

Sisällysluettelo

1 LÄHTÖKOHDAT	3
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen seutuyhteistyö	3
Aiesopimuksen 2012 - 2015 valmistelu	3
Aiesopimuksen 2008–2011 toteutuminen asuntotuotannon osalta.....	4
Asuntotuotannon kokonaismäärät.....	4
Aiesopimuksessa oli asetettu tavoitteet myös kuntien asemakaavoitukselle. Liitteessä 3 on Helsingin seudun kuntien aiesopimuksen seuranta 2008 -20122, koko asuntotuotanto, ARA-vuokra-asuntotuotanto sekä kaavoitettu uusi asuinkerrosala kunnittain (KATSE- tiedot).	6
Valtion tukema asuntotuotanto.....	6
Suunnittelutilanne Helsingin seudulla.....	10
Maakuntakaava ja nykyiset yleiskaavat.....	10
Kuntien asunto-ohjelmat	10
Uudet kuntayhtymät: Helsingin seudun ympäristöpalvelut ja Helsingin seudun liikenne	11
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ).....	11
2 HELSINGIN SEUDUN KEHITTÄMISVYÖHYKKEET.....	13
3 KAAVAVARANNOT JA ASUNTORAKENTAMISEN TOTEUTUSEDELLYTYKSET HELSINGIN SEUDULLA	20
Rakentamisedellytykset kunnittain.....	21
Seudullisen yhteisvastuullisen asuntopolitiikan tavoitteet	32
Asuntotuotannon määrälliset tavoitteet 2012 – 2015.....	33
5. SEUDUN ASUNTOMARKKINAT	33
Asuntojen hintakehitys Helsingin seudulla	35
Valtion tukema asuntotuotanto	36
Ara-vuokra-asuntotuotannon tarve ja toteuttaminen.....	36
Käyttö- ja luovutusrajoituksista vapautuva vuokra-asuntokanta	37
Muu kohtuuhintainen asuntotuotanto ja asumistuen merkitys	40
Eri asukasryhmien asumisen järjestäminen	41
Pientaloasuminen.....	43
Asuntokannan ja asuinalueiden elinvoimaisuus	44
6 SEUDULLISET ENNUSTEET	45
Väestökehitys	45
Toimialarakenne ja talouskasvu	
Työpaikkamäärän kehitys	
LIITE 1 Helsingin seudun MAL 2050 - strategiset linjaukset	51
LIITE 2 VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUS 2012–2015.....	55
LIITE 3 Aiesopimuksen 2008 -2011 seurantataulukot	
LIITE 4 Helsingin seudun liikennejärjestelmän, HLJ 2011 tiivistelmä	3
LIITE 5 MAL Aiesopimuksen 2012 - 2015 liiteaineisto	

1 LÄHTÖKOHDAT

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen seutuyhteistyö

Helsingin seudun yhteistyö perustuu seudun 14 kunnan vuonna 2005 allekirjoittamaan yhteistyösopimukseen. Vuonna 2007 seudulle laadittiin tuolloiseen kuntauudistushankkeeseen liittynyt kaupunki-seutus suunnitelma, jossa hyväksyttiin yhteiset lähtökohdat Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL-) yhteistyölle.

Tavoitteiden toteuttamiseksi laadittiin Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma 2017 (MAL 2017), joka hyväksyttiin MAL-neuvottelukunnassa tammikuussa 2008. Samaan aikaan seudun kunnat ja valtio allekirjoittivat aiesopimuksen asunto- ja tonttitarjonnan lisäämisestä Helsingin seudulla. Sopimuksen toteutumista on seurattu vuosittain.

Helsingin seudun 14 kuntaa ovat jatkaneet maankäytön, asumisen ja liikenteen strategista yhteistyötä MAL-neuvottelukunnan puitteissa. Rinnan sen kanssa on kokoontunut kuntien ja valtion yhteistyöelimeksi nimetty MAL-jaosto. Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) hyväksyi seudun vision vuonna 2009 ja seuraavana vuonna 2010 hyväksyttiin seudulle yhteiset maankäytön, asumisen ja liikenteen strategiset linjaukset (liite 1).

Vuonna 2011 teetettiin konsulttityönä Helsingin metropolialueen yhdyskuntarakenteeseen ja aluekehitykseen liittyvä tulevaisuuden kehityskuva. Tämä ”Rajaton metropoli” -kehityskuvapuheenvuoro hyväksyttiin MAL-neuvottelukunnassa ja käsiteltiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa marraskuussa 2011.

Nyt käsillä oleva asiakirja korvaa MAL- 2017 toteutusohjelman. Samalla on neuvoteltu uusi aiesopimus seudun kuntien ja Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymän sekä valtion välillä.

Aiesopimuksen 2012 - 2015 valmistelu

Vuoden 2011 syksyllä käynnistyivät neuvottelut uuden aiesopimuksen solmimiseksi vuosille 2012 - 2015. Aiesopimus on valtion ja seudun välinen tahdon ilmaus, jolla edistetään myös pitkäjänteistä, seudullista ajattelua sekä kuntien keskinäistä sopimista ja sitoutumista yhteisiin tavoitteisiin. Tavoitteena on neljäksi vuodeksi tehtävä sopimus, joka sisältää myös tätä pidemmän aikavälin tavoitteita ja periaatteita. Tavoitteena on valtion sitoutumisen ja rahoituksen varmistaminen metropolialueen kehittämiseen valtioneuvoston päätöksellä. Aiesopimus on valmistunut kuntakäsittelyjä varten ja se allekirjoitetaan kesäkuussa 2012. Liite 2: Aiesopimus 2012 -2015. Sopi-

muksen sisältöä asuntotuotannon osalta käsitellään luvussa 4: Yhteisvastuullinen asuntopolitiikka.

Asuntotuotannon määrällisten tavoitteiden osalta vuoden 2011 loppuun asti voimassa ollut asunto- ja tonttitarjonnan aiesopimus on ollut lähtökohtana uudelle MAL -aiesopimukselle. Toukokuussa 2012 hyväksytty valtioneuvoston periaatepäätös asuntopoliittiseksi toimenpideohjelmaksi vuosille 2012–2015 sekä huhtikuussa 2012 annettu liikennepoliittinen selonteko (2012 - 2022) ovat osaltaan rahoittaneet aiesopimuksen valmistelua.

Liikennejärjestelmän osalta HSL:n hallituksen ja KUUMA-hallituksen keväällä 2011 hyväksymä HLJ 2011 muodostaa lähtökohdan MAL -aiesopimukselle ja valmistelussa voidaan hyödyntää myös sen yhteydessä tehtyjä monia selvityksiä.

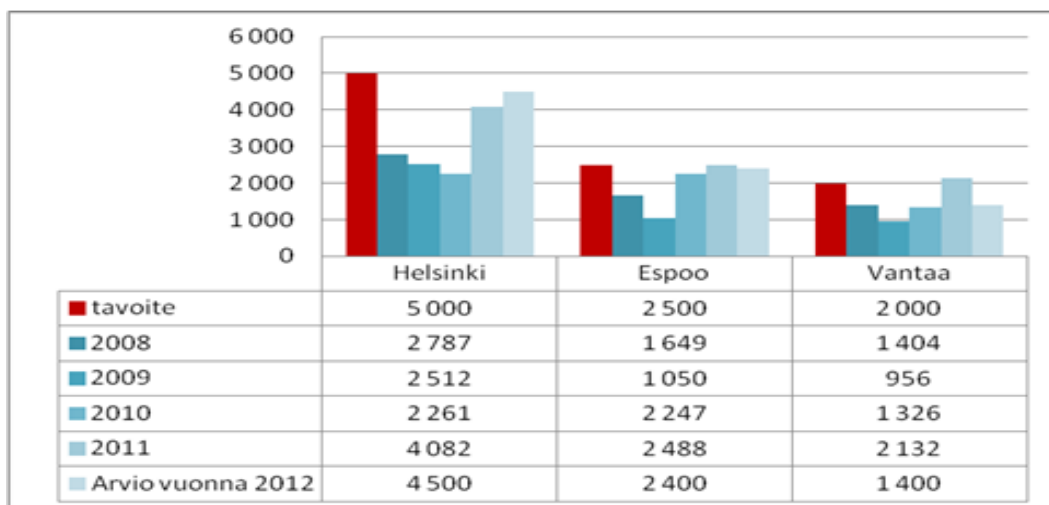
On pidetty ongelmallisena sitä, että mm. aiesopimuksen lähtökohdaksi soveltuva seudullinen maankäytön suunnitelma kuitenkin puuttuu. Yhteistä yleiskaavaa ei lyhyellä aikavälillä pidetä realistisena ratkaisuna ja yhteisesti on todettu, että valmisteilla oleva maakunta-kaava ei tarkkuustasoltaan sovellu tällaiseksi suunnitelmaksi. Maankäytön osalta sopimus perustuu lähivuosien osalta pääosin jo voimassa oleviin kaavoihin tai valmistelun loppuvaiheessa oleviin suunnitelmiin.

MAL 2012 -2015 aiesopimuksen mukaan tavoitteena on laatia Helsingin seudulle yhteinen maankäyttösuunnitelma, jossa sovitetaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja ratkaisut. Työn yhteydessä määritellään maankäyttö- ja rakennuslain 46 a) §:n mukaisen pääkaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan tarve ja aikataulu sekä seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarve ja aikataulutus.

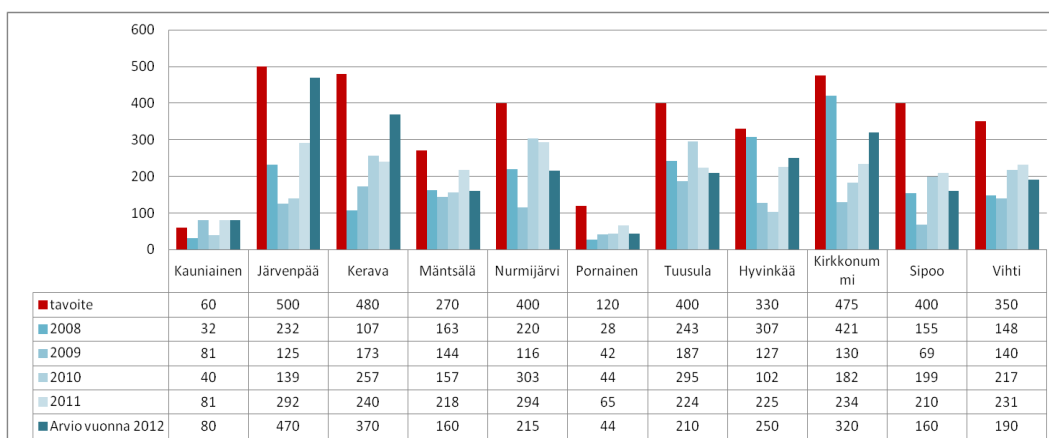
Aiesopimuksen 2008–2011 toteutuminen asuntotuotannon osalta

Asuntotuotannon kokonaismäärät

Vuonna 2008 solmitun aiesopimuksen mukaan seudullisena tavoitteena oli 12 000–13 000 asunnon rakentaminen vuosittain. Vuosittaisesta tuotannosta 20 prosenttia tuli toteuttaa valtion tukemana vuokra-asuntotuotantona. Tästä pääkaupunkiseudun osuus oli 72 prosenttia eli noin 9 600 asuntoa ja KUUMA-kuntien osuus 28 prosenttia eli runsaat 3 700 asuntoa. Tuotantotavoitteen mukaan seudulle olisi pitänyt aiesopimuskaudella rakentaa yhteensä 53 000 asuntoa.



Kuva 1. Valmistuneet asunnot pääkaupunkiseudun suurissa kaupungeissa aiesopimuskaudella 2008–2011.



Kuva 2. Valmistuneet asunnot Helsingin seudulla aiesopimuskaudella 2008–2011.

Pääkaupunkiseudulle valmistui keskimäärin 6 300 asuntoa vuodessa. **Helsingin** vuosituotanto oli sopimuksen kolmena alkuvuotena 2 300–2 800 asunnon tasolla, mutta nousi viimeisenä vuonna yli 4 000 asuntoon. Koko sopimuskauden tuotanto oli 11 600 asuntoa, joka on 58 prosenttia 20 000 asunnon kokonaistavoitteesta. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että Helsingin asuntotuotantotavoite oli mitoitettu jo alun perin hyvin korkealle.

Espoossa tuotannon vaihtelut ovat olleet suurempia: ensimmäisen vuoden 1 600 asunnosta pudottiin seuraavana vuonna 1 100 asuntoon, mutta kahtena viime vuonna tuotanto on noussut 2 300–2 500 asuntoon eli lähelle aiesopimuksen keskimääräistä tavoitetta. Espoossa tuotannon kokonaismääräksi tuli runsaat 7 400 asuntoa, joka on 74 prosenttia kokonaistavoitteesta.

Vantaalla kehitys on ollut hyvin samankaltainen kuin Espoossa: ensimmäisen vuoden 1 400 asunnosta pudottiin seuraavana vuonna alle 1 000 asuntoon, mutta viimeisenä vuonna tavoitetaso ylitettiin päästen 2 100 asuntoon. Tuotannon kokonaismääräksi tuli näin hieman yli 5 800 asuntoa, joka on 73 prosenttia kokonaistavoitteesta.

Kauniaisissa valmistui runsaat 230 asuntoa, joka on 97,5 prosenttia tavoitteesta.

KUUMA-kunnissa tuotanto oli keskimäärin 1 845 asuntoa vuodessa. Sopimuskauden kokonaistavoite oli 14 900 asuntoa, josta toteutui 50 prosenttia eli 7 400 asuntoa.

