



Katsaus Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen toteutumiseen

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012–2015 allekirjoitettiin 20.6.2012. Aiesopimus pyrkii vahvistamaan Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä, lisäämään seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä sekä vahvistamaan osaltaan metropolipolitiikan tavoitteiden toteutumista. Aiesopimuksen keskeiset lähtökohdat ovat kestävä yhdyskuntarakenne, energiatehokkuus sekä yhteisvastuullisuus asuntopolitiikassa. Kevään 2015 seurannassa tarkastellaan vuosia 2012–2014 sekä soveltuvin osin vuotta 2015.

Asuntotuotanto ja kaavoitus asumiseen

Aiesopimuskauden kolmen ensimmäisen vuoden aikana Helsingin seudulle on valmistunut kaikkiaan lähes 34 000 uutta asuntoa. Arviot vuodelle 2015 huomioiden asuntoja valmistuu kaikkiaan noin 45 300, eli keskimäärin 11 300 asuntoa vuodessa. Toteutuma on siten 91 % aiesopimuksessa seudulle määritellyistä tavoitteista. Arviot vuodelle 2015 huomioiden ARA-vuokra-asuntoja valmistuu koko aiesopimuskaudella kaikkiaan noin 7 770, eli keskimäärin noin 1 940 asuntoa vuodessa. Asumisoikeusasuntoja valmistuu yhteensä noin 3 480, eli keskimäärin 871 asuntoa vuodessa. ARA-tuotannon toteutuma on 85 % tavoitteesta, kun huomioidaan KUUMA-kuntien asumisoikeustuotantoa aiesopimuksen mukaisesti.

Vuonna 2014 alkoi yhteensä 10 931 asunnon rakentaminen, mikä vastaa edellisen vuoden tasoa. Aloituksista ARA-vuokra-asuntoja oli 1 211, joten niiden aloitukset vähenivät vuodesta 2013 noin 20 %. Vuonna 2015 arvioidaan aloitettavan kaikkiaan 11 812 asunnon rakentaminen, joista ARA-vuokra-asuntoja arvioidaan olevan 2 813. Rakennuslupia myönnettiin seudulla kaikkiaan 13 875 asunnolle, mikä on 36 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

Helsingin seudun kunnissa on hyväksytty uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa kaikkiaan 3,5 miljoonaa kerrosneliometriä vuosina 2012–2014. Keskimäärin vuodessa kunnat ovat hyväksyneet 1,16 milj. k-m², mikä vastaa 95 % aiesopimuskauden keskimääräisestä vuositavoitteesta. Uutta asumisen kerrosalaa lainvoimaistui seudulla kaikkiaan 3,4 miljoonaa kerrosneliometriä. Keskimääräinen vuosittain lainvoimaistunut uusi asumisen kerrosala on 1,12 milj. k-m², mikä vastaa 93 % keskimääräisestä vuositavoitteesta.

Asuntorakentamisen asemakaavavarantoa oli Helsingin seudulla lainvoimaisissa asemakaavoissa vuoden 2014 lopussa yhteensä 9,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Siitä noin 7,1 miljoonaa k-m² oli pääkaupunkiseudulla ja noin 2,1 miljoonaa k-m² KUUMA-kunnissa. Kerrostalorakentamisen varantoa oli seudulla yhteensä yli 3,4 miljoonaa k-m². Nämä luvut kuvaavat niin sanottua laskennallista kokonaisvarantoa. Asumisen asemakaavavaranto seudulla on hieman suurempi kuin edellisen vuoden vastaavana ajankohtana.

Yhdyskuntarakenteen kehitys

Vuosina 2012–2014 valmistuneista asunnoista 49 % (16 400 asuntoa) ja lainvoimaistuneesta asumisen kerrosalasta 47 % (1,58 miljoonaa kerrosneliometriä) sijoittuu kilometrin säteelle raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista.

Vuosina 2012–2014 valmistuneista asunnoista 69 % (23 300 asuntoa) sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä. Kerrostaloasunnoista näille alueille sijoittui 82 %, pientaloasunnoista 33 %. Vuosina 2012–2014 lainvoimaistuneesta uudesta asumiseen asemakaavoitetusta kerrosalasta 53 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä



joukkoliikenteellä. Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille sijoittui 2 200 asuntoa (7 % tuotannosta). Asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle (rakentamista edeltävän vuoden asemakaavatilanteeseen verrattuna) on sijoittunut 2,7 % uusista asunnoista, kaikkiaan noin 900 uutta asuntoa. Hajarakentamisen suhteellinen osuus vaihtelee paljon kuntien välillä.

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen

Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma MASU 2050, siihen sisältyvä asuntostrategia 2025 sekä seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 on viimeistelty alkuvuodesta 2015. Suunnitelmien kokonaisuudessa on esitetty yleispiirteinen näkemys Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Suunnitelmien muodostama kokonaisuus tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta, seudun saavutettavuutta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Suunnittelun lähtökohdiana on, että seudulla on vuonna 2050 noin kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

Liikennejärjestelmäpäättös on tehty 3.3.2015 HSL:n hallituksessa. Maankäyttösuunnitelma ja asuntostrategia on hyväksytty Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 24.3.2015. KUUMA-johtokunta on hyväksynyt suunnitelmat 16.4.2015. Seudun kunnat tekevät omalta osaltaan päätökset kevätkauden 2015 aikana.

