

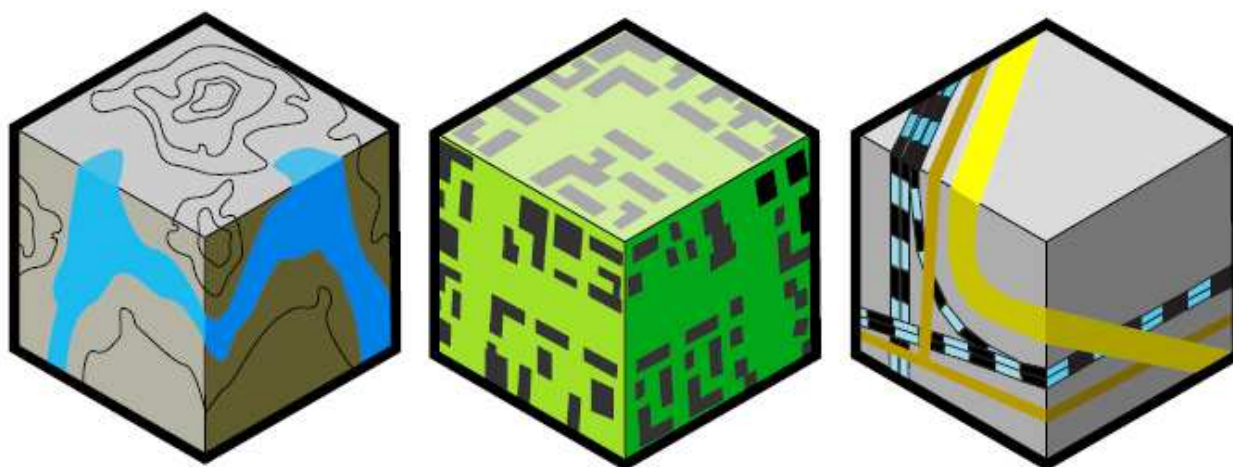


YHTEISET LÄHTÖKOHDAT JA SUUNNITELMAT TIIVISTETYSTI

HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA 2050, MASU 2050

HELSINGIN SEUDUN ASUNTOSTRATEGIA 2025

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA, HLJ 2015



LUONNOS

MAL-NK 23.9.2014

HESE-KJ 2.10.2014

HSYK 14.10.2014

HSL:N HALLITUS 21.10.2014



SISÄLLYSLUETTELO

Metropolialueen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu.....	1
LÄHTÖKOHDAT	3
Aiesopimuksen 2012 -2015 tavoitteet suunnittelulle	3
Päätöksenteko	5
Visio ja tavoitteet.....	6
MAL-visio.....	6
Yhteiset MAL-tavoitteet	6
Mitoitusperiaatteet	6
Väestö- ja työpaikkaprojektiot.....	6
Projektivaihtoehdot.....	7
SUUNNITELMAT TIIVISTETYSTI	8
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050, MASU 2050	8
Helsingin seudun asuntostrategia 2025	9
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015	10
HLJ 2015:n vaikutusten arviointi tukee suunnitelmien valmistelua	15
SUUNNITTELUN TAUSTALLA.....	16
MAL-aiesopimus 2012 – 2015.....	16
HLJ 2011	16
MAL 2020 toteutusohjelma	16
Rajaton metropoli.....	16
KUUMA-seudun kehityskuva.....	17
Uudenmaan maakuntakaavat	17
Kuntien yleiskaavat.....	17
Greater Helsinki Vision 2050	18

METROPOLIALUEEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN SUUNNITTELU

Helsingin seudun aiesopimuksen 2012 -2015 edellyttämät maankäyttösuunnitelman (MASU), asumisen strategian ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) luonnokset ovat valmistuneet lausuntokierrosta varten. Suunnitteluprosessin kanssa samanaikaisesti on tehty suunnitelmien yhteistä vaikutusten arviointia, joka HLJ 2015 osalta on tehty SOVA-lain mukaisena. Suunnitelmissa on otettu huomioon valtion ja kuntien välinen valtion liikenne- ja asuntokaavoitusta koskeva neuvottelutulos.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty yleispiirteinen kuvaus Helsingin metropolialueen tulevasta rakenteesta: mihin rakennetaan asunnon ja työpaikat sekä millaiset liikenneyhteydet ja joukkoliikennepalvelut eri puolilla seutua tarjotaan. Tavoitteena on vahvistaa seudun/metropolialueen toimivuutta ja vetovoimaa.

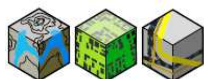
Tavoitteena on suunnitelmien pohjalta neuvotella seuraavan maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevan aiesopimuksen 2016 – 2019 toimenpiteet ja resurssit mm. investointien suuntaamiseksi. Vuoteen 2025 tähtäävän maankäytön toteutussuunnitelman lisäksi rakennesuunnitelmassa on hahmoteltu pitemmän aikavälin kehitystä (2040 ja 2050+) siten, että turvataan seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen mukainen tulevaisuus.

Helsingin seudulla on merkittävä rooli koko Suomen kehitykselle. Kaikista Suomen asunnoista noin neljännes sijaitsee Helsingin seudulla. Näistä noin 700 000 asunnosta kolmasosa on pientaloissa ja kaksi kolmasosaa kerrostaloissa.

Helsingin seudun kuntien tavoitteena on rakentaa noin 12 500 asuntoa vuosittain. Asuntoliittimien tavoitteiden tarkoituksena on vastata seudun asuntokysyntään mahdollisimman hyvin. Uudistuotannon lisäksi huomiota kiinnitetään erityisesti olemassa olevan asuntokannan ja asuinalueiden kuntoon. Tavanomaisen asumisen järjestämisen lisäksi toimenpiteitä tarvitaan erityisryhmien asumiseen hoitamiseen. Erityistä huomiota asumisensa järjestämiseen tarvitsevat asuntomarkkinoille tuleva nuoret, opiskelijat, maahanmuuttajat, ikääntyneet sekä eri tavoin vammaiset henkilöt.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa varaudutaan seudun kasvuun. Rakentaminen on keskitettävä hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittaminen turvaa sujuvat liikkumismahdollisuudet ja mahdollistaa kulkemisen myös jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Suunnitelmassa selvitetään ajoneuvoliikenteen hinnoittelua rahoitus- ja ohjauskeinona, jolla turvataan liikenteen sujuvuus ja kannustetaan kestäviin liikkumisvalintoihin. Toimiva liikennejärjestelmä vähentää liikenteen haittoja ja edistää seudun kilpailukykyä. Liityntäpysäköinti osana joukkoliikenteen matkaketjua vähentää tieverkon ruuhkia ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta koko seudulla.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian laatimisessa ovat olleet mukana alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti sekä Uudenmaan liitto ja HSL ja HSY. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ovat valmistelleet HSL:n johdolla edellisten lisäksi valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. Maankäyttösuunnitelman ja asumisen stra-



tegian valmistelua on ohjannut MAL-neuvottelukunta ja HLJ 2015 valmistelua HLJ-toimikunta.