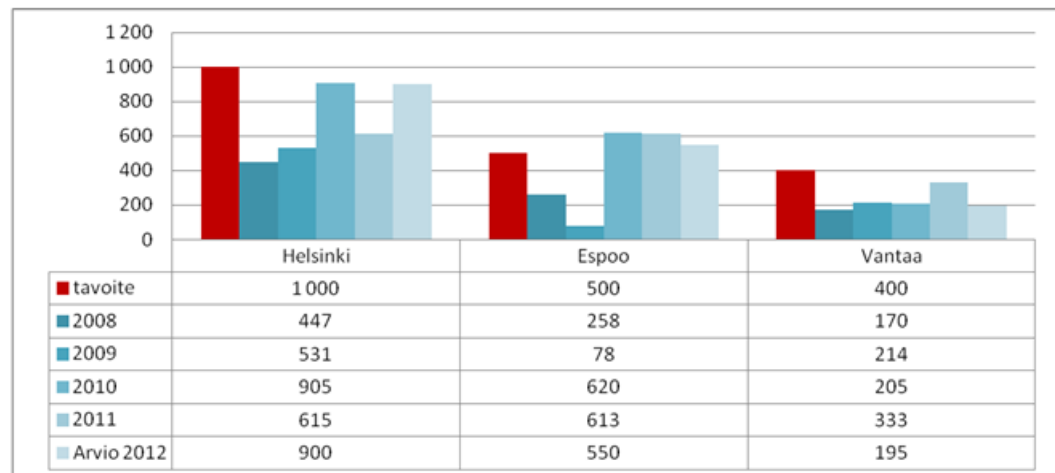
Lähimmäksi tavoitteita pääsivät Hyvinkää (66 %), Mäntsälä (60 %) ja Tuusula (60 %). Yli puolet tavoitteista saavutti myös Kirkkonummi (53 %), Nurmijärvi (57 %) ja Vihti (54 %). Alle puoleen jäivät Järvenpää (38 %), Kerava (45 %), Pornainen (43 %) ja Sipoo (39 %).

Aiesopimuksessa oli asetettu tavoitteet myös kuntien asemakaavotukselle. Liitteessä 3 on Helsingin seudun kuntien aiesopimuksen seuranta 2008 -20122, koko asuntotuotanto, ARA-vuokra-asuntotuotanto sekä kaavoitettu uusi asuinkerrosala kunnittain (KATSE- tiedot).

Valtion tukema asuntotuotanto

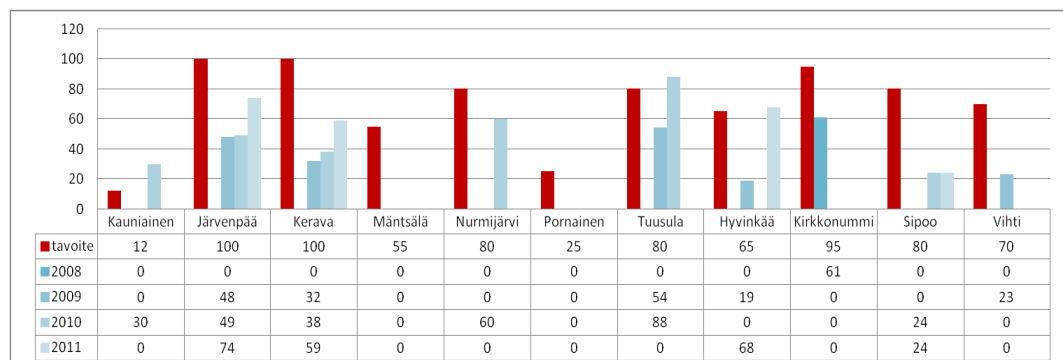
Aiesopimuksen 2008–2011 tavoitteena oli, että 20 prosenttia aiesopimuskuntien vuotuisesta uustuotannosta toteutetaan valtion tukema vuokra-asuntotuotantona pitkällä korkotuella. Tavoitteiden toteutuminen vaihteli suuresti kunnittain. Pääkaupunkiseudulla valmistuneiden ARA-vuokra-asuntojen osalta päästiin lähes tavoitteeseen vuosina 2010 ja 2011. Myös kehyskunnissa on tapahtunut positiivista kehitystä, vaikka tavoitteesta jäätiinkin.

Toimijoiden vähyys on haitannut ARA-vuokra-asuntotuotannon toteutumista seudulla. Kuntien omilla, kunnallisilla rakennuttajilla ei yleensä ole resursseja toteuttaa koko tavoitteena olevaa vuokra-asuntomäärää. Muiden toimijoiden kiinnostus ARA-vuokra-asuntojen toteuttamiseen on ollut heikkoa, koska vapaarahoitteinen ja välimallin tuotanto ovat liiketaloudellisesti olleet kiinnostavampia. Valtion rahoituksen tukia ei pidetä riittävinä ja toisaalta rajoitusaikoja toivotaan lyhyemmiksi. Myös rakennusliikkeiden korkeat urakkahinnat sekä urakkatarjousten vähäisyys tai ajoittain jopa niiden puuttuminen ovat omalta osaltaan vaikuttaneet negatiivisesti tuotantotavoitteiden toteutumiseen.



Kuva 3. Valmistuneet valtion tukemat vuokra-asunnot Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla aiesopimuskaudella 2008–2011.

Aiesopimuksessa määritelty ARA-vuokra-asuntojen 20 %:n tuotanto-tavoite toteutui pääkaupunkiseudulla. KUUMA-kunnissa ARA-vuokra-asuntojen osuus jäi 9,8 %:iin koko tuotannosta, joten koko seudulla osuudeksi muodostui 17,6 %.



Kuva 4. Valmistuneet valtion tukemat vuokra-asunnot Kauniaisissa ja KUUMA-kunnissa aiesopimuskaudella 2008–2011.

Vuonna 2008 valmistui Kirkkonummelle 61 vuokra-asuntoa. Sen jälkeen tuotanto lisääntyi myös muissa KUUMA-kunnissa jatkuvasti, mutta pysyi selvästi alle tavoitteen. Vain Järvenpää pääsi 20 %:n tuotanto-osuuteen. Mäntsälässä ja Pornaisissa ei valmistunut lainkaan ARA-vuokra-asuntoja sopimuskaudella.

Aiesopimuksessa ei asetettu tavoitteita muulle valtion tukemalle asuntotuotannolle. Helsingin seudulla on kuitenkin paljon kysyntää myös asumisoikeusasunnoille. Asumisoikeusasuntojen rahoitus oli vuoden 2011 aikana pysähdyksissä ja lainapäätöksiä odottavia aloitusvalmiita hankkeita oli useassa kunnassa. Asumisoikeusasuntojen tuotantomahdollisuuksiin tulisi kiinnittää huomiota uudella aiesopimuskaudella.

Aiesopimuksen linjausten mukaisesti valtio loi markkinoille uuden 20 vuoden takauslainamallin vuonna 2008, mutta se ei alan toimijoita juuri kiinnostanut. Taloustilanteen kiristytessä vuonna 2008 valtio päätti tuoda markkinoille ns. lyhyen korkotuen rahoitusmallin. Alueellisenä painopisteenä rahoitusmallissa oli nimenomaan Helsingin seutu sekä muut suurimmat kasvukeskukset. Rahoitusmalliin liittyi velvoite pitää asunnot vuokra-asuntokäytössä 10 vuotta, mutta velvoitteesta voi vapautua jo viiden vuoden kuluttua, mikäli laina on kokonaan maksettu. Korkotuen ehtoihin ei sisältynyt asukasvalinnan tai vuokratason säätelyä.

Tällä 10-vuoden korkotukimallilla on ollut suuri vaikutus asuntotuotannon kokonaismääriin aiesopimuskauden lopulla. Tuotanto keskityi pääkaupunkiseudulle, jonne hyväksyttiin korkotukihankkeita yhteensä 4 858 asuntoa vastaava määrä (ARA 2011). Määrä on 65 % koko Suomen lyhyen korkotuen hankkeista. Kohtuuhintaista vuokrasumista ei rahoitusmallilla kuitenkaan pystytty tuottamaan, vaan ARA:n tekemän selvityksen mukaan erityisesti pääkaupunkiseudulla kohteiden arvioitu vuokrataso on korkea. Helsingissä lyhyen korkotuen vuokra-asuntoja on valmistunut 1 345 asuntoa ja rakenteilla on 1 125 asuntoa. Vantaalle rakentuu kymmenen vuoden korkotuella yhteensä 936 asuntoa. Espoossa kokotuella on alkanut 1026 asuntoa. KUUMA-kunnissa 10 vuoden korkotukiasuntoja on valmistunut tai rakenteilla Järvenpäähän (75 asuntoa), Keravalta (273 asuntoa), Nurmijärvelle (60 asuntoa), Tuusulaan (54 asuntoa) sekä Vihtiin (89 asuntoa).

Taulukko: 10 vuoden korkotukihankkeet alueittain, asuntoja kpl. ARA 2011

	2009	2010	Yhteensä	%
Pääkaupunkiseutu	2 345	2 513	4 858	65 %
PKS:n lähialue	220	116	336	5 %
Tampereen seutu	622	375	997	13 %
Oulun seutu	222	39	261	4 %
Jyväskylän seutu	183	44	227	3 %
Turun seutu	227	76	303	4 %
Kuopion seutu	129		129	2 %
Lahden seutu	96	43	139	2 %
Kasvukeskukset yht.	4 044	3 206	7 250	98 %
Muut alueet yhteensä	6	173	179	2 %
Koko maa yhteensä	4 050	3 379	7 429	100 %

10v korkotukihankkeet vuosina 2008-2011 Helsingin seudulla

Alue	Valmistuneet 10v. korkotukivuokra-asunnot					Aloitettut 10v. korkotukivuokra-asunnot				
	2008	2009	2010	2011	2008-2011	2008	2009	2010	2011	2008-2011
Helsinki	0	151	96	1 098	1345	151	301	1 431	587	2470
Espoo	0	14	74	533	621	0	166	367	493	1026
Vantaa	0	0	317	451	768	0	361	483	92	936
Kauniainen *										
Pääkaupunkiseutu	0	165	487	2 082	2734	151	828	2 281	1 172	4432
Hyvinkää	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Järvenpää	0	0	0	0	0	0	0	75	0	75
Kerava	0	207	0	66	273	0	207	0	66	273
Kirkkonummi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mäntsälä	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nurmijärvi	0	0	60	0	60	0	60	0	0	60
Pornainen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sipoo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tuusula	0	0	0	27	27	0	0	27	27	54
Vihti	23	0	0	0	23	0	0	0	66	66
KUUMA-kunnat	23	207	60	93	383	0	267	102	159	528
Helsingin seutu	23	372	547	2 175	3117	151	1 095	2 383	1 331	4960

* tiedot puuttuvat

Asumisoikeusasuntotuotanto Helsingin seudulla 2008-2011

Alue	Valmistuneet asumisoikeusasunnot					Aloitettut asumisoikeusasunnot				
	2008	2009	2010	2011	2008-2011 vuosikeskiarv	2008	2009	2010	2011	2008-2011 vuosikeskiarvo
Helsinki	74	195	320	251	210	127	338	362	459	322
Espoo	9	0	420	202	158	0	472	249	301	256
Vantaa	0	0	231	167	100	0	283	128	93	126
Kauniainen *					0					0
Pääkaupunkiseutu	83	195	971	620	467	127	1 093	739	853	703
Hyvinkää	0	0	0	0	0	0	0	0	38	10
Järvenpää	0	0	0	0	0	0	0	0	54	14
Kerava	0	0	120	18	35	0	0	120	108	57
Kirkkonummi	0	13	91	12	29	13	91	12	30	37
Mäntsälä	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nurmijärvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pornainen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sipoo	0	0	36	0	9	0	0	36	0	9
Tuusula	0	0	0	24	6	0	0	24	0	6
Vihti	0	0	92	0	23	0	0	92	0	23
KUUMA-kunnat	0	13	339	54	102	13	91	284	230	155
Helsingin seutu	83	208	1 310	674	569	140	1 184	1 023	1 083	858

Suunnittelutilanne Helsingin seudulla

Maakuntakaava ja nykyiset yleiskaavat

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitot yhdistyivät vuoden 2011 alussa. Entisen Uudenmaan alueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava, jonka ympäristöministeriö vahvisti marraskuussa 2006. Uudenmaan maakuntakaavaa täydentävät kesäkuussa 2010 vahvistettu 1. vaihemaakuntakaava sekä vahvistettavana oleva 3. vaihemaakuntakaava. Entisen Itä-Uudenmaan alueella on, Östersundomin liitosaluetta lukuun ottamatta, voimassa helmikuussa 2010 vahvistettu Itä-Uudenmaan maakuntakaava. Östersundomin liitosalueella ovat toistaiseksi voimassa vanhat seutukaavat, jotka ovat muuttuneet maakuntakaavoiksi, sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaava 2000. Sekä Uudenmaan että Itä-Uudenmaan maakuntakaavoja tarkastellaan uudelleen ehdotusvaiheessa olevalla 2. vaihemaakuntakaavalla. Kaavan pääpaino on yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä sekä liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä. Lisäksi kaavassa käsitellään kaupan palveluverkkoa, sekä kylä- ja hajarakentamista. Maakuntahallitus on hyväksynyt keväällä 2012 uuden maakuntakaavaehdotuksen ja maakuntavaltuuston käsittelyyn uusi kaava viedään vuoden 2012 aikana.

