HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

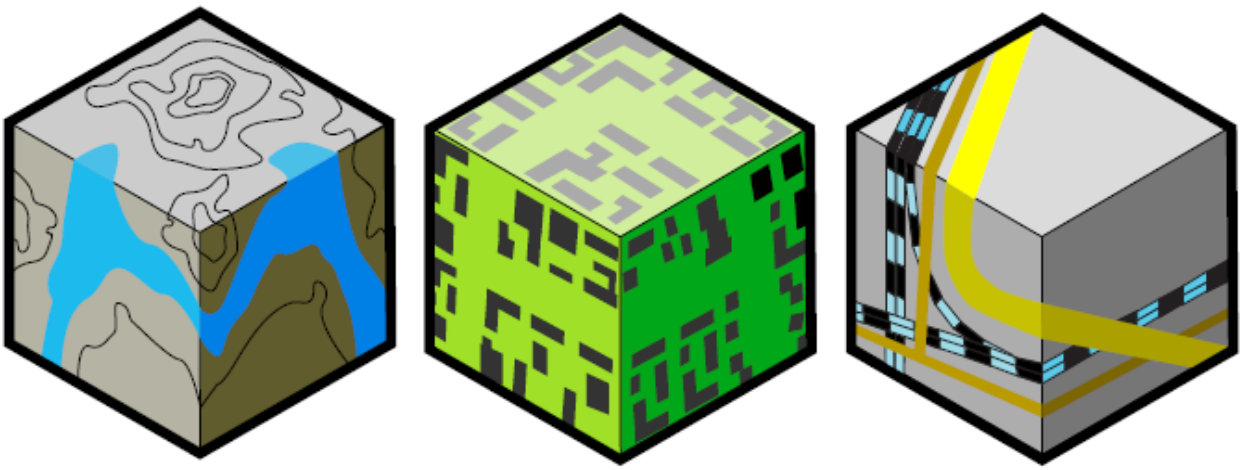
HLJ 2015

SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TIIVISTELMÄT SUUNNITELMISTA

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 2
YHTEISET LÄHTÖKOHDAT 4
Aiesopimus 2012 -2015 4
MAL-visio 5
Yhteiset tavoitteet 6
Mitoitusperiaatteet 6
Väestö- ja työpaikat 2025, 2040 ja 2050 6
Projektiovaihtoehdot 7
Viestintä ja vuorovaikutus suunnitelmien laadinnassa 8
SUUNNITELMAT TIIVISTETYSTI 9
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050, MASU 2050 9
Helsingin seudun asuntostrategia 2025 10
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 11
HLJ 2015:n vaikutusten arviointi tukee suunnitelmien valmistelua 16
SUUNNITTELUN TAUSTALLA 17
MAL-aiesopimus 2012 – 2015 17
HLJ 2011 17
MAL 2020 toteutusohjelma 17
Rajaton metropoli 17
KUUMA-seudun kehityskuva 18
Uudenmaan maakuntakaavat 18
Kuntien yleiskaavat 18
Greater Helsinki Vision 2050 19

METROPOLIALUEEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN SUUNNITTELU

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

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 kilpailukyvyn 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 kestävyyteen ja puhtauteen, asioihin, joilla on tärkeä yhteys alueen vetovoimaisuuteen, hyvinvointiin ja turvallisuuteen.

Metropolialueen kasvun ja kehityksen varmistamiseksi laaditaan ensimmäinen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2050) ja asuntostrategia 2025 sekä toinen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ2015). Suunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet lausuntokierrosta varten. Suunnitelmaluonnoksissa on esitetty yleispiirteinen kuvaus Helsingin metropolialueen tulevasta rakenteesta: mihin rakennetaan asunnoT ja työpaikat sekä millaiset liikenneyhteydet ja joukkoliikennepalvelut eri puolilla seutua tarjotaan. Tavoitteena on vahvistaa seudun toimivuutta ja vetovoimaa.

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. Asuntopoliittisten 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.

