkossa?



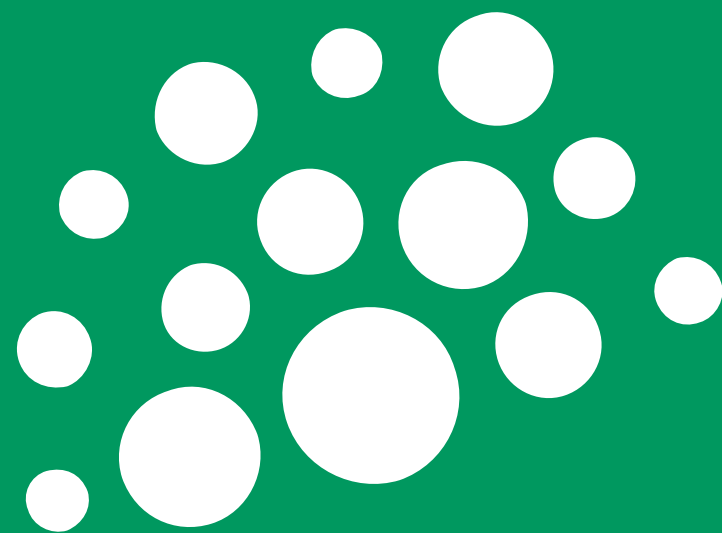
- Vastaa MAL-barometrikyselyyn alkuvuodesta 2018
- Osallistu kevään 2018 vuorovaikutustilaisuuksiin
- Osallistu MAL-seminaariin syksyllä 2018
- Suunnitelmaluonnoksen lausuntokierros 2018 lopulla
- Alkuvuosi 2019 päätös suunnitelmasta



Lisätietoja



- www.hsl.fi/mal
- Twitter #MAL2019



MAL
2019

Tilaisuuden päättäminen

fiftysixty.io/mal2019

Maljat aulabaarissa

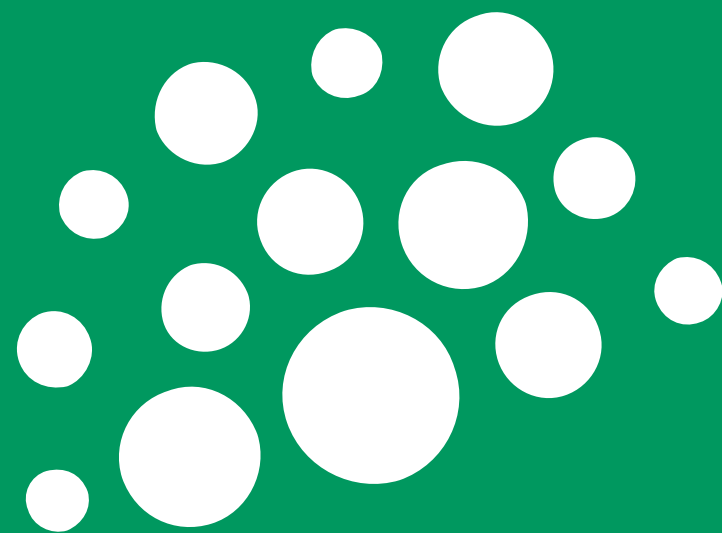
Illallinen

Illallispuhujana kunnanjohtaja Tarmo Aarnio, Kirkkonummen kunta

***“Paras liikennesuunnitelma on
maankäyttösuunnitelma. ...
Tiheys, mitoitus ja maankäyttö
määrittelevät käytettävät
liikennemuodot”***

-Brent Toderian, Toderian Urban Works, Kanada





MAL
2019