Yleispiirteisen suunnittelun tilanne Helsingin seudun kunnissa vaihtelee. Suurimmat kunnat laativat ja ylläpitävät yleis- ja osayleiskaavoja ja siten varmistavat maankäytön tarkoituksenmukaisen ohjauksen alueellaan. Myös pienemmät kunnat ovat vähäisemmistä kaavoitusresursseistaan huolimatta pystyneet ohjaamaan maankäytön muutoksia varsin hyvin. Useiden kuntien yleiskaavoja tai niiden tarkistuksia tehdään rinnan maakuntakaavatyön kanssa. Maakunnallisesti haastava yleiskaavahanke on Östersundomin liitosalueelle ja sitä ympäröiville alueille valmisteilla oleva Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteinen osayleiskaava.

Kuntien asunto-ohjelmat

Useimmissa Helsingin seudun kunnissa on voimassa tai hyväksymisvaiheessa asunto-ohjelma tai vastaava. Poikkeuksena ovat Mäntsälä, jossa ohjelmaa ei ole viime vuosina uusittu, ja Sipoo, jossa ohjelma on parhaillaan tekeillä.

Helsingin MA-ohjelmaa ”Laadukkaan asumisen Helsinki, Maankäytön ja asumisen toteutusohjelma 2008–2017” uusitaan parhaillaan ja uusi MA 2012 –ohjelma on tarkoitus hyväksyä vuoden 2012 aikana. Espoossa asuntuotantotavoitteet sisältyvät vuosittain tarkistettavaan ”Espoo-strategiaan”. Vantaalla on voimassa asunto-ohjelma 2009-

2017 ”Elämänmakuista asumista Vantaalla”. Kauniaisten asunto-ohjelma 2008-2011 (-2017) on tarkoitus päivittää vuonna 2012.

Hyvinkäällä on asuntopoliittinen ohjelma vuosille 2010–2013 ja maankäytön toteuttamisohjelma, joka päivitetään vuonna 2012. Järvenpäässä laaditaan asuntopoliittinen ohjelma joka valtuustokaudelle ja asuntotuotanto-ohjelma tarkistetaan vuosittain. Keravan vuoteen 2012 ulottuvaa asunto-ohjelmaa ollaan uusimassa. Kirkkonummella asuntotuotantotavoitteita käsitellään rakentamisohjelmassa vuosille 2003–2013 ja palveluverkkoselvityksessä -2025, vuonna 2012 laaditaan kunnan kehityskuva. Nurmijärven maankäytön toteuttamisohjelma 2012–2016 päivitetään talousarviokäsittelyn yhteydessä. Pornaisten kuntastrategia käsittää vuodet 2009–2013. Tuusulassa on juuri hyväksytty asuntorakentamisohjelma vuosille 2012–2016. Vihdin uusi asuntostrategia 2012 -2016 on hyväksytty tammikuussa 2012.

Uudet kuntayhtymät: Helsingin seudun ympäristöpalvelut ja Helsingin seudun liikenne

Pääkaupunkiseudun kaupungit järjestivät vuoden 2010 alusta seudun vesi- ja jätehuollon palvelut uudelta pohjalta. HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä aloitti toimintansa vuoden 2010 alussa.

HSY:n suurimpana toimialana on vesihuolto, ja kuntayhtymään koottiin pääkaupunkiseudun kaupunkien vesilaitokset. HSY vastaa myös pääkaupunkiseudun ja Kirkkonummen jätehuollosta. YTV:n toiminnoista HSY:hyn siirtyivät jätehuollon lisäksi myös ilmanlaadun seuranta, ilmastopolitiikka sekä seutu- ja ympäristötiedon tuottaminen.

Myös HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä aloitti toimintansa vuoden 2010 alusta. Sinne siirrettiin YTV:stä ja HKL:stä tehtävät, jotka koskivat joukkoliikenteen suunnittelua, järjestämistä ja matkustajainformaatiota sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) laatimista. HSL:een ovat sittemmin liittyneet myös Kerava, Kirkkonummi ja Sipoo.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ)

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmisteltu seudun yhteisenä hankkeena ja ensimmäistä kertaa koko Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Aikaisemmat PLJ-suunnitelmat kattoivat pääkaupunkiseudun neljä kaupunkia. HLJ 2011 on strateginen, pitkän tähtäyksen suunnitelma, joka suuntaa ja määrittää seudullista liikennepolitiikkaa. Suunnitelmassa päätetään liikennejärjestelmän pitkäjänteisestä kehittämisestä Helsingin seudulla (14 kuntaa). HLJ 2011 on liikennejär-

jestelmän osalta lähtökohtana Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen valmistelussa.

Liikennejärjestelmän kehittämiseksi tarvitaan monipuolisia toimia, jotta liikennejärjestelmän toimivuutta, maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista ja joukkoliikenteen kilpailukykyä voidaan riittävän tehokkaasti edistää sekä liikenteen kielteisiä ympäristövaikutuksia vähentää. Helsingin seutu on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta ja myös näiden yhteyksien on oltava riittävän sujuvat ja häiriöttömät.

MAL-aiesopimuksen aikaansaaminen HLJ 2011:n toteutuksesta on erittäin tärkeää, jotta laaja-alaisen prosessin tulokset saadaan hyödynnettyä ja liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan kehittää Suomen ydinalueella pitkäjänteisesti ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä tukien. MAL-aiesopimukseen on tärkeää sisällyttää kaikki HLJ-strategian viisi kehittämistasoa (Liite 4: HLJ:n tiivistelmä):

1. Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö
2. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut
3. Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely
4. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito
5. Liikenteen infrastruktuuri

2 HELSINGIN SEUDUN KEHITTÄMISVYÖHYKKEET

Kehittämisyöhykkeet ovat seutua yhdistäviä laajoja kehityskäytäviä, joiden ympärille rakentuvat lyhyen tähtäyksen kuntakohtaiset hankkeet. Kehityskäytävät perustuvat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2011), maakunta- ja yleiskaavoihin sekä Rajaton metropoli -kehityskuvaan ja ne on nimetty liikenneväylien mukaisesti. Tavoitteena on antaa yleispiirteinen kuvaus kunkin vyöhykkeen roolista ja kehittämisen painopisteistä pitkällä tähtäimellä osana maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista. Kehittämisyöhykkeet katsovat kauas seudun tulevaisuuteen.

Kehittämisyöhykkeisiin liittyy merkittävä määrä seudullista rakentamispotentiaalia. Erityisesti niihin on kohdistettu sellaisia asuntotutannon alueita, joiden toteutus ajoittuu aiesopimuskaudelle 2012 - 2015 sekä tämän jälkeiselle ajalle 2016 – 2020.

Aiesopimuksessa näitä alueita kutsutaan asumisen ensisijaisiksi kohdealueiksi. Pääosa niistä sijoittuu seudullisille kehittämisyöhykkeille. Seudun ja valtion välisessä aiesopimuksessa sovitaan niistä toimenpiteistä, jotka yhteisvoimin suunnataan edellä lueteltujen alueiden suunnitteluun ja toteutukseen.

Karttaliitteissä seudun kehittämisyöhykkeet on yhdistetty HLJ - 2011:n merkittävimpiin liikennehankkeisiin. Kartoissa liitteessä 5: Aiesopimuksen liiteaineisto, on esitetty seudun kuntien asumisen ensisijaiset kohdealueet ajoitettuna vuosille 2012 – 2015 (neljän vuoden jakso) ja 2016 – 2020 (viisi vuotta). Rakentamisen toteutusedellytyksistä ja kaavavarannoista on tehty erillinen luku 3.

Kehittämisyöhykkeet eivät ole keskinäisessä tärkeysjärjestyksessä. Vyöhykkeet on lueteltu siten, että ensin on oikealta vasemmalle etelä-pohjoissuunnassa menevät vyöhykkeet ja sen jälkeen poikittaiset vyöhykkeet etelästä pohjoiseen.

kautta Sipoon Majvikiin, jolloin se toimii raideliikennejärjestelmän runkona. Metron jatkaminen Söderkullaan, tulevaan Sibbesborgiin on lähtökohtana itäisen kehityskäytävän maankäytön suunnittelulle.

2 Rantaradan vyöhyke

Kaupunkirata toteutetaan Leppävaarasta Kauklahteen. Rantarataa parannetaan Espoosta länteen Kirkkonummelle ja Siuntioon. Tiheä säännöllinen liikennöinti ja asemien parantamistoimenpiteet nostavat radanvarren asukkaiden joukkoliikenteen palvelutasoa. Maankäyttöä tehostetaan Espoon keskuksen lisäksi muillakin asemanseuduilla. Myös Kirkkonummen asemanseutujen maankäyttö tehostuu, kun päätökset rantaradan asemien parantamistoimenpiteistä on tehty (kuuluvat nk. KUHA-hankkeisiin). Kaupunkiradan toteuttaminen Kauklahteen parantaa Länsiradan (Espoo-Lohja-Salo) toteuttamisedellytyksiä.

3 Länsiradan ja Turunväylän vyöhyke

Länsirata on osa nopeaa Turku-Pietari-yhteyttä. Länsiradan toteuttaminen Espoosta Veikkolan ja Nummelan kautta Lohjalle sekä Turunväylän liikenneolosuhteiden (mm. lisäkaistat ja melusteet) parantaminen luovat edellytykset taajamien maankäytön kehittämiseksi Nupurissa, Histassa, Veikkolassa ja Nummelassa. Turunväylän melusuojaus Veikkolassa on KUHA-hanke.

4 Kuninkaankolmion (Kehä II) kehittämisvyöhyke

Espoon, Helsingin ja Vantaan alueille ulottuvat, suunnitellun Kehä II:n jatkeen yhdistämät uudet asunto- ja muut alueet kehittyvät nk. Kuninkaankolmio-projektin alaisuudessa.

5 Lentoradan vyöhyke

Liikennevirastossa on vireillä suunnitelma pääradan liikenteen linjaamisesta Helsinki-Vantaan lentokentän kautta kohti Pietaria (nk. He-Pi-rata). Lentoradan kehittämisvyöhykkeeseen sisältyvät uusien asemanseutujen kuten Lentoaseman, Tuusulan Ruotsinkylän, Hyrylän ja Ristikydön kehittäminen. Hankkeen tarkkaa päätöksentekoa ja rakentamisen ajoitusta on toistaiseksi vaikea arvioida.

Ns. Ristikydön alueelle on mahdollisuus kehittää päärataa, oikortaan ja lentorataa sekä lentoaseman kautta linjattavaan nopeiden kaukojunien yhteyteen (Helsinki- Pietari) tukeutuva seudullisesti merkittävä palveluiden ja asutuksen keskittymä.

Lentoradan kehittämisessä tulee selvittää raideliikenneneratkaisujen vaikutukset pää-, oiko- ja Kilpilahdenradan ja sekä lentoradan solmukohtaan ja sen ympäristöön Keravalla, Sipoossa ja Tuusulassa.

Kaukoliikenteen liikennöinnin siirtäminen osin tai kokonaan lentoradalle lisää pääradan lähiliikennekapasiteettia ja eritoten Keravan nopeita liikenneyhteyksiä.

6 Pääradan vyöhyke

Päärata on valtakunnan tärkein raideyhteys ja se tarjoaa Helsingin seudulla nopean ja säännöllisen lähiliikenneyhteyden pääkaupunkiseudulta Hyvinkäälle asti. Pääradan vyöhykkeeseen kuuluu mm. pääradan kapasiteetin ja lähijunatarjonnan parantaminen asuntotutannon lisäämiseksi sekä Kerava-Nikkilä-rata. Kerava-Nikkilä -rata on henkilöliikenteelle suunniteltu Kilpilahdenradan osa. Pääradan vyöhykkeen asemanseudut ovat jatkuvan muutoksen kohteena ja niistä on mahdollista kehittää monipuolisia asumisen, työn ja palvelujen keskuksia.

Vyöhyke on asuntovaltainen ja erityisenä haasteena on työpaikkarakentamisen lisääminen. Pasilan ohella tärkeitä solmukohtia ovat Tikkurila, jonne on rakenteilla uusi matkakeskus. Myös oikoradan erkanemiskohdassa on mahdollisuus uuden solmukohdan syntymiseen Ristikytöön, johon on mahdollista kehittää asemapari sekä seudullisesti merkittävä palveluiden ja asutuksen keskittymä.

Pääradan nopeat lähiliikenneyhteydet ovat erittäin tärkeitä työmatkaliikenteelle. Palvelutarjontaa tulee kehittää myös näiden osalta. Pääradan palvelutason nostaminen vaatii raidekapasiteetin lisäämistä ja paikallisjunatarjonnan lisäämistä lähivuosina. Pissararadan rakentaminen ja kaukoliikenteen liikennöinnin siirtäminen osin tai kokonaan lentoradalle tulee lisäämään pääradan liikennekapasiteettia. Liikennepoliittinen selonteko sisältää monia tärkeitä investointeja pääradan kehittämiseksi.

Päärataa tukeutuvaa maankäyttöä kehitetään Hyvinkäällä mm. toteuttamalla Metsäkaltevan, Hangonratapihan ja Antinsaaren alueet. Tuusulasta vyöhykkeeseen kuuluu Jokelan kehittäminen. Järvenpään tärkein asumisen ja työpaikkojen kasvualue on Kyrölän aseman ympäristö (Lepola ja Ristinummi). Mt 145 poikkien parantaminen on tähän liittyvä KUHA-hanke.

Keravan asuntorakentamisen painopiste tulee olemaan kaupungin pohjoisosissa Kytömaalla ja Kaskelassa. Keravan Savion kohdalla päärataan liittyy Vuosaaren sataman liikenteeseen. Maantie Mt 148, päärata ja Vuosaaren rata muodostavat yhdessä pääkaupunkiseutua palvelevan sujuvan tavaraliikenteen matkaketjun. Maantie Mt 148 on osa tärkeää poikittaista työmatkaliikenteen matkaketjua.