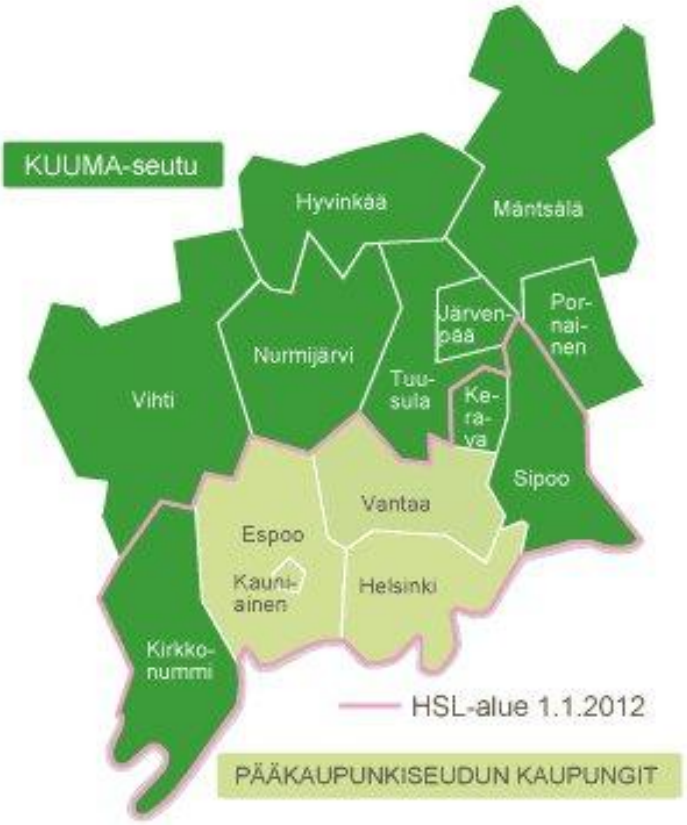
Suunnitteluprosessin kanssa samanaikaisesti on tehty suunnitelmien yhteistä vaikutusten arviointia, joka HLJ 2015 osalta on tehty SOVA-lain mukaisena. Suunnitelmissa on otettu huomioon valtion ja kuntien välinen valtion liikennerahoitusta ja asuntokaavoitusta koskeva neuvottelutulos. Suunnitelmien pohjalta on tarkoitus neuvotella seuraavan maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevan aiesopimuksen 2016 – 2019 toimenpiteet ja resurssit mm. investointien suuntaamiseksi. Lähivuosi-

en lisäksi on hahmoteltu pitemmän aikavälin kehitystä (2040 ja 2050+) siten, että voidaan turvata seudun yhdyskuntarakenteen kestävä kehitys.

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 HSY. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ovat valmistelleet HSL:n johdolla edellisten lisäksi valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. Maankäyttösuunnitelman ja asumisen strategian valmistelua on ohjannut MAL-neuvottelukunta ja HLJ2015 valmistelua HLJ-toimikunta.

Hannu Penttilä
MAL-neuvottelukunnan
puheenjohtaja

Suvi Rihtniemi
HLJ-toimikunnan
puheenjohtaja



YHTEISET LÄHTÖKOHDAT

Aiesopimus 2012 -2015

Suunnitelmien laadinnan taustalla on kuntien ja valtion solmima maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 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).

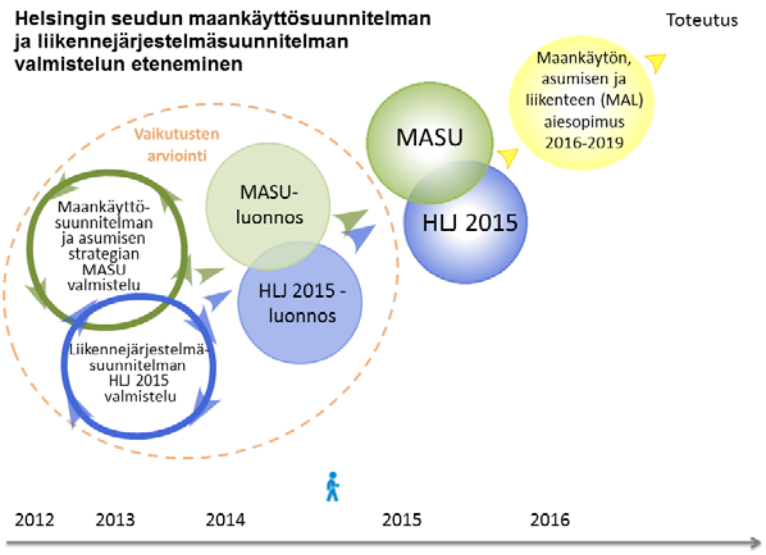
Lähivuosien (2025 asti) osalta tavoitteena on konkreettinen suunnitelma, jonka pohjalta kunnat voivat neuvotella valtion kanssa seuraavassa aiesopimuksessa 2016 - 2019 sovittavat yhteiset toimenpiteet ja resurssit tavoitteiden toteuttamiseksi.