Suunnitelmaluonnokset ovat nyt valmistuneet lausuntoja ja kannanottoja varten. Tavoitteena on saada suunnitelmat valmiiksi maaliskuun 2015 loppuun mennessä.

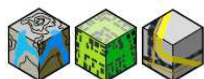
Helsingin seutu on kasvanut dynaamiseksi metropolialueeksi, joka on verkottunut tiiviisti Eurooppaan ja muuhun maailmaan. Helsingin metropolialue menestyy hyvin kansainvälisissä vertailuissa, sillä se tarjoaa suurkaupungin mahdollisuudet ilman useille maailman metropoleille tyypillisiä haittapuolia, kuten saasteisuutta, ahtautta ja slummiutumista. Helsingin seudun menestymisen ja kansainvälisen kilpailukyvyyn edellytyksenä on jatkossakin kansainvälinen verkottuminen, aktiivinen yhteistyö eri toimijoiden ja muun Suomen kanssa. Tulevaisuudessa kaupunkialueiden kyky kehittyä ja kasvaa riippuu myös siitä, kuinka paljon ne panostavat kestävyteen ja puhtauteen, asioihin, joilla on tärkeä yhteys alueen vetovoimaisuuteen, hyvinvointiin ja turvallisuuteen.

Hannu Penttilä
MAL-neuvottelukunnan
puheenjohtaja

Suvi Rihtniemi
HLJ-toimikunnan
puheenjohtaja

”Helsingin seutu on kansalaisten arjessa yhtenäinen metropoli. Siksi myös maankäytön suunnittelu, asuntopolitiikka ja liikenteen perusratkaisut on syytä suunnitella kuntarajoista välittämättä.”





LÄHTÖKOHDAT

Maankäyttösuunnitelman (MASU) tavoitteena on mahdollisimman konkreettinen näkemys seudun kehittämisestä. Suunnitelma on esitetty kartalla, joskaan ei kaavan muotoon piirrettynä. Tarkasteluvuodet 2025 ja 2050 on koordinoitu HLJ 2015 -työn kanssa. Työssä on määritetty Helsingin seudun asuntopoliittiset tavoitteet ja analysoitu asuntotuotantoalueita rakentamispotentiaalin, toteuttamisvalmiuden ja asumisen monipuolisuuden näkökulmista.

HLJ 2015:n valmistelun lähtökohtana on Helsingin seudun ensimmäinen 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011. HLJ 2015 on aikaisempaa suunnitelmaa syventävä prosessi, jossa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pääselvitys eli strategiaselvitys on tuottanut HLJ-luonnoksen rungon, jota on tarkennettu eri aihepiirien tarkemmilla selvityksillä.

Tärkeänä työskentelytapana suunnittelussa ovat olleet mm. MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteiset seminaarit ja työkokoukset. Luottamushenkilöt ovat voineet evästää työtä ja sen lähtökohtia syksyllä 2013 pidetyssä seminaarissa. Maankäyttösuunnitelman kriteerit hyväksyttiin HSYK:n kokouksessa 13.5.2014. Luottamushenkilöillä oli mahdollisuus antaa evästyksiä suunnitelmaluonnosten viimeistelyyn Järvenpäässä 26.8.2014 järjestetyssä luottamushenkilöseminaarissa. Valmistelua on lisäksi selostettu HSL:n hallituksessa sekä KUUMA-johtokunnassa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (HLJ 2015) ja maankäyttösuunnitelmasta järjestettiin yleisötilaisuus Heurekassa 1.4.2014. Tilaisuudessa kerrottiin suunnitelmien valmistelusta sekä annettiin mahdollisuus jättää evästyksiä valmisteluun. Suunnitelmaluonnokset esitellään yleisölle 6.11.2014 pidettävässä tilaisuudessa.

Aiesopimuksen 2012 -2015 tavoitteet suunnittelulle

Yhteinen maankäyttösuunnitelma (MASU), asumisen strategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ2015) perustuvat kuntien ja valtion solmimaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen 2012–2015. Sopimuksen mukaan työn yhteydessä määritellään pääkaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan tarve ja aikataulu sekä seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarve ja aikataulutus (maankäyttö- ja rakennuslaki, § 46 a).

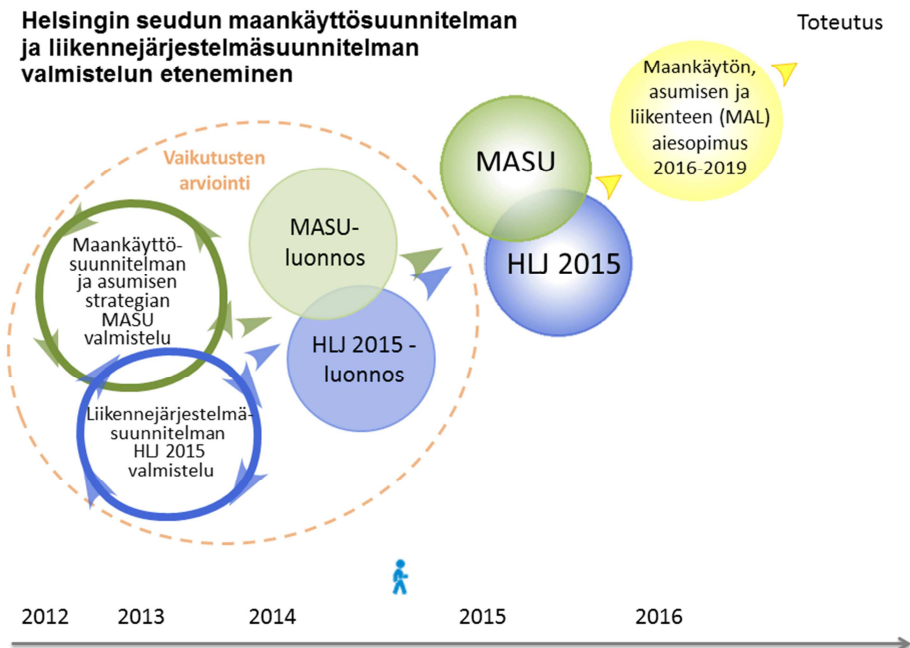
Lähivuosien (2025 asti) osalta tavoitteena on konkreettinen suunnitelma, jonka pohjalta kunnat voivat neuvotella valtion kanssa seuraavassa aiesopimuksessa 2016 - 2019 sovittavat yhteiset toimenpiteet ja resurssit tavoitteiden toteuttamiseksi.