Kerava-Nikkilä radan käyttöönotto mahdollistaa Keravan lisäksi merkittäviä kehittämismahdollisuuksia, mm. Sipoon Talmaan ja Nikkilään on tarkoitus suunnitella noin raideliikenteeseen tukeutuva, toimintoiltaan monipuolinen taajamakeskus.

Kerava-Nikkilä-radon käyttöönotto on HLJ:n kakkosvaiheen hankkeissa 2020 +.

7 Tampereenväylän (Vt 3) ja Klaukkalan radan vyöhyke

Valtatie 3:n ja Kehäradan- Klaukkalan radan kehittämisvyöhyke käsittää Vt 3:een tukeutuvat alueet Helsingissä ja Vantaalla jatkuen aina Nurmijärven kautta Hyvinkään keskustaan saakka. Vyöhykkeellä ovat mm. Nurmijärven päätaajamat Klaukkala, Kirkonkylä ja Rajamäki, joiden alueelle kunnan MAL- ohjelman mukainen asuntorakentaminen sekä uudet työpaikka-alueet sijoittuvat.

Valtatie 3:lle tehdään Kehä I:n ja Kehä III:n välillä bussiliikenteen sujuvoittamista koskevia parannustoimenpiteitä (KUHA- hanke). Lisäksi valtatie 3:n kehittämissuunnitelma on laadittu Klaukkalan liittymään saakka.

Klaukkalan radasta on laadittu esiselvitys. Radan toteutus on HLJ-2011:ssä kuitenkin ajoitettu vasta v. 2035 jälkeiselle kaudelle.

8 Lahdenväylän (Vt 4) ja oikoradan vyöhyke

Oikoradan suurimmat myönteiset vaikutukset ovat hyödynnettävissä Järvenpään Haarakoen asemanseudulla. Aseman välittömällä vaikutusalueella on myös osia Sipoosta, Pornaisista, Tuusulasta ja Mäntsälästä, joiden tarkempaa suunnittelua ei vielä ole aloitettu.

Tuusulan osalta vyöhykkeeseen sisältyy kuitenkin Kellokosken kuntakeskuksen kehittäminen ja Ristikyön alue.

Mäntsälässä vyöhykkeeseen liittyviä kehittämiskohteita ovat asemanseudun asuinalueet ja Kapulin logistiikka-alue. Mäntsälän asemaan ja kirkonkylän palveluihin tukeutuvien uusien asuinalueiden asemakaavoituksen ja rakentamisen on arvioitu tuovan alueelle runsaasti uutta asutusta.

Kapulin erinomainen sijainti Lahden moottoritien ja Kehä V:n risteyksessä tekee siitä Mäntsälän tärkeimmän ja vetovoimaisimman logistiikka-alueen. Sen rakentumiseksi tarvitaan useiden tie-, liittymä- sekä kevyenliikenteenväylän parantamisia, jotka palvelevat samalla myös yleisesti kirkonkylän ja muiden kohdealueiden liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

9 Kehäradan vyöhyke

Vuonna 2014 valmistuva Kehärata parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa koko pääkaupunkiseudulla. Rata yhdistää pääkaupunkiseudun keskeisiä asuin- ja työpaikka-alueita ja on samalla raideyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Kehäradan asemanseudut hyötyvät hyvistä yhteyksistä seudun pääkeskukseen ja lentoasemalle. Radalla on asemia sekä asunto- että työpaikkarakentamiseen, mikä luo hyvät edellytykset raideliikenteen käyttöön työmatkoilla. Liityntäliikenne mahdollistaa raideliikenteen käytön kauempana Uudeltamaalta.

Kehäradan merkitys korostuu erityisesti muiden pääkaupunkiseudulla vireillä olevien raidehankkeiden yhteisvaikutuksesta. Varsinkin Pisara-radan merkitys on suuri. Kehäradan toteuttamisella on vaikutuksia asemaseutujen maankäytön kannalta myös Helsingissä.

10 Raide-Jokerin vyöhyke

Raide-Jokeri on tärkeä poikittainen raideyhteys kaupunkiseudulla. Sen rakentuminen vahvistaa seudun aluerakenteen eheytymistä ja kehitystä verkostokaupunkimaiseksi, jossa asukkaat ja toimijat liikkuvat yhä enemmän ja moninaisemmin. Raide-Jokeri -linjaa liikennöidään tällä hetkellä bussein, joiden vuorot ovat hyvin ruuhkaisia.

Raide-Jokerin toteuttamiseksi maankäyttöä tehostetaan sen varrella Helsingin Itäkeskuksesta mm. Viikin, Oulunkylän, Haagan ja Pitäjänmäen kautta Espoon Leppävaaraan ja Tapiolaan ulottuvalla vyöhykkeellä.

11 Jokeri II vyöhyke

Runkobussilinjana aloittavan Jokeri II:n toimintaedellytyksiä tuetaan tehostamalla maankäyttöä sen varrella. Vyöhyke ulottuu Helsingin Vuosaaresta Mellunkylän ja Malmin kautta Kuninkaantammen kytkeytyen Myyrmäkeen Vantaalla ja Uusmäen-Painiityn alueeseen Espoossa (Kuninkaankolmio).

Linjan suunnittelussa on varauduttu sen muuttamiseksi pikaraitiotieksi myöhemmin. Espoossa Jokeri II voi avata mahdollisuuksia Kehä II vyöhykkeen maankäytön kytkemiseen raideliikenneverkon osaksi aina Matinkylään asti.

12 Malmin lentokenttä

Malmin lentokentän muuttaminen asumiseen ja lentokenttätoimintojen hajasijoittaminen tai sijoittaminen korvaavalle kentälle seudulla mahdollistavat merkittävän määrän uutta asuinrakentamista Helsingissä ja muita maankäytön kehittämismahdollisuuksia sinne, mihin lentotoiminnot siirtyvät.

Malmin lentokenttä vapautuu asuntorakentamiseen vuoden 2020 jälkeen. Malmin lentokenttäalueen tuleva maankäyttö on Jokeri II vaikutuspiirissä.

13 Kehä III:n sekä Vuosaaren sataman ja siihen tukeutuvien työpaikka-alueiden vyöhyke

Valtakunnallisen merkityksen (E18) lisäksi Kehä III yhdistää Vuosaaren sataman, Helsinki-Vantaan lentoaseman ja länsisuunnan työpaikkavyöhykkeet. Vyöhykkeelle sijoittuu huomattava osuus seudun logistiikan toimipaikoista ja erikoiskaupan keskittymistä. Tulevaisuudessa Itämetro ja Kehärata luovat vyöhykkeelle solmukohtia, joissa hyvät tie- ja raideyhteydet kohtaavat.

Kehä III:n itäisessä osassa itämetron ja Uuden Porvoontien liittymä sekä Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymäalue ovat tulevaisuuden seudullisia työpaikkakeskittymiä, joiden toteutuminen vahvistaa myös Östersundomin vetovoimaa.

Lentoaseman lähialueella on nopeasti kasvava Aviapoliksen toimitilakeskittymä ja sen pohjoispuolella Keravan, Sipoon ja Tuusulan logistiikka-alueita.

Espoon Lommilaa sekä Kirkkonummen Länsiväylän (kantatie 51) ja Kehä III:n alueita kehitetään pääasiassa elinkeinoelämän tarpeisiin.

Tällä vyöhykkeellä on useita yhtymäkohtia kohdan 6 (Pääradan-vyöhyke) kehittämisalueisiin.

14 Kehä IV vyöhyke ja muut seudulliset poikittaisyhteydet

Lahdenväylän ja Tampereen-väylän yhdistävä poikittainen yhteys, nk. Kehä IV on osoitettu maakuntakaavassa. Tälle kehittämisvyöhykkeelle on mahdollista sijoittaa runsaasti teollista, logistista ja kaupallista toimintaa Kulomäentien varrelle Tuusulaan sekä Helsinki-Vantaan lentokentän pohjoispuolella olevalle Focus- nimiselle alueelle.

Tällä vyöhykkeellä on KUUMA-kunnissa yhtymäkohtia vyöhykkeisiin 7 (Tampereen-väylän vyöhyke) ja 8 (Lahdenväylän vyöhyke).

15 Kehä V vyöhyke

Valtatiestä 25 (nk. Kehä V) välille Hanko-Mäntsälä on valmistunut vuoden 2011 lopulla kehittämisselvitys. Valtatie on uloin Helsingistä lähteviä säteittäisiä valtateitä yhdistävä kehäyhteys pääkaupunki-seudulla. Valtatiellä on myös kansainvälinen yhteys Hangon satamasta Kilpilahden öljynjalostamolle ja satamaan sekä Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemille.

Hyvinkäällä Kehä V:een sisältyy useita liikenne- ja liittymähankkeita, jotka mahdollistavat Metsäkaltevan alueen kehittämisen (kts. myös vyöhyke 6: Pääradan vyöhyke).

3 KAAVAVARANNOT JA ASUNTORAKENTAMISEN TOTEUTUSEDELLYTYKSET HELSINGIN SEUDULLA

Kaavavarannolla tarkoitetaan laajassa mielessä toteuttamattomia rakentamismahdollisuuksia. Suppeassa mielessä kaavavarannolla tarkoitetaan hyväksytyissä ja lainvoiman saaneissa asema- ja yleiskaavoissa määriteltyä rakentamattoman rakennusoikeuden määrää. Varannon mittayksikkönä on yleensä kerrosneliömetri (k-m²).

Tässä luvussa on arvioitu seudun kuntien kaavallista valmiutta MAL-aiesopimuksessa asetettujen asuntotuotantotavoitteiden toteuttamiseksi. Kaavoitusvalmius on arvioitu voimassa olevien asemakaavojen sisältämien rakennusmaavarantojen pohjalta.

Tarkasteltaessa kaavavarantoja suhteessa asetettuihin asuntotuotantotavoitteisiin voidaan arvioida kuinka realistisia asetetut asuntotuotantotavoitteet ovat ja mitä haasteita tuotantotavoitteet aiheuttavat kaavoitukselle ja kunnallisteknisen infrastruktuurin toteuttamiselle.

Kuntien toimenpiteiden lisäksi rakentamisen toteutumiseen vaikuttavat myös yleiset talouteen liittyvät kysymykset kuten suhdannekehitys eli asukkaiden maksukyvyyn kehitys, tuotannon hintakehitys ja rakentamis- koneiston tuotantokyky. Nämä tekijät ovat myös erittäin merkityksellisiä rakentamisen ja tavoitteiden toteutumisen kannalta. Myös yksityisen maan saaminen rakentamiseen on osin riippuvainen suhdanteista ja harjoitetusta talouspolitiikasta.

Lainvoimaisten asemakaavojen varantotietona käytetään Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) laskemaa nk. SeutuRAMAVA-tietoa. Sen luvut on laskettu pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) kuntarekisterien tiedoista yhdenmukaisin kriteerein. Tuorein aineisto on syksyltä 2011. Tietojen alueellinen tarkkuus on kaavayksikkö, joka käytännössä vastaa olemassa olevaa tai suunniteltua tonttia.

KUUMA –kuntien osalta kaavavarantotiedot perustuvat Uudenmaan liiton kokoamiin kaavavarantotietoihin. Uudenmaan liitto kokosi aiesopimusvalmisteluja varten Kuumakuntien viimeisimmät tiedot helmikuussa 2012.

Voimassa olevien asemakaavojen mukainen rakennusmaa riittää pääkaupunkiseudulla laskennallisesti neljän vuoden kerrostalotuotantoon ja 13 vuoden pientalotutantoon, kun laskentaperusteena käytetään MAL-aiesopimuksen tuotantotavoitteita. KUUMA – kunnissa kaavavaranto riittää noin 6,5 vuodeksi.

Asuntotuotannon ensisijaisille kohdealueilla (liite 2) voimassa olevien asemakaavojen varanto riittää keskimäärin noin kolmen vuoden tuotantoon. Kohdealueiden kaavallinen valmius vaihtelee suuresti kunnittain. Joissakin kunnissa varantoa on valmiina koko neljän vuoden 2012 -2015 tuotantoa vastaavasti, mutta osassa kuntia jopa 2/3 tarvittavista asemakaavoista ei ole vielä lainavoimaisia.

Kokonaisuutena pääkaupunkiseudun asemakaavavaranto on pysynyt suunnilleen samantasoisena 1980-luvun alusta, vaikka vuosittaiset vaihtelut ovat olleet suuria sekä kaavoituksessa että asuntorakentamisessa. Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla on 30 vuoden aikana keskimäärin kaavoitettu lisäkerrosalaa suunnilleen saman verran kuin asuntoja on rakennettu. Pääkaupunkiseudulla asuntotuotanto tapahtuu käytännössä kokonaan kaava-alueilla, kun taas seudun kehyskunnissa osa asuntotuotannosta sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle kyliin tai haja-asutusalueelle.

Kaavavarannon sisällä on tapahtunut ajan kuluessa suuria muutoksia. Tyhjiä tonttien osuus varannosta on supistunut ja vajaasti rakennettujen osuus on kasvanut. Tyhjiä ja vajaasti rakennettujen tonttien välillä on valtava ero niiden rakentamistahdissa kaavan vahvistumisen jälkeen: tyhjät tontit rakennetaan suhteellisen nopeasti, kun taas vajaasti rakennetut tontit jäävät pääosin vaille lisärakentamista pitkäksi aikaa. Kerrostalorakentaminen toteutuu nopeammin kuin pientalorakentaminen sekä tyhjillä että vajaasti rakennetuilla tonteilla.