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

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

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	Luonnosten lähettäminen 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 ympäristöselostuksesta (SOVA) lausunnot ja kannanotot.
2014 marraskuu - vuoden loppuun	lausunnot luonnoksista 1.11. - 31.12.2014	hallitus / valtuusto kunnan oman käytännön mukaisesti	HSL-kunnat, KUUMA-kunnat (KUUMA-johtokunta -> kunnat), 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	Käsitellään HSYK:ssa, joka lähettää suunnitelman pks kuntiin ja KUUMA-kunnissa KUUMA-johtokunnan kautta kuntiin hyväksyttäväksi	HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen liikennejärjestelmäluonnokseen ja siitä saatuihin lausuntoihin ja kannanottoihin perustuen. Hallitus lähettää liikennejärjestelmäpäätöksen KUUMA-kunnille (KUUMA-johtokunta -> kunnat) ja esittää niille suunnitelman hyväksymistä ja toteutuksen aiesopimuksen valmistelua.

MAL- 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 pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Yhteiset tavoitteet

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

Mitoitusperiaatteet

Väestö- ja työpaikat 2025, 2040 ja 2050

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 liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa sekä taustaaineistona 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 ennakoidaan 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

- **(V0) Kuntanäkemys**: Kunkin kunnan näkemyksen mukainen maankäyttö sovitettuna koko seudun väestö- ja työpaikkarajoitteeseen.
- **(V1) Pitäytyvä painotus**: Rakentaminen painotetaan ensisijaisesti seudun laajaan pääkeskukseen (Kehä I:n sisäpuoli) sekä nykyisin toiminnassa ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.
- **(V2) Luoteinen painotus**: rakentaminen painotetaan ensisijaisesti luoteeseen Lohjan suunnan ratakäytävään sekä toissijaisesti laajaan pääkeskukseen ja nykyisin toiminnassa ja toteutumassa oleviin ratakäytäviin.
- **(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.
- **(V4) Itäinen painotus**: rakentaminen painotetaan ensisijaisesti Östersundomin-Söderkullan suun-nan 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 hyväksyttyjä 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.

Viestintä ja vuorovaikutus suunnitelmien laadinnassa

Suunnitelmien laadinnan yhteydessä on järjestetty kaksi yleisötilaisuutta (1.4.2014 ja 6.11.2014) sekä kaksi tilaisuutta kuntien luottamushenkilöille (5.9.2013 ja 26.8.2014). Suunnitelmien valmistelutilannetta on esitelty luottamushenkilöille myös Helsingin seudun yhteistyökokouksen, HSL:n hallituksen ja KUUMA-johtokunnan kokouksissa. Suunnitelmien ajankohtaisista asioista on tiedotettu suunnitelmien yhteisillä sivuilla osoitteessa www.helsinginseutu.fi/masu ja HSL:n HLJ:n verkkosivuilla osoitteessa http://www.hsl.fi/hlj.

Verkossa on ollut myös blogikirjoituksia maankäyttö- ja liikennesuunnitelman valmistelua ja päätöksentekoa johtavilta henkilöiltä. HSL:n HLJ-uutiskirjeessä on kerrottu ajankohtaisista suunnitelmien valmisteluun liittyvistä asioista.

MAL-neuvottelukunta ja HLJ-toimikunta ovat pitäneet useita yhteisiä kokouksia ja työseminaareja suunnitelmien valmistelun aikana.

SUUNNITELMAT TIIVISTETYSTI

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 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.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050, MASU 2050

Helsingin seudun yhteisessä maankäyttösuunnitelmassa sovitetaan 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 solmukohdista, 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 tarkentaa 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:

- pääratataan, oikoratataan ja rantaratataan 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 sekä asuntorakentamaennusteen vuosille 2016 - 2025. Asunto- ja maapoliittiset tavoitteet 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.