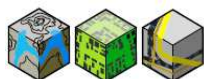
Pidemmän aikavälin suunnitelmissa (2040 ja 2050+) hahmotellaan tulevaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä muun muassa siten, että voidaan turvata seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen mukainen tulevaisuus.

Helsingin seudun kuntien tulee hyväksyä suunnitelmat yhteisesti vuonna 2015, jotta investoinnit seudulla voidaan suunnata järkevästi.



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun eteneminen





Päätöksenteko

Helsingin seudun yhteiskokouksen 13.5.2014 päätöksen mukaisesti asumisen strategia 2025 lähetetään lausuntokierrokselle ja tuodaan päätöksentekoon samanaikaisesti maankäyttösuunnitelman (MASU) ja liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ2015) kanssa.

MILLOIN	MITÄ TAPAHTUU	MASU + asuntostrategia päätöksenteko	HLJ 2015
2014 lokakuu	lausunnolle HSYK 14.10.2014 HSL:n hallitus 21.10.2014	Hese kj / HSYK lähettää PKS-kuntiin ja KUUMA- kunnissa KUUMA- johtokunnan kautta kuntiin	HSL:n hallitus pyytää HLJ 2015 -luonnoksesta ja sen ympäris- töselostuksesta (SOVA) lausun- not ja kannanotot.
2014 syksy (marraskuu vuoden lop- puun)	lausunnot luon- noksista 1.11. -31.12.2014	hallitus / valtuusto kunnan oman käytännön mukaises- ti	HSL-kunnat, KUUMA-kunnat (KUUMA-johtokunta -> kun- nat), LVM, YM, Liikennevirasto Uudenmaan ELY-keskus, UL, HSY sekä muut sidosryhmät ja osapuolet, jotka haluavat antaa kannanoton.
2015 alkuvuosi (tavoite 31.3.2015)	Suunnitelman hyväksyminen	Käsittelään HSYK:ssa, joka lähettää suunnitelman pks kuntiin ja KUUMA-kunnissa KUUMA-johtokunnan kaut- ta kuntiin hyväksyttäväksi	HSL:n hallitus tekee liikennejär- jestelmäpäätöksen liikennejär- jestelmäluonnokseen ja siitä saatuihin lausuntoihin ja kan- nanottoihin perustuen. Hallitus lähettää liikennejärjestelmä- päätöksen KUUMA-kunnille (KUUMA-johtokunta -> kunnat) ja esittää niille suunnitelman hyväksymistä ja toteutuksen aiesopimuksen valmistelua.



Visio ja tavoitteet

Helsingin seudun MAL -visio ja tavoitteet on johdettu seudullisesta visiosta. Ne hyväksyttiin Helsingin seudun yhteiskokouksessa 26.11.2013. HLJ -toimikunta hyväksyi MAL -vision ja tavoitteet sekä liikenteen tarkemmat tavoitteet 18.3.2014.

MAL-visio

Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas. Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.

Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuvat liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

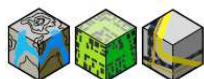
Yhteiset MAL-tavoitteet

- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja toimintaedellytykset.
- Monipuolinen seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähennee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä.
- Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatakitijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

Mitoitusperiaatteet

Väestö- ja työpaikkaprojektiot

Helsingin seudun MASU- ja HLJ 2015-suunnitelmien lähtötiedoiksi laadittiin vaihtoehtoiset väestö- ja työpaikkaprojektiot Helsingin seudulle alueittain vuosille 2025, 2040 ja 2050. Projektioiden lähtötietoina olivat kuntien maankäyttösuunnitelmiin perustuvat arviot asunto- ja toimitilarakentamisen potentiaalista ja toteutusedellytyksistä. Rajoitteena olivat laskelmat koko Helsingin seudun pitkän ajan väestö- ja työpaikkakasvusta. Työ toteutettiin laaja-alaisena yhteistyönä, jonka osapuolina ovat kaikki Helsingin seudun kunnat, HSL, HSY ja Uudenmaan liitto. Projektioita on käytetty ja käytetään lähtötietoina liikennejärjestelmä-



suunnitelman (HLJ 2015) valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa sekä tausta-aineistona maankäyttösuunnitelman ja asumisen strategian valmistelussa.

Projektioiden lähtökohtana on varautuminen Helsingin seudun kasvun jatkumiseen. Kaupungistuminen tulee todennäköisesti jatkumaan edelleen. Helsingin seutu on maan ainoana metropolialueena vetovoimainen alue, joka vetää alueelle yrityksiä ja muuttoliikettä. Ennusteiden mukaan luonnollinen väestönkasvu tulee hidastumaan väestön ikääntymisen myötä. Muuttoliikkeen – erityisesti maahanmuuton – merkitys Helsingin seudun väestönkasvun ensisijaisena tekijänä tulee korostumaan entisestään.

Väestöprojektioissa arvioidaan koko Helsingin seudun asukasluvun kasvavan 1,6 miljoonaan vuoteen 2025 mennessä ja 2 miljoonaan vuoteen 2050 mennessä nykyisestä 1,4 miljoonasta. Työpaikkamäärän arvioidaan kasvavan 0,85 miljoonaan vuoteen 2025 mennessä ja 1,05 miljoonaan vuoteen 2050 mennessä nykyisestä 0,7 miljoonasta. Sekä väestön että työpaikkojen kasvuksi ennakoitaan keskimäärin 1 % vuodessa.