Liitteessä 3 on aiesopimuksen 2008 -2011 seurantatiedot kaavoituksen osalta. Asemakaavallinen valmius asuntotuotannon ensisijaisilla kohdealueilla on liitteessä 2.

Rakentamisedellytykset kunnittain

Kunnan onnistunut maapolitiikka ja maanomistus ovat tärkeimmät taustaisen, jatkuvan ja hallitun rakentamisen takeet. Suurimmassa osassa kuntia pääosa rakennusmaasta on yksityisomistuksessa, ja yksityinen maanomistus tuo epävarmuutta asuntotuotantoon ja yhdyskuntarakentamiseen. Valtion omistamien maiden käyttöönottoa kohtuuhinnalla asuntotuotantoon tulisi nopeuttaa. Kuntien hankkiessa maat itselleen myyjien hintaodotusten hallinta on keskeistä. Tarvittaessa kuntien tulee lunastaa yhdyskuntarakenteen kannalta keskeiset maa-alueet kohtuuhinnalla rakentamista varten. Nostamalla kiinteis-

töveroa ja käyttämällä muita lain suomia keinoja voidaan asuntorakentamisen varantojen toteutumisesta edistää.

Suurimmassa osassa kuntia kaavavarantoja on runsaasti. Yleiskaavavarantoja on useissa kunnissa riittävästi seuraavan 10 vuoden rakentamistarpeisiin. Rakentamista tulee ohjata yleiskaavoilla. Niissä kunnissa, joissa yleiskaavoja ei ole, yhdyskuntarakenteeseen liittyvät ongelmat ovat suurimpia.

Asemakaavavarantoja kunnissa on muutaman lähivuoden tarpeisiin. Kaavavarannoissa on kuitenkin kohtaanto-ongelmia. Varannot eivät välttämättä ole kaupunkirakenteen tai kysynnän kannalta hyvillä paikoilla. Varannoissa on lisäksi mukana epävarmoja käyttötarkoituksen muutoksia. Asemakaavat ovat osin vanhentuneita ja merkittävä osa pientaloalueiden vanhasta kaavavarannosta, joka on rakennetuilla tonteilla, on hyvin hitaasti toteutuvaa. Kaavoituksen on pystyttävä vastaamaan ajankohtaisiin tarpeisiin ja sille on taattava resurssit, jotta kaavavaranto vastaisi kunnan ja koko seudun tarpeisiin mahdollisimman hyvin.

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen poikkeusluvin / suunnittelutarveratkaisuin tapahtuva rakentaminen seudun reunakunnissa hajauttaa yhdyskuntarakennetta. Kuntien asemakaava-alueilla pitäisi pystyä luomaan tarjontaa, joka kilpailisi hajarakentamisen kanssa. Lisäksi haja-asutuksen riittävä ohjaaminen edellyttää nykyistä tiukempaa lainsäädäntöä.

Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun yhtäaikaaisuudesta ja vuorovaikutuksesta tulee huolehtia. Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen edellyttää yhtenäistä lippujärjestelmää, toimivampaa liityntäliikennettä, laadukkaita vaihtoasemia ja yhtenäisen joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä seudulle.

Helsinki

Helsingissä merkittävä keskeinen toteutumisen edellytys on tonttimaan rakentamiskelpoiseksi saattaminen. Uutta rakennusmaata täytyy usein esirakentaa. Suurin osa uusista rakentamisalueista on käyttötarkoituksen muutosalueita, joilla usein aikaisemmin on ollut jotain maaperää tai sedimenttejä pilaavaa toimintaa. Pilaantuneen maiden saneeraus on kallista. Esirakentamiskustannukset nostavat myös asuntojen hintoja, mikä vaikeuttaa ja hidastaa alueiden toteutumista. Merkittävimmät saneeraustyöt ovat Kalasataman ja Länsisataman projektialueilla.

Suuret rakentamisalueet edellyttävät myös merkittäviä infrastruktuuri-investointeja. Raitiotieverkkoa tulee laajentaa Länsisatamaan, Kalasatamaan ja Ilmalaan. Kruunuvuorenrannan rakentaminen edellyttää huomattavia investointeja raideliikenne- ja ratkaisuun sekä Itä-

väylään Herttoniemessä. Huomattavia tieliittymäinvestointeja tarvitaan myös Kehä I:llä Itäkeskuksessa ja Kivikonlaidassa sekä Hämeenlinnan-väylällä Kuninkaantammen kohdalla. Keski-Pasilan toteuttaminen edellyttää varautumista metroon sekä lukuisten eri toimijoiden sitoutumista toteuttamiseen.

Asumisen kaavavarantoa on Helsingissä teoriassa runsaasti, mutta kaavavarantojen rakentumiseen liittyy useita hidastavia tekijöitä. Lähivuosina pystytään asemakaavoittamaan hyvin runsaasti uusia tontteja osana satamalta vapautuneita suuria kohteita.

Täydennysrakentaminen on niin ikään hidasta, koska siinä joudutaan sovittamaan yhteen lukuisia erilaisia intressejä. Sinänsä olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuva rakentaminen on usein edullisempaa kuin kokonaan uusien alueiden rakentaminen. Täydennysrakentamisen painopisteiden valinnalla pyritään tukemaan poikittaisen raideyhteyden toteuttamisedellytyksiä pidemmällä aikavälillä.

Asuntokaavavarannosta on neljän vuoden tuotannon verran erittäin suurilla rakentamisalueilla. Niiden rakentaminen kestää monista erisyistä vähintään 20 vuotta. Noin vuoden rakentamisen määrää vastaava varanto on kohteissa, jotka edellyttäisivät huomattavia liikenneinvestointeja, lähinnä teiden tunnelointeja. Liikennehankkeisiin on saatava yleisten teiden osalta valtion rahoitusta ja lisäksi rakennusoikeudesta saatava arvo tulisi olla riittävä suhteessa tunneloinnista ja kattamisesta koituviin kustannuksiin. Kaavavarannosta Malmin lentokentällä on noin vuoden asuntotuotantotavoitteen verran. Yksityisten omistamilla jo rakennetuilla pientalotonteilla on varantoa noin kahden vuoden rakentamisen verran. Varanto rakentuu vasta hyvin pitkän ajan kuluessa.

Helsingin realistinen tonttimaavaranto v. 2010 vastaa vain 5,7 vuoden keskimääräistä rakentamistarvetta 30 vuoden keskimääräisellä rakentamisvolyymillä. Kerrostalotonteilla vastaava realistisen varannon riittävyys on 4,8 vuotta ja pientalotonteilla 8,3 vuotta. Erityisesti kerrostaloissa tämä merkitsee erittäin niukkaa rakentamismahdollisuutta.

Kun Helsinki on nostanut asuntotuotannon tavoitteen mukaiseen 5 000 asuntoon vuodessa, uudet rakentamismahdollisuudet loppuisivat nykyisellä varannolla vuosikymmenen loppuun mennessä. Näin ollen Helsingillä tulee olemaan erittäin suuria vaikeuksia ylittää tavoiteltuun tuotantotavoitteeseen.

Espoo

Espoon asuntorakentamisen toteutumisen kannalta tärkeitä liikennehankkeita ovat Matinkylään ulottuva länsimetro, länsimetron jatko Espoonlahden alueelle sekä kaupunkirata Leppävaarasta Kauklah-

teen. Matinkylään ulottuvan metroradan varteen on tulossa noin 20 000 uutta asukasta ja metroradan jatkon alueellekin on suunniteltu sijoittuvan ainakin noin 10 000 uutta asukasta jo vuoteen 2020 mennessä. Metroradan varrella asuvien lisäksi metro palvelee myös muita etenkin Etelä-Espoossa asuvia ja työssä käyviä. Sujuva liikuminen edellyttää liityntäliikenteen järjestelyjen toteuttamista metroradan valmistumiseen mennessä.

Kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen edistää Karjalmin, Keran, Espoon keskuksen ja Kauklahten ympäristön rakentamista. Kaupunkiradan vaikutuspiirissä arvioidaan olevan 15 000 uutta asukasta vuoteen 2020 mennessä.

Muita merkittäviä asuntorakentamisalueita ovat Suurpelto ja Hista. Suurpellon liikenteen sujuvuutta parantava eritasoliittymä Kehä II:lle on jo rakenteilla. Tulevaisuudessa Suurpellon joukkoliikenneyhteyksiä parannetaan ohjaamalla Kera-Matinkylä -linjaus Suurpellon läpi. Histan rakentaminen edellyttää alkuvaiheessa hyviä joukkoliikenneyhteyksiä Espoon asemalle ja eritasoliittymää Turunväylälle. Vihti-Lohja -radan rakentaminen edistää Histan lisäksi myös Veikkola-Nummela-Lohja -vyöhykkeen kehittymistä.

Kauniainen

Kauniaisten alueesta on asemakaavoitettu nyt noin 95 % ja vuoteen 2020 mennessä 100 %. Asuntotuotannon painopiste etenkin kerrostalotuotannossa sijoittuu tälle ajanjaksolle. Myöhempi rakentaminen on pientalopainotteista täydentämISRakentamista pääosin yksityisten maanomistajien omistamille maille. Kaupungin alue on tiheästi asuttu, joten tarvetta voimassa olevien pientalorakentamiseen varattujen alueiden asemakaavojen muutoksiin ei juuri ole. Asuinrakentamista voidaan lisätä hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen etenkin rautatieasemien tuntumassa.

Vantaa

Vantaalla huomattava osa toteuttamisohjelman kohteista sijaitsee Kehäradan, pääradan ja Kehä III:n maankäyttövyöhykkeillä. Rakentamisen kannalta oleellista on Kehä III:n ja muun päätieverkon parantamishankkeet ja Kehäradan toteutuminen. Melun torjunta pääliikenneväylien varrella on monen alueen käyttöönotolle kynnyskysymys.

Marja-Vantaa on kooltaan muita selvästi suurempi kohde, joka rakentuu vaihteittain. Sen kannalta ratkaisevaa on Kehäradan rakentamisaikataulun pitävyys, asemakaavojen vahvistuminen ajoissa sekä Hämeenlinnanväylän liittymäjärjestelyt. Kehäradan kehittämisyöhykkeellä muita tärkeitä kohteita ovat Leinelä sekä Veromies, jossa aiemmin työpaikkavaltaiselle alueelle on lisätty yleiskaavassa asumista.

Vantaan tulevassa asuntorakentamisessa on pitkälti kyse eheyttävästä täydennysrakentamisesta tai nykyisten asuntoalueiden laajentamisesta yleiskaavan periaatteiden mukaan. Täydennysrakentamisen haasteena on erityisesti uuden rakentamisen vastustaminen ja siitä johtuvat mahdolliset kaavavalitukset. Paikoitellen myös maankäyttösopimusneuvottelut voivat olla vaikeita.

Pääradan varressa keskukset ja asuntoalueet laajentuvat ja täydentyvät. Merkittävimpiä kohteita ovat Hiekkaharju ja Jokiniemi sekä Vallinkylä. Pääradan liikenteen aiheuttama tärinä kantautuu savises-
sa maaperässä kauas ja edellyttää rakentamiselta paikoin rakentamiskustannuksia lisääviä erityisratkaisuja.

Kehä III:n kehittämisvyöhyke on maankäytöltään työpaikkavaltaista ja asuminen sijoittuu pääosin Kehä III:n rinnakkaisteiden varrelle Ylästössä, Pakkalassa, Tikkurilassa ja Hakunilassa

Mäntsälä

Mäntsälässä on hyvät kaavavarannot, etenkin oikeusvaikutteisissa osayleiskaavoissa. Osayleiskaavojen aluevaraukset riittävät pitkälle yli ohjelmakauden. Asemakaavavaranto kerrostalojen osalta riittää lähes koko kaudelle 2007 - 2016, lisäksi kunnassa on vireillä asemakaavamuutoksia, jotka takaavat tonttien riittävyys pidemmäksi aikaakin.

Pientalojen asemakaavavaranto riittää ensimmäiselle kaudelle, mutta ongelmia on yksityisten omistamien tonttien käyttöön saamisessa. Kunnanvaltuusto on 2010 päättänyt antaa rakentamiskehotuksia noin 90 omakotitontille.

Mäntsälässä on hyvät kaavavarannot, mutta haasteena on alueiden käyttöön saaminen silloin, kun ne ovat yksityisten omistuksessa. Yhdyskuntatekniikan ja palveluiden rakentamisen rahoitus on myös haaste. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen voimakkaan hajarakentamisen vuoksi vie paljon kunnan voimavaroja eikä oikoradan tuomaa etua voida täysin hyödyntää.

Kirkkonummi

Kirkkonummen väestösuunnitteen mukaan kunta varautuu kasvamaan voimakkaasti. kasvun painopiste on keskisellä ja itäisellä Kirkkonummella, kantatie 51:n ja rantaradan vyöhykkeellä, joka kytkeytyy länsimetron vaikutusalueeseen. Pohjoisen Kirkkonummen kehittäminen tulee ajankohtaiseksi, kun päätökset vesihuollon järjestämisestä on tehty.

Kunnan kaavavaranto on hyvä. Vuonna 2012 kunnan asuntorakentamisen varanto riittäisi jopa seitsemän vuoden tarpeisiin. Tämä ar-

vio ei sisällä hajarakentamista. Myös työsaikkarakentamisen varanto on kunnassa hyvä.

Kirkkonummi kuuluu Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymään. Liityntäpysäköintiä keskitetään joukkoliikenteen solmukohtiin.