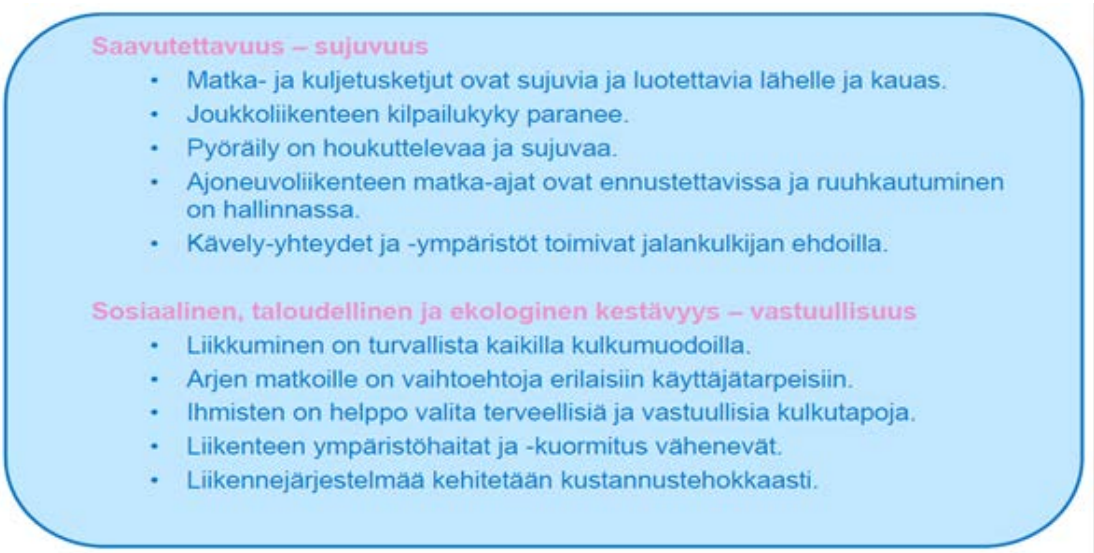
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015

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 kehittämisen 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).



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.

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 kilpailukyvyn 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.

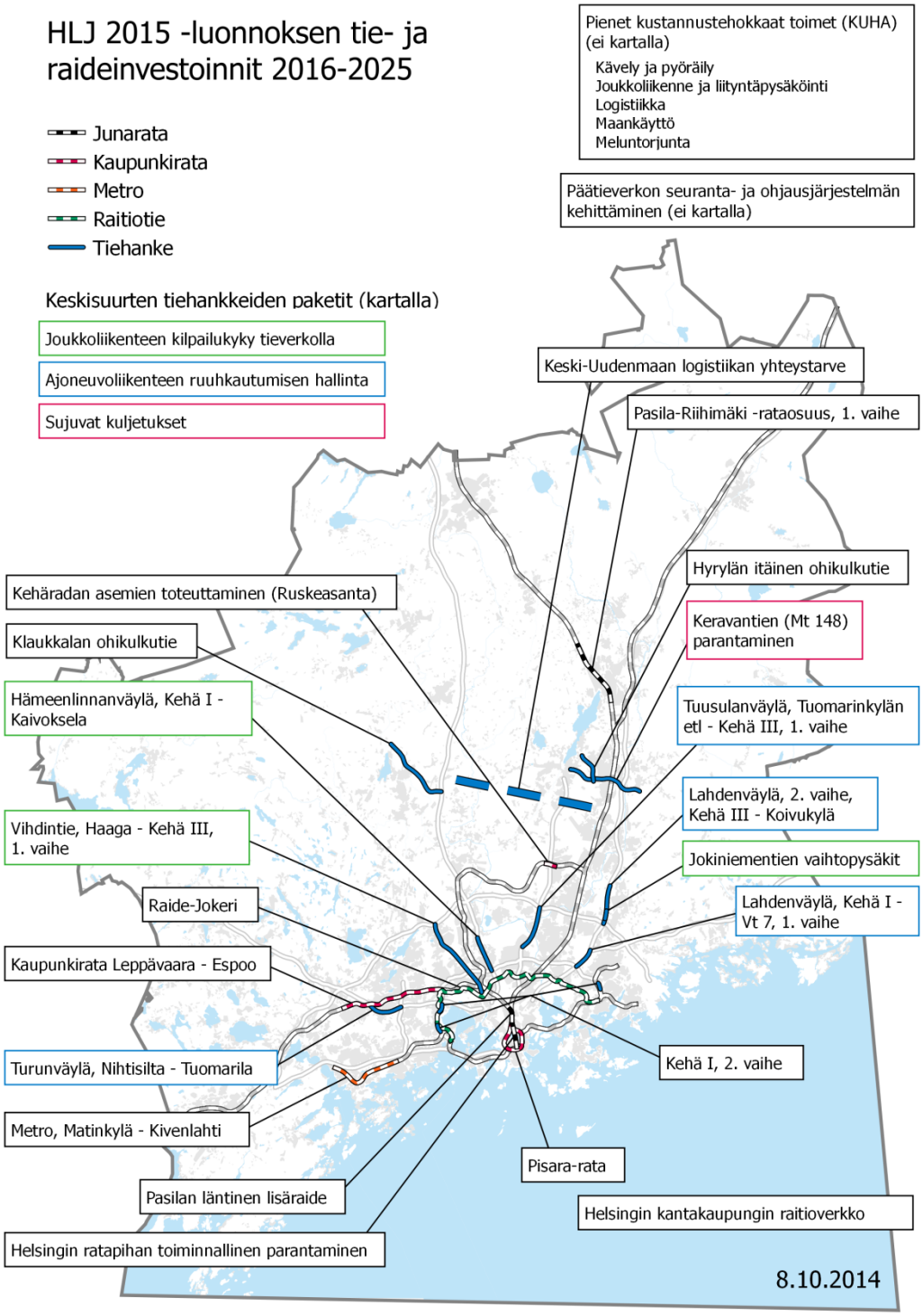
Teemat	Toimenpiteet
Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu	• Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteutusmalli ja toteuttamisedellytykset selvitetään. • Valmistellaan päätöksentekomalli tuottojen kohdentamiseksi seudulle. • Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellyttämät lainsäädäntömuutokset valmistellaan päätöksentekoa varten. • Otetaan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, josta saatavat tulot ohjataan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen
Häiriönhallinta 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. • Häiriönhallinnan 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 yhdessa 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.