Vuodelle 2025 laadittiin kuntien maankäyttösuunnitelmiin pohjautuen yksi väestö- ja työpaikkaprojektio, käyttäen rajoitteena laskelmaa koko seudun väestö- ja työpaikkamäärästä. Vuodesta 2025 eteenpäin vuosille 2040 ja 2050 laadittiin viisi tavoitteellista projektiovaihtoehtoa, joissa kaikissa väestön ja työpaikkojen koko seudun summa on sama, mutta alueellinen jakauma eroaa vaihtoehtojen välillä.

Projektiovaihtoehdot

- o **(V0) Kuntanäkemyks:** Kunkin kunnan näkemyksen mukainen maankäyttö sovitettuna koko seudun väestö- ja työpaikkarajoitteeseen.
- o **(V1) Pitäytyvä painotus:** Rakentaminen painotetaan ensisijaisesti seudun laajaan pääkeskukseen (Kehä I:n sisäpuoli) sekä nykyisin toiminnassa ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.
- o **(V2) Luoteinen painotus:** rakentaminen painotetaan ensisijaisesti luoteeseen Lohjan suunnan ratakäytävään sekä toissijaisesti laajaan pääkeskukseen ja nykyisin toiminnassa ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.
- o **(V3) Pohjoinen painotus:** rakentaminen painotetaan ensisijaisesti pääradan, kehäradan, Klaukkalan-Hyvinkään radan ja lentoradan (sisältäen asemat Tuusulassa) ratakäytäviin sekä toissijaisesti laajaan pääkeskukseen ja muihin toiminnassa ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.
- o **(V4) Itäinen painotus:** rakentaminen painotetaan ensisijaisesti Östersundomin-Söderkullan suunnan ratakäytävään sekä toissijaisesti laajaan pääkeskukseen ja toiminnassa ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.

Alustavasti laadituista viidestä vaihtoehdosta jatkokäsittelyyn valittiin vaihtoehdon V1 pohjalta kehitetty V1b, jossa väestön ja työpaikkojen kasvu painottuvat vielä alkuperäistä vahvemmin seudun nykyisille ja toteutumassa oleville raideliikennevyöhykkeille. Sen arvioitiin toteuttavan parhaiten vuonna 2013 hyväksytyjä Helsingin seudun MAL-tavoitteita. Tässä vaihtoehdossa 81 % uustuotannon väestöstä ja 87 % työpaikkojen pitkän ajan nettokasvusta sijoittuu laajaan pääkeskukseen sekä nykyisiin ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.

Suunnittelun lähtökohdaksi on sovittu, että seudulla on vuonna 2050 noin 2 miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

SUUNNITELMAT TIIVISTETYSTI**Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050, MASU 2050**

Helsingin seudun yhteisessä maankäyttösuunnitelmassa sovitaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja ratkaisut vuosille 2025, 2040 ja 2050+. Seudulla on pitkä perinne yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, nyt ensimmäistä kertaa sen rinnalla on tehty yhteistä maankäyttösuunnitelmaa.

Suunnitelma on yleiskaavan ja maakuntakaavan mittakaavojen väliin sijoittuva yleispiirteinen kuvaus metropolin tulevasta rakenteesta: tärkeistä solmukohtista, uuden asunto- ja työpaikkarakentamisen sijoittumisesta ja kaiken yhteen liittävästä liikenneverkosta. Maankäyttösuunnitelman lähtökohtana on nykyinen yhdyskuntarakenne ja voimassa olevat suunnitelmat sekä eri tasoilla määritellyt yhteiset tavoitteet. Keskeistä suunnitelmassa on toteutettavien alueiden priorisointi ja ajoitus.

Maankäyttösuunnitelma tarkoittaa maakuntakaavaa ja toimii pohjana kuntien yleis- ja asemakaavoituksen suunnittelulle ja asuntotuotannon toteuttamiselle. Maankäyttösuunnitelmassa laaditaan rakennesuunnitelma, joka tähtää vuoteen 2050 ja yhdessä asumisen strategian kanssa toteutusohjelma, joka tähtää vuoteen 2025.

Suunnitelma luo yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta koko seudun näkökulmasta, ei yksittäisen kunnan.

Lähtökohtana on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. Painopisteinä nähdään erityisesti:

- päärataan, oikorataan ja rantarataan liittyvien alueiden kehittäminen
- linja-autoliikenteeseen tukeutuvien keskusten kehittäminen
- poikittaisten (joukko)liikenneyhteyksien kehittäminen
- uusien asemanseutujen kehittäminen
- metroverkon täydentäminen länteen ja itään

Suunnitelma lähtee oletuksesta, että uusia ratasuuntia ei pystyttäne seudulla toteuttamaan ainakaan ennen vuotta 2040. Nykyrakenne tarjoaa kuitenkin mahdollisuudet tarvittavan kasvun osoittamiseen.

Yhtaikaisesti seudulla on käynnissä useita yleiskaavaprosesseja, Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan laadinta sekä nyt käsillä olevat yhteiset maankäytön ja liikenteen suunnittelutyöt. Töiden laadinnassa on otettu merkittäviä harppauksia näiden eri suunnittelutasojen ja instrumenttien yhteen sovittamisessa ja keskinäisessä vuoropuhelussa.



Helsingin seudun asuntostrategia 2025

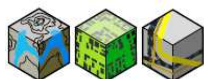
Asuntostrategia ottaa kantaa seudulliseen asuntokysymykseen ja tuottaa valmisteluprosessissa maankäytön ja liikenteen suunnittelun rinnalle näkemyksen asumisen erityiskysymyksistä. Asuntotuotannon ohjelmoinnin näkökulmasta aikajänne on sekä vuodessa 2025 että seuraavissa aiesopimuskausissa 2016 - 2019 ja 2020 - 2023. Asuntostrategian tavoitteena on tuoda näkemys sekä uusien asuinalueiden rakentamiseen että olemassa olevien asuinalueiden kehittämiseen ja täydentävään rakentamiseen.