Espoonlahdella sijaitsevan Sarvikin alueen rakentaminen on vireillä. ja valmistunee vuoteen 2020 mennessä. Alue sisältyy laadittavaan Sundsbergin ja Sarvikin osayleiskaavaan, joka tukeutuu rantaradan ja metron seudullisiin vyöhykkeisiin. Espoon kaupungin liikennepoliittiset ratkaisut vaikuttavat merkittävästi alueen maankäyttöön ja aluetta koskevat kunnan kehittämislinjaukset hahmottuvat lähivuosina.

Pitkällä aikavälillä Veikkolan maankäytön suunnittelussa varaudutaan Länsiradan toteuttamiseen, mutta sitä ennen Turunväylän kehittämisvyöhykkeellä on parannettava väylän liikenneolosuhteita vastaamaan nykyisiä ja ennustettuja liikennemääriä. Väylän meluesteiden rakentaminen mahdollistaa Veikkolan taajaman tiivistämisen, mutta Länsiradan ja Turunväylän vyöhykkeellä tulee tehdä lähivuosina päätökset vesihuollon järjestämistavasta. Ensisijaisena tavoitteena tulee olla seudullisen siirtoviemärin toteuttaminen.

Kirkkonummella rakentamiseen soveltuvista alueista valtaosa on yksityisessä omistuksessa. Kunnan maanhankinta on 2000-luvulla ollut melko vähäistä ja merkittävä osa nykyisestä kunnan omistuksessa olevasta maasta tulee toteutukseen vasta vuoden 2020 jälkeen. Kunnan tavoitteena on maanhankinnan tehostaminen. Viimeisen vuosikymmenen aikana kunta on kaavoittanut merkittävästi yksityisten maille, koska kunnan omaa kaavoitukseen soveltuvaa maata on vähän. Kunta pyrkii myymään vuosittain 30–50 erillispientalotonttia.

Hyvinkää

Kaupunki on harjoittanut pitkäjänteistä maa- ja kaavoituspolitiikkaa siten, että uudisrakentamisalueet on kaavoitettu kaupungin omistamalle maalle. Tällöin kaupungin omilla päätöksillä voidaan varmistaa alueiden nopea rakentuminen taloudellisella tavalla. Kaupunki on myös pystynyt luovuttamaan tontteja n. 30 %:a yksityistä hintatasoa halvemmalla. Maanhankintaa tulee jatkaa määrätietoisesti tulevaisuuden tarpeita varten. Maankäytösopimuksia on käytetty asema-kaavamuutosten yhteydessä. Asuntotuotantoon tarkoitettun maankäytön ohjaamiseksi laaditaan vuosittain päivitettävää maankäytön toteuttamisohjelmaa.

Koska Hyvinkäältä suuntautuu merkittävää työmatkaliikennettä pääkaupunkiseudulle, on tärkeää, että liikenneyhteydet toimivat hyvin. Pääradan paikallisjunayhteyksiä tulee kehittää. Maantieliikenteessä kaupunki tukeutuu Tampereen moottoritiehen, jossa liikenteen suju-

vuuden turvaaminen on tärkeää sekä valtatiehen 25. Uutena tieyhteytenä pääkaupunkiseudun suuntaan on seudun yhteisissä liikennesuunnitelmissa esitetty itäistä radanvarsitietä (Helsinki – Tampere moottoritie – Hyvinkää – Kellokoski (Lahden moottoritie). Tämä mahdollistaa valtakunnantasolla sujuvan yhteyden Vuosaaren satamasta Tampereen suuntaan.

Hyvinkää on merkittävä omakotitonttien tuottaja Helsingin seudulla. Uusien omakotialueiden avaaminen esim. Metsäkaltevan alueelle edellyttää kunnallisteknisiä ja palveluinvestointeja. Infrastruktuurin rakentaminen omakotiasuntoa varten on n. viisi kertaa kalliimpaa kuin rivi- tai kerrostaloasuntoa varten. Laajoja omakotialueita toteuttaessa joudutaan myös rakentamaan pitkien etäisyyksien takia kouluja ja päiväkoteja enemmän kuin tiiviissä rakenteessa. Kaupungin omakotitonttitarjonnalla pystytään hillitsemään asemakaava-alueen ulkopuolelle suuntautuvaa rakentamispainetta.

Uusien alueiden käyttöönotto ja yhdyskuntarakenteen eheys Hyvinkäällä edellyttää myös valtakunnallisten voimalinjojen siirtämistä Metsäkaltevassa ja useasti maaperän puhdistamista. Näihin poikkeuksellisiin kuluihin pitäisi saada ulkopuolista rahoitusta.

Sipoo

Sipoossa Yleiskaava 2025 toteuttaminen ja vahva kasvustrategia perustuvat kunnan maanomistukseen, aktiiviseen kaavoitukseen ja maapolitiikkaan. Kaavavarannon osalta kunnassa varaudutaan keskimäärin viiden prosentin vuotuisen kasvuun, mikä tarkoittaa n. 10 000 asukkaan lisäystä vuoteen 2020 mennessä.

Sipoon yhdyskuntarakenteen kehittäminen tukeutuu johdonmukaisesti raideliikenteeseen. Kasvu ohjataan Sipoon Yleiskaavan 2025 ja valmisteilla olevan Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti itämetron kehityskäytävään Lounais- ja Etelä-Sipoossa sekä Talmaan ja Nikkilään hyödyntäen olemassa olevaa Kerava – Nikkilä raideyhteyttä.. Edellä mainittu kehitys on riippuvainen raideliikennehankkeiden toteuttamisesta ja edellyttää valtion toimenpiteitä ja rahoitusta.

Lounais- ja Etelä-Sipoon sekä Nikkilä-Talma -vyöhykkeen ajoitus ja toteuttaminen tulee Sipoon näkemyksen mukaan sovitaa koko Helsingin seudulla tarvittavaan liikennejärjestelmien ja maankäytön kokonaistarkasteluun.

Kerava

Keravan yhdyskuntarakenne on tiivis ja uudet asumisen alueet sijoituvat yhdyskuntarakennetta eheyttävästi. Keravan kaupungin asuinrakentaminen keskittyy kaupungin omistamiin maihin Keravan pohjoisosiin Kytömaalle ja Kaskelaan. Lisäksi Keravan keskustaa kehitetään asumisen ja palvelun alueena lisäämällä rakentamisen mahdollisuuksia.

Keravan tonttitarjonnan edellytykset ovat parantuneet maanostojen seurauksena. Keravan kaupungin pinta-ala on pieni ja kaupungin omistamien maiden kaavoittaminen asuntorakentamiseen riittää vain muutamiksi vuosiksi. Keravan kaupungin asuntotuotannon turvaaminen vuoden 2020 jälkeen edellyttää raakamaan hankintaa. Hankintaa vaikeuttavat raakamaan hintaan liittyvät näkemyserot, jotka voivat aiheuttaa alueiden rakentamiselle huomattavia viiveitä.

Keravan kaupungin yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen tarkoittaa myös melkein aina ympäristöhäiriöiden torjumista. Keravan läpi halkovat isot henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevat liikenneväylät. Väylien liikennemäärät sekä niiden aiheuttamat melu- ja tärinäongelmat ovat kasvava ongelma. Tämä tuo myös epävarmuutta rakentamisen toteutusaikatauluun. Näihin lisääntyviin liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen torjumisiin tarvitaan myös valtiolta toimenpiteitä ja rahoitusta.

Järvenpää

Järvenpään kaava- ja maavaranto vähenee oleellisesti viimeistään vuoden 2025 jälkeen, koska kaupungin pinta-ala on pieni. Tämän jälkeen asuntotuotantomahdollisuudetkin vähenevät huomattavasti.

Maapolitiikan onnistuminen on kriittinen tekijä tasaisen tuotannon aikaansaamiseksi. Asuntotuotanto on ollut matalalla vuoden 2005 jälkeen pääasiassa tonttipulan vuoksi. Nyt tilanne on korjaantunut erityisesti omakotitonttien osalta ja tilanne paranee pian myös kerros- ja rivitalojen suhteen. Järvenpään maapolitiikka lähtee tiukasti siitä, että uudisasemakaavoja laaditaan vain kaupungin maalle, jotta yhdyskuntainfran rakentamiseen saataisiin katetta tontinmyynnistä. Valmiin kaavavarannon toteutumista hidastaa pääosin yksityinen tontinomistus joko niin, että omistajat eivät näe myymistä/rakentamista ajankohtaisena tai niin, että rakennusoikeus on hajallaan asutuskäytössä olevilla tonteilla eikä lisärakennusoikeutta ole tarpeeksi houkuttelemaan uusien asuntojen tuotantoon. Kaupungissa on käytössä korotettu kiinteistövero tyhjiille rakennuspaikoille.

Kaupungin pääkasvusuunnissa mm. Lepolan – Ristinummen ja Purojan alueilla tarvitaan suuria liikenneinvestointeja, mm. pääradan lisäraiteet riittävien junavuorojen saamiseksi, 2 rautatien alikulkua, rautatien melusuojaus, Poikkitie (seututie) 4 kallista liittymää kaupunkirakenteen kasvaessa tien toiselle puolelle sekä kaksi taajaman ohikulkutietä. Nämä tarpeet ovat myös kynnyskysymyksiä em. kasvuaalueiden kannalta.

Tuusula

Tuusulassa on käynnistynyt koko kuntaa koskeva yleiskaavan tarkistus Tuusulan yleiskaava 2040. Kunnan kasvusta on valmisteltu 4 ra-

kennemallia, jotka asetetaan nähtäville syksyllä 2011. Tavoitteena on kunnan asukasluvun kasvu noin 30 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä.

Oikeusvaikutteiset osayleiskaavat on laadittu Jokelaan ja Kellokoskelle. Näiden kaavojen sisältämä varanto riittää asuntotuotantotavoitteiden toteutumiseen vuoteen 2020 saakka ja tämän ajankohdan ylikin.

Entiselle varuskunta-alueelle Hyrylään on meneillään Rykmentinpuiston osayleiskaavan laatiminen. Ehdotuksena nähtävillä olleessa kaavassa on asuntotuotantokapasiteettia 12 000 – 15 000 asukkaalle. Muut keskustan laajentumissuunnat ratkaistaan yleiskaavatyön yhteydessä.

Jokelassa raideliikenteeseen tukeutuva asemakaavoitus on edennyt osayleiskaavaan pohjautuen. Voimassa olevien ja lähiaikoina valmistuvien asemakaavojen varanto riittää asuntotuotannon toteutumiseen. Kellokoskella asemakaavoitus jatkuu erityisesti keskustaa tiivistäen. Etelä-Tuusulassa asemakaavavarantoa kerrostaloasuntojen osalta on muutamaksi vuodeksi, mutta pien- ja omakotitaloasuntojen asemakaavavarantoa ei ole.

Asuntotuotannon toteutuminen edellyttää maanhankinnan onnistumista erityisesti Etelä-Tuusulassa. Kunta on uudistanut maapoliittisen ohjelmansa, joka sisältää monipuoliset keinot maanhankinnan toteuttamiseksi. Väestönkasvun ja asuntotuotannon toteuttaminen Rykmentinpuistoon ja Hyrylän keskustaan edellyttää merkittäviä investointeja liikenneverkkoon ja kunnallistekniikkaan.

Vihti

Vihdin yleiskaavaan perustuvat varantoluvut perustuvat keväällä 2011 nähtävillä olleeseen Nummelan eteläosien osayleiskaavaehdotukseen. Nummelan eteläosien osayleiskaavassa on aluevarauksia asumiselle 800 hehtaaria. Riippuen tulevien asemakaavojen tehokkuuksista näille varauksille voi sijoittua 20 000 – 30 000 uutta asukasta. Nykyinen asemakaavavaranto riittää pientalorakentamisessa noin kahdeksi vuodeksi ja kerrostalorakentamisessa noin 10 vuodeksi. Kunnassa on hyvät valmiudet lisätä kaavavarantoa omalle maalle.

Vihti kaavoittaa uusia alueita pääsääntöisesti vain omistamilleen maille. Kunta on hankkinut laajoja maa-alueita erityisesti Nummelan taajaman kasvusuunnista. Kaikki maapoliittiset keinot ovat olleet käytössä, joskin ensimmäinen pakkolunastus kaatui KHO:ssa. Kunnan maanomistustilanne on asuntotuotannon kannalta riittävä.

Liikenneinfran ja peruspalvelujen rakentaminen monikeskuksisessa kunnassa edellyttää suuria investointeja. Länsi-Nummelan kehittämisen hidasteena on turvallisten liittymäjärjestelyjen puuttuminen valtatie 25:lle. Nummelan keskustan tiivistämisen kannalta oleellista on saada toteutettua kaikki suunnitellut junaradan alitukset ja ylitykset.

Nummela ja koko Etelä-Vihti kuuluvat Länsiradan kehittämisvyöhykkeeseen. Nummelan eteläosien osayleiskaavaehdotuksen sisältämien aluevarausten tehokas toteuttaminen edellyttää raideliikenneyhteyttä. Kauttakulkuliikenteen vuoksi Turunväylän lisäkaistat ovat kuitenkin tarpeen myös ilman uusia laajoja asuntokohteita.

Nummelan vedenpuhdistamon hydraulinen kapasiteetti riittäisi kattamaan noin 40 % suunnitellusta rakentamisesta, mutta puhdistamo toimii typenpoistoon liittyvien määräysten osalta siirtymäajan turvin. Kunnan tulee tehdä investointipäätös joko uuden puhdistamon rakentamiseksi tai sitoutua siirtoviemärin rakentamiseen Espoon Bloominmäen puhdistamolle. Siirtoviemäri on investointina neljä kertaa kalliimpi, joten ilman valtion tukea Vihdillä ei ole mahdollisuuksia osallistua seudulliseen.