Kuva: Tie- ja raideinvestoinnit 2016–2025.

HLJ 2015 -luonnos vie kaikkia vaikutuksia merkittävästi asetettujen tavoitteiden suuntaan. Vaikutusten arvioinnissa on vertailtu suunnitelmaluonnoksen ja vertailuvaihtoehdon 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 ruuhkautumisongelmia, 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-, tavara- ja henkilöautoliikenne hyötyvät.
- Hinnoittelu lisää autoilun kustannuksia, mutta ei kohtuuttomasti. Eniten hinnoittelusta hyötyvät matkustuskäyttäytymistään 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 kestävillä 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

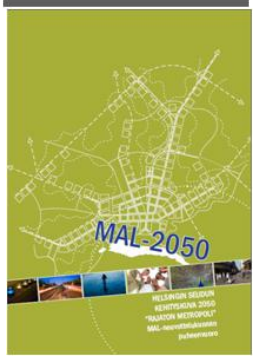
Tällä hetkellä voimassa oleva valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus (MAL-aiesopimus 2012 - 2015) määrittää lähtökohdat ja tavoitteet seudun kehittämiselle. Lähtökohtina on kestävä rakenne, energiatehokkuus ja yhteiskuntavastuullisuus asuntopolitiikassa. 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 kilpailukyvyn 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 määritelty 15 kehittämisvyöhykettä.

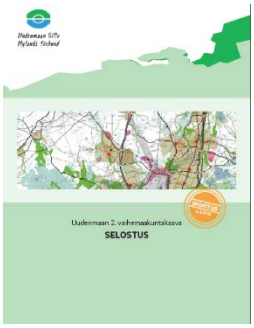


Rajaton metropoli

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.

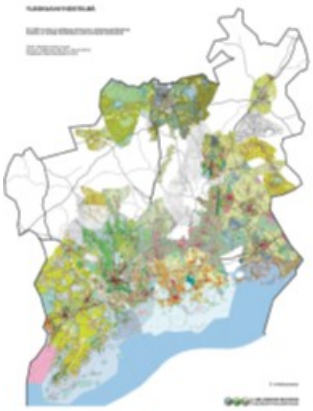
KUUMA-seudun kehityskuva

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



Uudenmaan maakuntakaavat

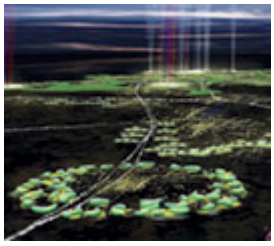
Suunnittelun taustalla on Uudenmaan maakuntakaavat, erityisesti 2. vaihemaakuntakaava. Vaihemaakuntakaavan tärkeimmät painopisteet ovat toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne, rakennetta tukeva liikennejärjestelmä, kaupan palveluverkko ja maakunnallinen kyläverkko. Teemoiltaan 2. vaihemaakuntakaava vastaa yhteisen maankäyttösuunnitelman 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 maankäyttösuunnitelman 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.