Asunto-ohjelmoinnin ja seudullisen asuntopoliittisen suunnittelun keskiössä ovat olleet aiesopimukset, joista seudun kunnat ovat valtion kanssa sopineet. Asuntotuotannon toteutumiselle valtion toimilla ja rahoituskanavilla on omat merkityksensä erityisesti seudun urbaanien alueiden vuokratuotannon osalta.

Voimassa olevassa MAL-sopimuksessa (vuodet 2012 - 2015) ja sitä edeltävässä asunto- ja tonttitarjonnan lisäämiseen tähtäävässä aiesopimuksessa (2008-2011) seudun kunnat ovat sitoutuneet erittäin kunnianhimoisiin asuntotuotantotavoitteisiin. Kuuma-kuntien osalta tavoitteita laskettiin voimassaolevaa aiesopimusta tehtäessä. Korkeasta tavoitetasosta huolimatta kahden viime vuoden aikana tuotantotaso on ollut liki tavoitteiden mukainen. Vuonna 2013 asuntotuotanto toteutui 91 prosenttisesti tavoitetasosta.

Asuntostrategiatyö käsittää toimintaympäristökuvauksen, asunto- ja maapoliittiset tavoitteet että asuntorakentamaennusteen vuosille 2016 - 2025. Asunto- ja maapoliittiset sisältävät näkemyksen asuntotuotannon määrästä, rakenteesta ja sijoittumisesta, täydennysrakentamisen roolista, olemassa olevien asuinalueiden huomioimisesta, yhteisistä maapoliittisista linjauksista sekä eri asukasryhmien asumiseen liittyvistä tarpeista.

Asuntostrategiatyön yhteydessä otetaan kantaa myös valtion rooliin asuntotuotannon mahdollistamiseksi erityisesti infra- ja muiden avustusten osalta.



Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015) on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka ilmentää Helsingin seudun yhteistä tahtotilaa liikennepolitiikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikennejärjestelmän potentiaali saadaan tehokkaimmin käyttöön hyödyntämällä kehittämissen keihäänkärjet:

- maankäytön tiivistäminen ja yhteensovitus liikennejärjestelmän kanssa
- ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ja tuottojen kohdistaminen seudulle
- koko seudun joukkoliikennejärjestelmän palvelutason nosto.

HLJ 2015:n tavoitteet pohjautuvat MAL-tavoitteisiin ja ne korostavat seudun saavutettavuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä sosiaalista, taloudellista ja ekologista kestävyyttä (kuva).

Saavutettavuus – sujuvuus

- Matka- ja kuljetusketjut ovat sujuvia ja luotettavia lähelle ja kauas.
- Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.
- Pyöräily on houkuttelevaa ja sujuvaa.
- Ajoneuvoliikenteen matka-ajat ovat ennustettavissa ja ruuhkautuminen on hallinnassa.
- Kävely-yhteydet ja -ympäristöt toimivat jalankulkijan ehdoilla.

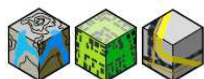
Sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys – vastuullisuus

- Liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla.
- Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjatarpeisiin.
- Ihmisten on helppo valita terveellisiä ja vastuullisia kulkutapoja.
- Liikenteen ympäristöhaitat ja -kuormitus vähenevät.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti.

Kuva. HLJ 2015 -tavoitteisto (HLJ-toimikunta maaliskuu 2014).

HLJ 2015:n toimenpiteillä vastataan tehokkaasti seudun eri osien haasteisiin rahoitusmahdollisuuksien raameissa. Keskeistä on lisätä seudun tehokkuutta ja kilpailukykyä hyödyntämällä nykyrakenne täysimääräisesti sekä panostamalla joukkoliikenteen runkoverkkoon ja sen palvelutasoon. Toimenpiteillä parannetaan liikennejärjestelmän toimivuutta kokonaisvaltaisesti ja ne tukevat maankäytön kehittämistä, jossa rakentaminen painotetaan ensisijaisesti seudun laajaan pääkeskukseen sekä nykyisiin ja toteutumassa oleviin raidekäytäviin. Liikennejärjestelmän käyttöä ohjataan vastuullisempaan suuntaan ottamalla ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ja liikenteen hallinnan keinot tehokkaaseen käyttöön.

HLJ 2015:n sisältö on tiivistetty neljään päälinjaukseen, jotka on esitetty kuvassa.



Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa



- Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- Täydentävä liityntäliikenne
- Seudullinen pääpyöräilyverkko
- Liityntäpysäköinnin vastuunjako
- Solmupisteet ja kävely-ympäristöt

Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti



- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu
- Häiriönhallinta ja informaatio
- Seudullinen pysäköintipolitiikka
- Liikkumisen ohjaus

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta



- Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso
- Tavaraliikenteen palvelualueet
- Tie- ja katuverkon toimivuus

Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla



pitkäjänteinen
KUHA-rahoitus



yhtenäinen
joukkoliikennealue

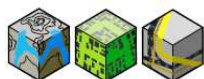


resurssitehokkaat
toimintamallit

Kuva: HLJ 2015:n linjaukset.

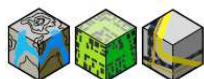
Väestömäärän kasvusta seuraava liikkumisen kasvu suuntautuu HLJ 2015 -luonnoksen avulla kestäviin kulkumuotoihin. Joukkoliikenteen osuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista kasvaa noin kuusi prosenttiyksikköä. Joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat kokonaisuutena, mutta järjestelmä tulee tehokkaammaksi ja siten matkakohtaiset kustannukset laskevat. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ohjaa liikkumista kestäviin kulkumuotoihin ja tuottaa lisärahoitusta joukkoliikennepalveluihin sekä seudun kilpailukyvyyn edellyttämiin väyläinvestointeihin. Poikittaiset joukkoliikenteen runkolinjat vahvistavat seudun verkostomaisuutta ja työpaikkojen ja palvelujen sijoittumiselle syntyy vetovoimaisia solmupisteitä.

HLJ 2015 -luonnoksen toimenpiteet on esitetty seuraavissa kuvissa.