Pornainen

Rakentamisalueet ovat pääosin yksityisen omistuksessa. Yleiskaavavarannosta merkittävä osa ei ole kunnan omistuksessa. Ongelmana v. 2012 lähtien on yksityinen maanomistus. Maapoliittisten keinojen käyttöönottoaminen on alkanut ohjelman laatimisella.

Yhdyskuntatekniikan ja palvelujen rakentaminen vaatii suuria investointeja. Laajojen uusien asuntoalueiden avaaminen on yhdyskuntatekniikan ja palvelurakentamisen osalta erityisen suuri haaste pienelle kunnalle. Taajaman keskeinen laajenemissuunta, missä kunnalla on merkittävä maanomistus, tukeutuu Pornainen-Nikkilä – maantiehen (mt 1494). Tämän laajenemissuunnan ja koko kunnan asuntotuotannonkin kannalta merkittävä hanke on tämän maantien perusparantaminen ja siihen liittyen kevytliikenneväylän rakentaminen. Ko. maantie toimii myös julkisen liikenteen pääreittinä.

Lukuisat kaavavalitukset ovat aiheuttaneet viivästyksiä asuntotuotantoon.

Nurmijärvi

Nurmijärven maankäytön kehittäminen perustuu valtuuston toukokuussa 2011 hyväksymään maankäytön kehityskuva 2040:een. Sen mukaan kunta varautuu kasvamaan nykyisestä 40 000 asukkaasta vuoteen 2040 mennessä 60 000 asukkaaseen. kasvun painopiste on osoitettu Klaukkalaan, joka kasvaa n. 10 500 asukkaalla. Muut päätaajamat kasvavat, Nurmijärven Kirkonkylä 4000 asukkaalla ja Rajamäki 3000 asukkaalla.

Kunnassa ei ole oikeusvaikutteisia taajamien rakentamista ohjaavia yleiskaavoja, mutta niitä laaditaan parhaillaan em. kehityskuvan pohjalta. Kehityskuvan väestötavoite ohjaa myös vuosittain päivitettävää maankäytön toteuttamisohjelmaa, joka koordinoi maanhankinnan, kaavoituksen, asuntotuotantotavoitteet ja kunnallistekniikan rakentamisen.

Nurmijärven asemakaavoitettujen alueiden kaavavaranto ei riitä MA-ohjelmakaudella kuin alkuvuosille ja se sisältää myös hajallaan taajamissa olevaa yksityistä varantoa, jonka toteutuminen on epävarmaa.

Monikeskuksisessa kunnassa sekä uusien asuntoalueiden teknisen infrastruktuurin että palvelujen edellyttämien tilojen rakentaminen vaatii suuria investointeja, koska helpoimmat ja edullisimmat alueet on jo otettu käyttöön.

Merkittävä osa suunnitelmakauden loppuvuosien asuntotuotannosta on suunniteltu sijoittuvan alueille, jotka ovat yksityisessä omistuksessa ja joiden maanhankintatilanne on vielä epävarmaa.

Klaukkalan pohjoiset asuntoalueet edellyttävät hyvin suuria yhdyskuntatekniikan kytkentäkustannuksia ja uusien kokoojatieyhteyksien rakentamisinvestointeja. Klaukkalan asuntotuotantotavoitteet edellyttävät Klaukkalan ohikulkutien rakentamista sekä Klaukkalantien Vantaan kaupungin puoleisen osan välityskyvyn parantamista. Lisäksi sekä Klaukkalan, Kirkonkylän että Rajamäen alueilla tarvitaan liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteitä sekä jalankulku- ja pyöräteiden tai niiden alikulkujen rakentamista, jotka kuuluvat seudun nk. KUHA- hankkeiden joukkoon.

4 YHTEISVASTUULLINEN ASUNTOPOLITIikka

Seudullisen yhteisvastuullisen asuntopolitiikan tavoitteet

Marraskuussa 2011 valmistui MAL-neuvottelukunnan ohjauksessa seudun yhteinen kehityskuva ja puheenvuoro ”Rajaton Metropoli”. Raportissa on varsin kattavasti käsitelty seudun asumisen monipuolisuutta, monimuotoisuutta sekä segregaaation ehkäisemistä. Raportin mukaan tavoitteena on mm. että:

”Helsingin seudun asuntotarjonta on määrällisesti riittävän suuri ja tarjoaa mahdollisuuden kohtuuhintaiseen asumiseen. Riittävät yksityiset ja julkiset palvelut sekä joukkoliikenne toimivat koko seudulla. Asuntokanta on monipuolinen ja tarjoaa valinnanmahdollisuuksia iän, asuntokuntakoon, elämänvaiheen, tulotason ja arvostusten suhteen erilaisille kotitalouksille. Asuinalueet ovat viihtyisiä ja turvallisia ja tarjoavat kohtuulliset lähipalvelut. Kaikista alueista pidetään huolta eikä sosiaalisia ongelmia päästetä keskittymään. Asuinalueilta on riittävät joukkoliikenteen yhteydet työpaikka-alueille ja palveluihin. Seudulla on hyvät ja toimivat virkistys- ja ulkoilu-mahdollisuudet.

Suunnittelun lähtökohdaksi otetaan laadukas elinympäristö, joka tukee hyvinvointia ja onnellista elämää. Tuetta myös yhteisöllisyyttä ja hyvinvointia tukevia alueellisia tapahtumia. Lähipalvelut tulee järjestää niin että ne ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Täydennysrakentaminen ja toimintojen sekoittaminen ovat hyviä ratkaisuja asuntoalueiden kehittämisessä ja monipuolistamisessa. Vältetään huono-osaisuuden keskittymistä toteuttamalla uudet asuinalueet monipuolisesti.”

Seudullisen yhteisvastuullisen asuntopolitiikan tavoitteena on turvata eri elämäntilanteisiin ja tulo- ja varallisuustasoihin sopiva monimuotoinen ja korkeatasoinen asuntotuotanto. Helsingin seudulla tarvitaan tiivistyviä kaupunkimaisia keskuksia ja houkuttelevia kerrostaloratkaisuja, mutta myös pientalovaltaisia alueita, joilla omatoiminen rakentaminen ja rakennuttaminen on mahdollista.

Keskeisiä tavoitteita ovat:

1. Monipuolisen asuntotarjonnan lisääminen yhdyskuntarakennetta eheyttävällä tavalla.
2. Erilaisten väestöryhmien huomioon ottaminen asuntotuotannossa, rahoitus- ja hallintamuodon mukaisista tavoitteista

päätettäessä ja rahoitusmallien sekä asumisen tukijärjestelmien kehittämisessä.

3. Olemassa olevan asuntokannan ja asuinympäristöjen ylläpito ja kehittäminen.

Kumppanuus valtion kanssa on tärkeää erityisesti kohtuuhintaista asumista ja suuria perusparannushankkeita koskevien tavoitteiden toteuttamisessa.

Tässä raportissa esitetyt toimenpiteet edustavat kuntien näkemystä ja ovat ajallisesti ja sisällöllisesti pidemmälle meneviä (2016 -2020) kuin ensimmäisellä aiesopimuksessa kaudella 2012–2015 on mahdollista saavuttaa.

Asuntotuotannon määrälliset tavoitteet 2012 – 2015

Helsingin seudun asuntotuotannon tavoitteena on valtion kanssa solmitun aiesopimuksen mukaan 12 000 – 13 000 asunnon rakentaminen vuosittain. Asuntotuotannosta vähintään 20 prosenttia tulee olla ara-vuokra-asuntoja, joiden tulee ensisijaisesti olla normaaleja vuokra-asuntoja. Kokonaistuotanto on jaettu kuntakohtaisiin tavoitteisiin, joiden toteutumista seurataan vuosittain. Pääkaupunkiseudun osuus seudun kokonaistuotannon tavoitteesta on noin 75 % ja KUUMA-kuntien 25 %. Aiesopimus sekä siihen liittyvä liiteaineisto ovat tämän raportin liitteenä.

Asuntotuotantoa pyritään aiesopimuksella ohjaamaan paitsi tuotannon määrän ja hallintamuotorakenteen osalta, myös sijoittumisen suhteen. Asuntotuotantoa ohjataan siten, että se parantaa seudun elinvoimaisuutta sekä lisää monipuolista asuntotarjontaa. Keskeisimmät asuntotuotannon alueet on määritelty aiesopimuksessa, ja ne sijoittuvat pääliikenneväylien yhteyteen sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta edullisille paikoille.

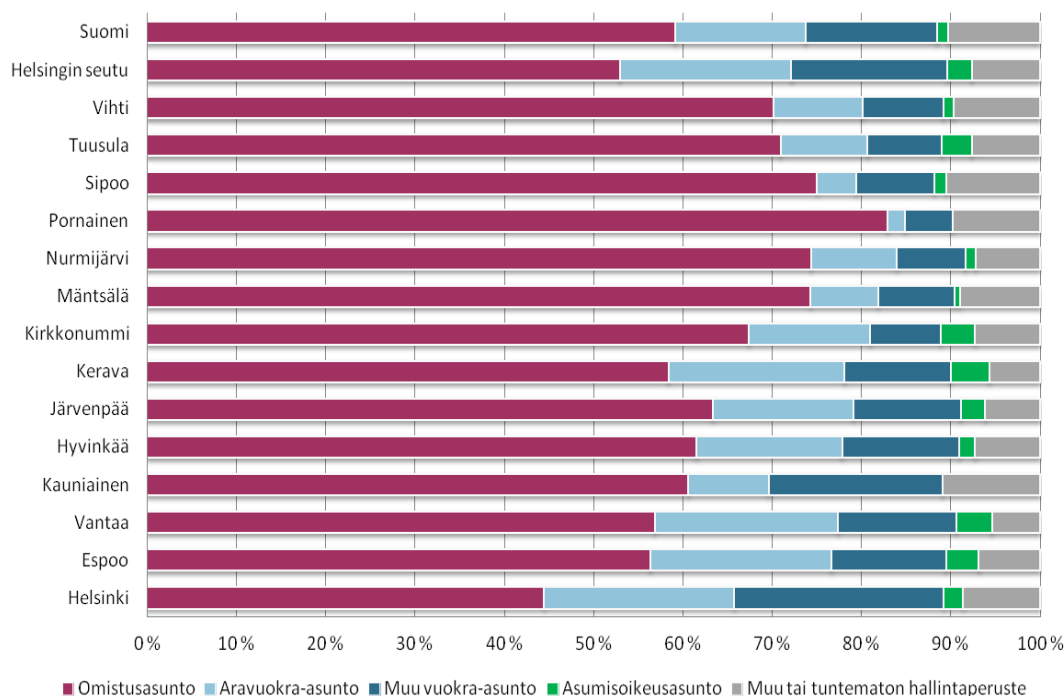
5. SEUDUN ASUNTOMARKKINAT

Alueellisten asuntomarkkinoiden keskeisinä seurattavina indikaattoreina voidaan asuntotuotannon ja asuntojen hintakehityksen ohella pitää alueen väestön määrän muutosta ja asukkaiden tulokehitystä, asuntolainojen korkotasoa sekä asumisväljyyden kehitystä. Helsingin seudun väestönkasvu on ollut vuosina 2005–2010 selvästi koko maata nopeampaa. Seudun väestönkasvu perustuu muuttovoittoon, eikä vuoden 2008–2009 talouden taantuma juurikaan hidastanut alueen väestön kasvua.

Helsingin seudulla asuntojen myyntihinnat ja vuokrat ovat nousseet voimakkaasti noin 2000-luvun puolivälistä alkaen. Helsingin seudun

asuntomarkkinakehitys on muodostanut pullonkaulan seudun työmarkkinoiden toimivuudelle sekä viimeisimmän taantuman jälkeen alkaneelle talouskasvulle. Asuntomarkkinoiden toimimattomuus muodostaa lisäksi uhan seudun asukkaiden hyvinvoinnille kun asu-
miskustannukset nousevat ja asumisvalintojen mahdollisuudet ka-
ventuvat erityisesti pieni- ja keskituloisissa kotitalouksissa. Vaikka
reaaliset palkkatulot ovat Helsingin seudulla kasvaneet nopeammin
kuin koko Suomessa, on asuntojen hintakehitys ollut nopeampaa.
Asuntojen nopea hintakehitys suhteessa tuloihin on korostunut eri-
tyisesti pääkaupunkiseudulla. Myös Helsingin seudun pysähtynyt
asumisväljyyskehitys viestii asuntotarjonnan vähäisyydestä. Muualla
Suomessa asumisväljyys on kasvanut tasaisesti 2000-luvulla, tosin
hitaammin kuin aikaisempina vuosikymmeninä.