Liikennepalvelut

HSL-alueella joukkoliikenteen lisääntynyt käyttö nosti lipputulot ja kuntien subventiota vuonna 2014. Kuntien subventio vuonna 2014 oli ilman infrastruktuurikorvauksia 219 miljoonaa euroa. HSL-kunnat maksoivat joukkoliikenteestä 183 euroa/asukas. Muulla Helsingin seudulla joukkoliikenteen menot ovat noin 5,87 milj. euroa vuodessa. Tästä kuntien osuus on noin 4,8 milj. euroa ja ELY-keskuksen noin 1,1 milj. euroa vuodessa. Hyvinkäällä joukkoliikenteen menot ovat n. 1,32 milj. euroa vuodessa. Tästä kaupungin osuus on noin 985 000 euroa ja ELY-keskuksen noin 343 000 euroa vuodessa.

Joukkoliikenteen linjastorakennetta on kehitetty määrätietoisesti raideliikenteeseen tukeutuen. Kehäradan liikennöinti alkaa heinäkuussa 2015 ja Länsimetron liikennöinti syksyllä 2016. Myös HSL-alueen runkolinjastosuunnitelman 2012–2022 toimenpiteitä viedään eteenpäin. Runkolinjan 560 liikennöinti alkaa syksyllä 2015 välillä Vuosaari-Myyrmäki ja neljän muun runkolinjan toteutussuunnittelu on käynnistynyt.

Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaon periaatteet valmisteltiin osaksi HLJ 2015 -päättöstä. Kustannusosuudet ehdotetaan jaettavan sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion välillä. Kustannus- ja vastuunjako pilotoidaan Pasila–Riihimäki -ratahankkeen yhteydessä. Tarkoitus on jalkauttaa periaate laajemmin osaksi uusien ja olemassa olevien liityntäpysäköintialueiden investointeja. Uutta liityntäpysäköinnin infojärjestelmää pilotoidaan Kehäradan liityntäpysäköintialueilla.

Infrahankkeiden tilanne

Seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet ja pääkadut) rahoitustaso Helsingin seudulla on noussut merkittävästi 2000-luvun alusta ja oli vuonna 2013 ennätyksellisen korkealla. Vuonna 2014 valtion investoinnit kääntyivät laskuun, koska Kehäradan suurimmat työt ovat valmistuneet ja Kehä III:n 1. vaihe valmistui. Toisaalta Länsimetron rakentamisinvestoinnit nousivat Espoon, Helsingin ja valtion osalta vuonna 2014. Kunnat rahoittavat pääväyläverkon investointeja tällä hetkellä hiukan enemmän kuin valtio.

Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelmointi ja valmistelu ovat jatkuvia. Vuosien 2014–2015 rahoitustaso on 15 miljoonaa euroa vuodessa. Vuosien 2014–2015 hankeohjelma tarkistet-



tiin keväällä 2015 (28 hanketta). 15 hanketta etenee aikataulussa. Viivästyneistä hankkeista kahdeksan on liityntäpysäköintihankkeita. Syitä hankkeiden viivästyneeseen olivat muun muassa kustannusjakoneuvottelujen puuttuminen. Viivästyneiden hankkeiden tilalle on nostettu korvaavia hankkeita. KUHA:n osalta valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi (syksy 2014) on kirjattu:

Sopijaosapuolten tavoitteena on jatkaa KUHA -rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteuttamista vuosina 2016–2019. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat laaditaan sopijaosapuolten yhteistyöprosessina osana HLJ 2015 –liikennejärjestelmäsuunnittelua. Sopijaosapuolten tavoitteena on lisätä rahoitusta siten, että valtio ja kunnat osoittavat rahoitusta yhteensä 30 milj. euroa vuodessa (2016–2019).

Liikenneinvestointiohjelma etenee pääosin suunnitellusti. Syksyllä 2014 laadittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi vauhdittaa joitakin hankkeita.

- Kehä I:n parantaminen käynnistyi vuonna 2013 melusteiden ja Kivikon eritasoliittymän rakentamisella. Työt valmistuvat vuonna 2016.
- Helsinki–Riihimäki rataosan parantamisen 1. vaihe aloitetaan vuonna 2016. Valtio käynnistää 1. vaiheen vuoden 2015 talousarvioesityksen mukaisesti. Nyt on alkamassa rakentamissuunnitteluvaihe. Toisen vaiheen yleissuunnittelu on käynnistynyt tammikuussa 2015 ja se valmistuu marraskuussa 2015 ja tämän jälkeen voi alkaa ratasuunnittelu.
- Metron rakentaminen Matinkylästä Kivenlahteen on alkanut joulukuussa 2014 ja se on käytössä aikaisintaan vuonna 2020. Länsimetron liityntäliikennejärjestelyjen rakentaminen on alkanut heinäkuussa 2014 ja ne jatkuvat edelleen. Valtio osallistuu Länsimetron jatkeen toteuttamiseen 30 % rahoitusosuudella, joka kuitenkin on enintään 240 milj. euroa (MAKU-indeksi 11/2013), ja joka tulee maksettavaksi vuosina 2017–2020.
- Pisan kustannusarvioksi saatiin hankearvioinnissa noin 956 milj. euroa. Hanke edellyttää lisäksi Espoossa ja Keravalla kääntöraidejärjestelyjä, joiden kustannus on arviolta 17 milj. euroa. Rata-suunnitelma valmistuu kesään 2015 mennessä.
- Raide-Jokerin hankesuunnittelu on käynnistynyt vuodenvaihteessa 2015.
- Espoon kaupunkiradasta oli ratasuunnitelma välillä Espoo–Kauklahti lausunnoilla alkuvuodesta 2015. Radan suunnittelualueella rakennetaan samalla myös pyöräilyn laatukäytävä.
- Malmin lentokenttää koskeva, Helsingin kaupungin, Finavia Oyj:n ja Senaatti-kiinteistöjen välinen kauppa lentoaseman ja sen lähialueen kiinteistöistä ja rakennuksista toteutui loppuvuodesta 2014. Samalla vuokrattujen maa-alueiden hallintaoikeus palautui Helsingin kaupungille.