Teemat	Toimenpiteet
Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko, täydentävä liityntäliikenne	- Parannetaan matka-aikojen ennustettavuutta ja lisätään vuorotarjontaa. - Runkoverkkoa vahvistetaan säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä ja siihen muodostetaan toimivat liityntäyhteydet. - Kehitetään raideliikennettä liikennejärjestelmän runkona, jota bussiliikenteen runkolinjat täydentävät. - Raideliikenteen verkkoa laajennetaan vaiheittain ydinalueelta lähtien.
Seudullinen pääpyöräilyverkko	- Toteutetaan laadukas seudullinen pääpyöräilyverkko. - Kehitetään pyöräilyn pysäköinti-, informaatio- ja kunnossapitopalveluja. - Määritetään seudullinen pyöräilyn seurantamenetelmä.
Liityntäpysäköinnin vastuunjako	- Kehitetään ajoneuvoliikenteen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä osana joukkoliikennejärjestelmää. - Uudistetaan liityntäpysäköinnin kustannusten vastuunjako ja toteutetaan seudullisia liityntäpysäköintialueita sen mukaisesti. - Varaudutaan liityntäpysäköinnin hinnoitteluun ydinalueelta alkaen. - Pilotoidaan Pasila-Riihimäki hankkeessa liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjakoa.
Solmupisteet ja kävely-ympäristöt	- Solmupisteitä parannetaan runkoyhteyksien yhtymäkohdissa. - Sujuvoitetaan vaihtoja kehittämällä liityntä-yhteyksiä ja solmupisteiden palvelutasoa. - Parannetaan keskuksissa kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta ja turvallisuutta. - Tehostetaan asuntorakentamista joukkoliikenteen solmukohtien ympäristössä.

Teemat	Toimenpiteet
Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu	- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteutusmalli ja toteuttamisedellytykset selvitetään. - Valmistellaan päätöksentekomalli tuottojen kohdentamiseksi seudulle. - Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellyttämät lainsäädäntömuutokset valmistellaan päätöksentekoa varten. - Otetaan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, josta saatavat tulot ohjataan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.
Häiriöhallinta ja informaatio	- Toteutetaan päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittämisen toimenpidepaketti sekä Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen. - Kaikki kulkutavat kattavaa informaatiota ja häiriöhallintaa kehitetään yhteistyössä viranomaisten ja palvelutuottajien kesken. - Luodaan Helsingin seudun verkolliselle liikenteen ohjaukselle toimintaperiaatteet häiriötilanteissa. - Häiriöhallinnan ja ajantasaisen tiedottamisen operatiivinen toiminta keskitetään kaikkien kulkutapojen osalta liikenteenhallintakeskukseen.
Seudullinen pysäköintipolitiikka	- Vahvistetaan hyötyjä maksaa –periaatetta seudun pysäköintipolitiikan kehittämisessä. - Määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille. - Uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja.
Liikkumisen ohjaus	- Laaditaan ja toteutetaan liikkumissuunnitelmia paljon matkoja synnyttävissä kohteissa. - Hyödynnetään liikkumisen ohjauksen keinoja systemaattisesti. - Tehostetaan viestintää ja vuorovaikutusta liikennejärjestelmän kehittämisessä ja käytössä.



Teemat	Toimenpiteet
Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso	• Varmistetaan logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuus parantamalla valtakunnallisesti merkittäviä yhteyksiä ja logistiikan laatureittejä. • Logistiikan tarvitsemista Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksistä laaditaan verkollinen selvitys.
Tavaraliikenteen palvelualueet	• Laaditaan tavaraliikenteen palvelualueille vastuujako ja toteuttamismalli. • Toteutetaan puuttuvat tavaraliikenteen palvelualueet.
Tie- ja katuverkon toimivuus	• Huolehditaan tie- ja katuverkon palvelutasosta pienillä ja keskisuurilla infrahankkeilla sekä informaatiolla.
Teemat	Toimenpiteet
Pitkäjänteinen KUHA-rahoitus	• Taataan ja ohjelmoidaan pitkäjänteisesti rahoitus pienille ja keskisuurille KUHA-hankkeille, joilla edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä, logistiikan yhteyksiä ja palveluja sekä maankäytön tiivistämistä ja meluntorjuntaa. • KUHA-hankkeiden ohjelmointia jatketaan ja rahoitus hankkeisiin varmistetaan valtion ja kuntien budjetteihin vuodesta 2016 eteenpäin. • Koordinoidaan KUHA –ohjelmointia yhdessä ARA:n infra-avustusten kanssa.
Yhtenäinen joukkoliikennealue	• Joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulla. • Helsingin seudulle luodaan yhtenäinen lippujärjestelmä. • Varmistetaan riittävä varikkokapasiteetti joukkoliikenteen liikennöinnin kannalta hyvillä paikoilla. • Perustetaan seudulle joukkoliikenteen johtoryhmä yhteistyöfoorumiksi.
Resurssitehokkaat toimintamallit	• Lisätään monipuolista yhteistyötä ja pilotteja liikkumisen kehittämiseksi. • Tarkastellaan liikenne palveluna -konseptia matkaketjujen sekä kestävien kulkutapojen käytön tukemisessa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa • Edistetään ympäristökuormitusta vähentävien toimintamallien, kaluston ja ajoneuvojen käyttöä.

Kuva: HLJ 2015:n teemat ja toimenpiteet.

Pääväyläinvestointien hankeohjelma on muodostettu suunnittelun aikana tehtyjen vertailujen ja vaikutustarkastelujen pohjalta. Suunnittelun loppuvaiheessa on huomioitu myös valtion ja kuntien välinen sopimus (neuvottelutulos 25.8.2014) suurten infrahankkeiden ja asumisen edistämiseksi.



HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025

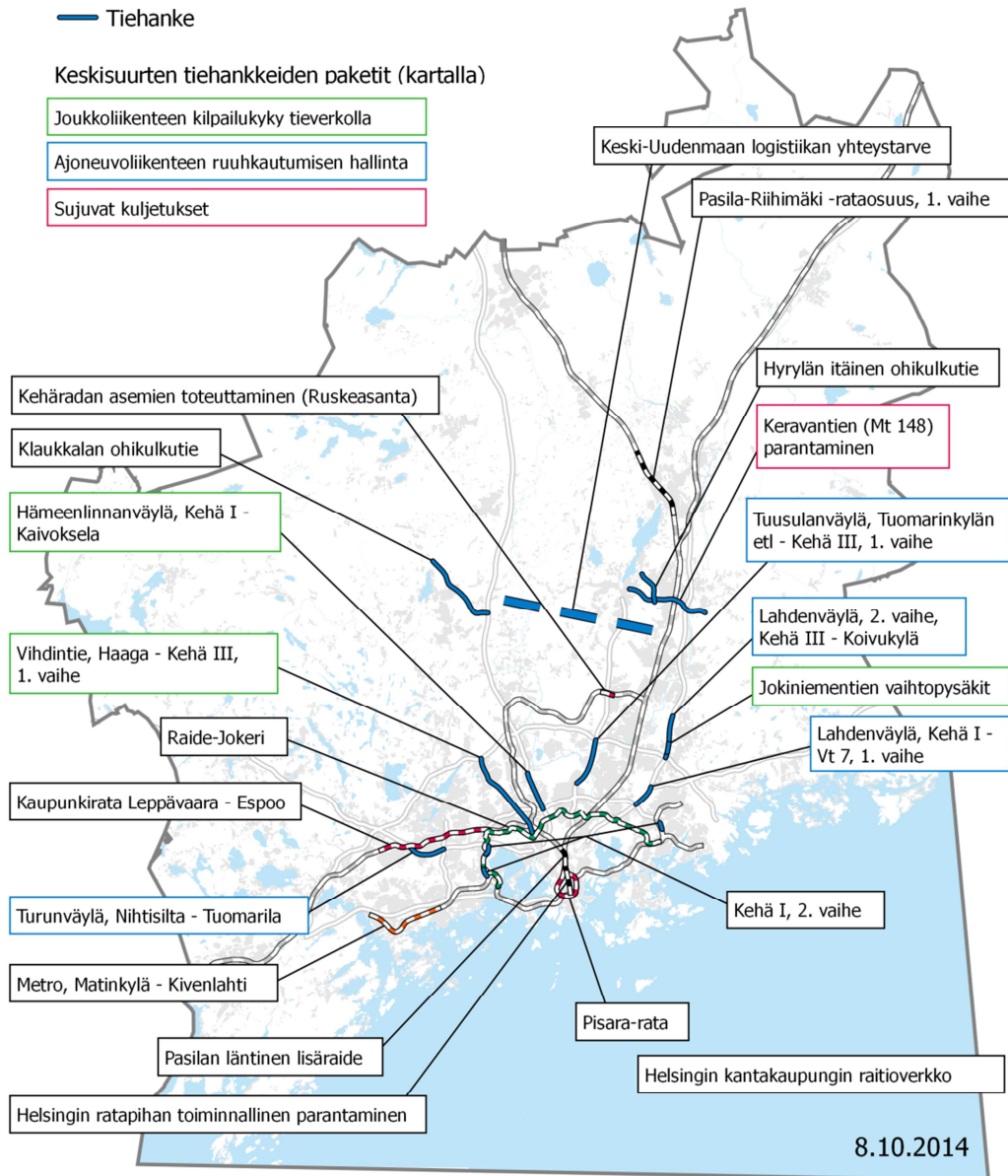
- Junarata
- Kaupunkirata
- Metro
- Raitiotie
- Tiehanke

Keskisuurten tiehankkeiden paketit (kartalla)

- Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
- Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta
- Sujuvat kuljetukset

Pienet kustannustehokkaat toimet (KUHA)
(ei kartalla)
Kävely ja pyöräily
Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti
Logistiikka
Maankäyttö
Meluntorjunta

Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän
kehittäminen (ei kartalla)



Kuva: Tie- ja raideinvestoinnit 2016–2025.

HLJ 2015 -luonnos vie kaikkia vaikutuksia merkittävästi asetettujen tavoitteiden suuntaan. Vaikutusten arvioinnissa on vertailtu suunnitelmaluonnoksen ja vertailuvaihtoehtoon vaikutuksia. Vertailuvaihtoehtoon ei sisälly ajoneuvoliikenteen hinnoittelua ja investointiohjelma on pienempi käsittäen vain budjettilinjausten sisältämät hankkeet, valtion ja kuntien neuvottelutuloksen sekä häiriöherkkyyden vähentämishankkeet tie- ja rautatieliikenteessä. Vertailuvaihtoehto ei riitä tavoitteiden saavuttamiseen ja kestävien kulkumuotojen osuus ei kasva



riittävästi. Pienempi rahoitus hidastaa tarpeellisten toimenpiteiden toteuttamista ja nostaa joukkoliikenteen subventiotarvetta. Tie- ja katuverkko jäävät erittäin ruuhkaiseksi. Pelkät verkon lisäinvestoinnit jäävät ilman hinnoitteluohjausta paikallisiksi, eivätkä poista ruuhkautumiso ongelmia, vaan siirtävät ne uuteen paikkaan.

HLJ 2015:n vaikutusten arviointi tukee suunnitelmien valmistelua

HLJ 2015 -suunnitelmasta on tehty SOVA-lain (200/2005) mukainen vaikutusten arviointi. Suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on ympäristönäkökohtien huomioonottamisen edistäminen ympäristöön merkittävästi vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Ympäristövaikutusten arviointi toimii päätöksenteon tukena ja edistää kansalaisten, yhteisöjen ja viranomaisten mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun.

SOVA-arvioinnin tuloksia:

- Seudun saavutettavuus paranee kokonaisuutena. MASU-HLJ tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja yhdyskuntarakenteen eheytymistä. Muodostuu vetovoimaisia solmupisteitä.
- Kasvu suuntautuu kestäviin kulkumuotoihin. Ruuhkautuminen vähenee, mistä bussi-, tavar- ja henkilöautoliikenne hyötyvät.
- Hinnoittelu lisää autoilun kustannuksia, mutta ei kohtuuttomasti. Eniten hinnoittelusta hyötyvät matkustuskäyttäjätään muuttavat ja autoilijat paranevan sujuvuuden myötä.
- Saavutettavuuden paraneminen tukee asuinalueiden houkuttelevuutta ja tasapainoista väestörakennetta.
- Kasvua sijoittuu pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa kuitenkin myös alueille, jotka eivät ole saavutettavissa kestäväillä kulkumuodoilla. Seudulla olisikin kiinnitettävä vielä enemmän huomiota hyvin saavutettavien alueiden maankäytön tehostamiseen.
- Uudesta asumisesta noin kolmannes ja työpaikoista puolet sijoittuu nykyisille melualueille. Monet ympäristöseikat edellyttävät huomiota jatkosuunnittelussa.

Vaikutusten arvioinnissa on havainnollistettu suunnitelman vaikutuksia ihmisten arkielämään eri puolilla seutua hyödyntäen liikkujatarinoita.

HLJ 2015 -luonnoksen vaikutusten arvioinnin arviointiselostuksesta pyydetään lausunnot yhtä aikaa HLJ 2015 -luonnoksen kanssa.



SUUNNITTELUN TAUSTALLA



MAL-aiesopimus 2012 – 2015

Tällä hetkellä voimassa oleva valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus (MAL-aiesopimus 2012 - 2015) määrittää lähtökohdat ja tavoitteet seudun kehittämiselle. Lähtökohtina on kestävä rakenne, energiatehokkuus ja yhteiskuntavastuullisuus asuntopolitiikassa. Konkreettisesti aiesopimus tavoittelee yhteiskuntarakenteen eheyttämistä, kestävien kulkumuotojen edistämistä, olemassa olevan rakenteen hyödyntämistä sekä maankäytön, liikenteen ja asumisen kysymysten yhteensovittamista. Sopimuksessa on sovittu myös nyt käynnissä olevasta Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman laatimisesta.

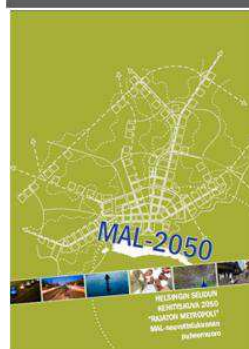
HLJ 2011

Helsingin seudun liikennejärjestelmä (HLJ 2011) on 14 kunnan yhteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelma oli yksi MAL-aiesopimuksen valmistelun lähtökohdista. HLJ 2011:n päävisiona on kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin edistäminen korkealaatuisten ja ekotehokkaiden liikkumis- ja kuljetusmahdollisuuksien avulla. Työssä on huomioitu liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen



MAL 2020 toteutusohjelma

MAL-aiesopimuksen tausta-aineistoksi koottu MAL 2020 -toteutusohjelma on strateginen asiakirja, joka luo puitteet seudulliselle maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyölle. Toteutusohjelma toimii myös lähtökohtana Helsingin seudun yhteiselle maankäyttösuunnitelmalle. Ohjelmassa on määritetty 15 kehittämisvyöhykettä.



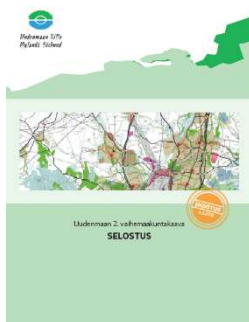
Rajaton metropoli

Rajaton metropoli – Helsingin seudun kehityskuva 2050 on koko Helsingin metropolialueen yhdyskuntarakenteen ja aluekehityksen kehityskuvan runko. Kehityskuva on maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-neuvottelukunnan esitys seudun pitkän aikavälin kehittämisestä. Rajaton metropoli valmistui vuoden 2011 marraskuussa.



KUUMA-seudun kehityskuva

KUUMA-seudun kehityskuva pohjustaa yhteistä maankäyttösunnitelmaa MAL-aiesopimuksessa esitetyn veloitteen edistämiseksi. KUUMA-kehityskuva on pääkaupunkiseutua ympäröivien kuntien tahtotilan ilmaus maankäytön ja liikenteen kysymyksissä. Kehityskuvan tavoitteena on käsitellä aluetta osana Helsingin seutua elinvoimaisena, kilpailukykyisenä ja omaileimaisena toimintaympäristönä. KUUMA-kehityskuva syventää Rajatonta metropolia. Se valmistui lokakuussa 2012.



Uudenmaan maakuntakaavat

Suunnittelun taustalla on Uudenmaan maakuntakaavat, erityisesti 2. vaihemaakuntakaava. Vaihemaakuntakaavan tärkeimmät painopisteet ovat toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne, rakennetta tukeva liikennejärjestelmä, kaupan palveluverkko ja maakunnallinen kyläverkko. Teemoiltaan 2. vaihemaakuntakaava vastaa yhteisen maankäyttösunnitelman lähtökohtiin, joten monet siihen tuotetuista aineistosta ovat suoraan käyttökelpoisia nyt tekeillä olevan suunnitelman kriteeristön pohja-aineistona.



Kuntien yleiskaavat

Myös Helsingin seudun kuntien yleiskaavat ovat tarjonneet pohjaa työlle. Lainvoimaisten yleiskaavojen lisäksi seudulla on vireillä useita yleis- ja osayleiskaavoja. Kirkkonummen, Helsingin, Espoon, Vantaan, Sipoon, Keravan, Järvenpään ja Hyvinkään yleiskaavat kattavat koko kunnan alueen. Osayleiskaavoja on vireillä lähes kaikissa seudun kunnissa. Tuusulassa on käynnistynyt koko kunnan yleiskaavatyö ja Keravalla yleiskaavan päivitys.

Helsingin kaupunki on aloittanut uuden yleiskaavan laatimisen. Ajankohtaista yhteisen maankäyttösunnitelman kannalta on tällä hetkellä yleiskaavavisio 2050. Vision ydinajatus on muodostaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki ja laajeneva vahva keskus. Myös Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistelu on edennyt luonnosvaiheeseen.



Greater Helsinki Vision 2050

Yhteisen seudullisen suunnittelun taustalla on merkittävästi vaikuttanut kansainvälinen ideakilpailu ”Greater Helsinki Vision 2050”, jonka Helsingin seudun kunnat järjestivät vuonna 2007 yhdessä valtion kanssa. Kilpailun tavoitteena oli kartoittaa uusia ideoita seudun maankäytön visioksi. Palkitut työt antoivat uudenlaisia ratkaisuja alueen tulevaisuuden haasteisiin, kuten ilmastonmuutokseen ja väestön ikääntymiseen.