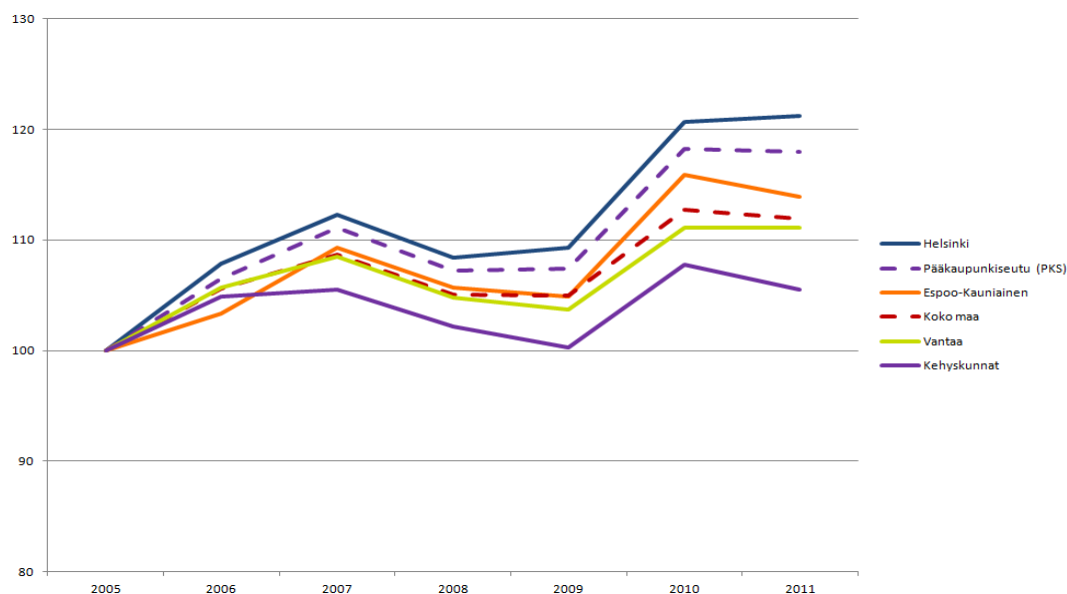
Omistusasuminen on Suomessa yleisin asumismuoto, ja urbanisoi-
tuvalla Helsingin seudullakin vuoden 2010 tietojen mukaan 53 %
asuntokannasta on omistusasuntoja (vakinaisesti asutuista asun-
noista 57 %). Seudun ytimessä pääkaupunkiseudun suurissa kau-
pungeissa vuokra-asuminen on muuta maata selvästi yleisempää.
Asuntolainojen korkotaso on pysynyt alhaisena viimeisen vuosi-
kymmenen ajan, mikä on osaltaan lisännyt omistusasumisen houkut-
televuutta myös Helsingin seudulla. Omistusasuntojen osuus asun-
noista on Helsingin seudulla kasvanut vuosina 2003–2010 yhteensä
3,2 prosenttiyksikköä.



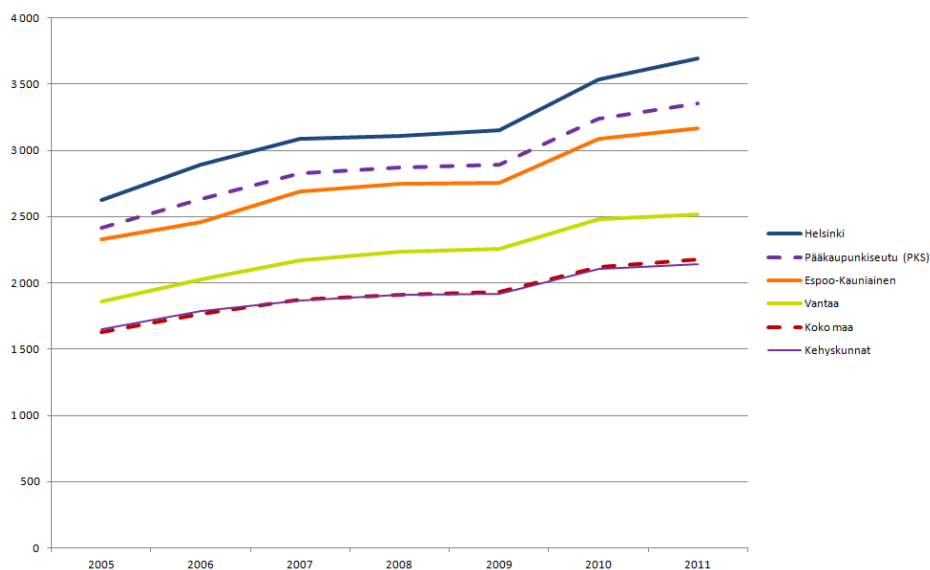
Kuva 8. Asunnot hallintaperusteen mukaan Helsingin seudulla 2010 (osuus asun-
tokannasta). Lähde: Tilastokeskus.

Asuntojen hintakehitys Helsingin seudulla

Asuntojen hinnat ovat Helsingin seudulla nousseet tasaisesti vuodesta 1996 alkaen lukuun ottamatta pieniä notkahduksia vuosina 2001–2002 ja 2008–2009. Vuodesta 2005 vanhojen kerrostaloasuntojen hinnat nousivat vuoteen 2011 mennessä Helsingissä 40, Espoossa 31, Vantaalla ja kehysalueella 26 prosenttia (Helsingin seudun suunnat 2/2011). Vuosina 2008–2010 vanhojen kerrostaloasuntojen neliöhinnat nousivat selvästi kaikissa seudun kunnissa Mäntsälää lukuun ottamatta. Asuntojen hintatasoon voidaan yrittää vaikuttaa parantamalla asuntorakentamisen edellytyksiä ja lisäämällä tuotannon volyymiä sekä sääntelemällä osan asunnoista hintatasoa.



Kuva 9. Vanhojen asuntojen hintaindeksi, reaali-indeksi (2005=100). Tilastokeskus.



Kuva 10. Vanhojen asuntojen neliöhinnat 2005–2011 (€/m²). Tilastokeskus.

Eniten Helsingin seudun asuntojen hintakehitykseen on vaikuttanut väestönkasvu sekä asuntokuntakoon pieneneminen, joiden aiheuttamaan asuntojen kysynnän kasvuun ei uustuotannolla ole pystytty vastaamaan. Pienen osan asuntokannasta tulisi olla aina tyhjillään, jotta asuntomarkkinat toimisivat ja säätelisivät itseään kysynnän ja tarjonnan tasapainon kautta. Helsingin seudulla tyhjillään olevien asuntojen osuus on arvioiden mukaan noin 2-3 % kannasta, kun toimivat markkinat edellyttäisivät ainakin 5 % osuutta.

Valtion tukema asuntotuotanto

Kohtuuhintaisen asumisen turvaaminen on Helsingin seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyn säilymisen kannalta elinehto. Asumisen kohtuuhintaisuutta on haasteellista määritellä. Kohtuuhintaisuus on määriteltävissä tarkoituksenmukaisesti vain suhteessa kotitalouden varallisuuteen, tulotasoon ja elämäntilanteeseen. Helsingin seudulla asumisen hinta- ja vuokrataso ovat selkeästi korkeampia kuin muualla Suomessa. Vaikka tulotaso on jonkin verran korkeampi kuin koko maassa keskimäärin, eivät tulotaso ja hinta- ja vuokrataso ole kuitenkaan tällä hetkellä tasapainossa.

Asumiskustannusten eroa Helsingin seudun ja muun maan välillä voidaan pitää kohtuuttomana, kun asumismenojen osuus käytettävissä olevista tuloista on Helsingin seudulla olennaisesti suurempi kuin muualla maassa. Rakentamisen kustannustason nousuun ovat vaikuttaneet tuotantotekijöiden niukkuus Helsingin seudulla ja koko maassa. Ammattitaitoisen työvoiman saaminen on jo pitkään ollut seudun ulkopuolelta tulevan tilapäisen työvoiman varassa. Kotimaisen työvoiman saatavuutta tulisi lisätä tekemällä rakennusala houkuttelevaksi työalaksi ja lisäämällä rakennusalan koulutusta.

Helsingin seutu muodostaa yhden työssäkäyntialueen sekä yhden asuntomarkkina-alueen kun muuttopäätöksiä tehdään seudun kuntien välillä. Seudun sisällä asuntomarkkinat ovat kuitenkin varsin eriytyneet. Kunnat eroavat toisistaan paitsi hintatason myös asuntokannan ja asuntotarjonnan suhteen. Myös kuntien sisällä kaupunginosat voivat olla eriytyneet yhtenäisestä kehityskulusta.

Ara-vuokra-asuntotuotannon tarve ja toteuttaminen

Vuokra-asuntojen kysyntä Helsingin seudulla on voimakasta johtuen vilkkaasta muuttoliikkeestä. Samanaikaisesti kireästä asuntomarkkinatilanteesta johtuen kuntien ara-vuokra-asunnoissa on erittäin pieni asukasvaihtuvuus. Vuokra-asuntokysyntä ei kuitenkaan jakaudu tasaisesti koko seudulla. Kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen kysynnän

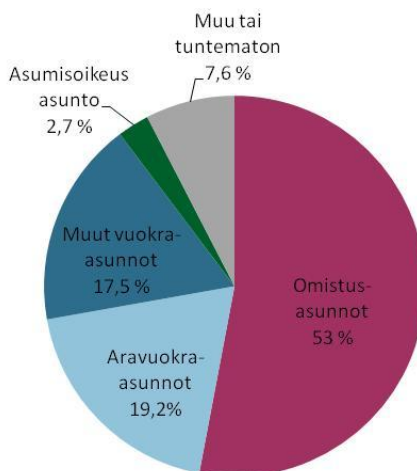
suurin kasvu keskittyy erityisesti pääkaupunkiseudun kuntiin ja jossain määrin radanvarren kaupunkeihin.

Valtion tukemaa asuntotuotantoa toteutetaan kuntien luovuttamille tonteille sekä sopimuksin myös yksityiselle maalle. Kuntien tulee kaavoituksella varmistaa ARA-kelpoisten tonttien syntyminen. Valtion tehtävänä on huolehtia riittävästä ja oikeanlaisesta rahoituksesta. Kunnat ja valtio luovat kuitenkin vain edellytyksiä asuntotuotannolle, ja asuntotuotannon volyymiin vaikuttaa voimakkaasti talouden suhdannekehitys.

Kohtuuhintaisella asumisella on perinteisesti tarkoitettu yhteiskunnan tukemaa ja sääntelemää asuntotuotantoa. Yhteiskunnan tuotantotuki on kuitenkin viime vuodet ollut melko vähäinen ja vanhan aravalainakannan korkotaso jopa kohtuuton. Lisäksi viime vuosina ns. yleishyödylliset yhteisöt ovat muuttaneet toimintakäytäntöjään, eivätkä yleishyödyllisyyttä asuntotuotannossa perinteisessä mielessä juuri ole toteuttaneet kuin kaupunkien omistamat vuokrataloyhtiöt ja erityisryhmille asuntoja tuottavat tahot.

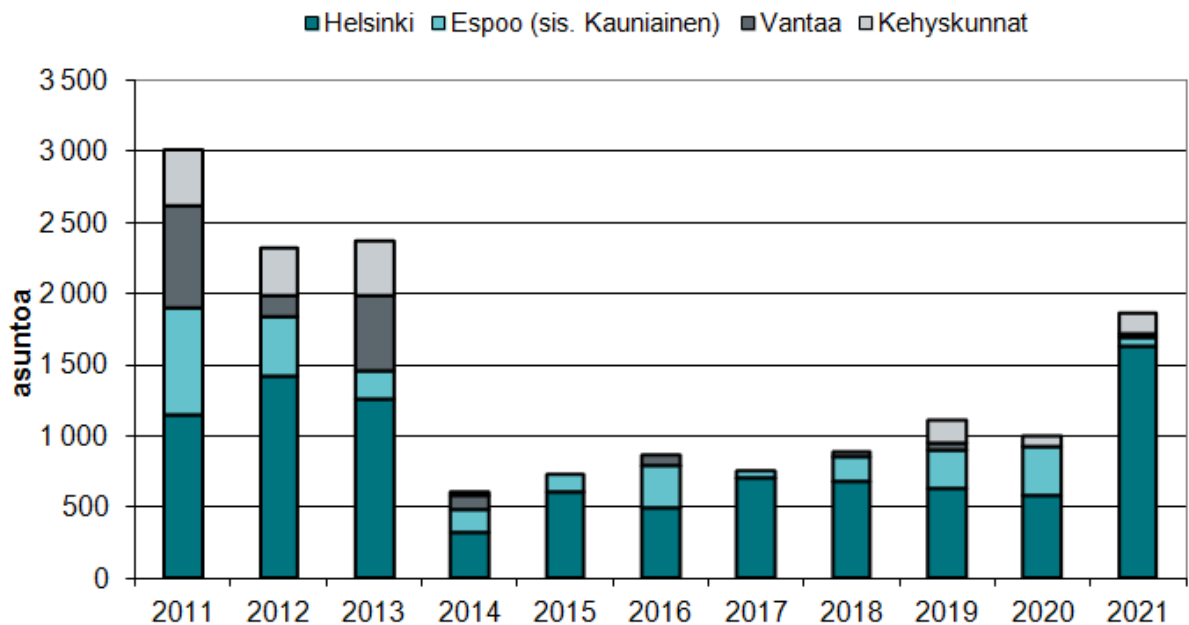
Käyttö- ja luovutusrajoituksista vapautuva vuokra-asuntokanta

Helsingin seudun asuntokanta oli vuoden 2010 lopussa noinsä 680 000 asuntoa. Luvussa ovat mukana myös asunnot, joissa ei asuta vakinaisesti. Vuonna 2010 Helsingin seudun asuntokannasta 19,2 % oli aravuokra-asuntoja. Tästä asuntokannasta merkittävä osa on seuraavan 10 vuoden aikana vapautumassa rajoituksista. 2010-luvulla aravuokrakantaa vapautuu aikaisempia vuosikymmeniä selvästi suurempia määriä, kun 1970-luvulla rakennettujen kohteiden laina-ajat ja vanhempien kohteiden 10 vuoden lisärajoitusajat päättyvät. Helsingin seudulla arvioidaan vuosina 2011–2021 vapautuvan noin 15 500 vuokra-asuntoa, mikä on 13 % aravalainoitetusta vuokra-asuntokannasta (ARA 2010). Selvityksessä ja vertailuluvuissa eivät ole mukana korkotuetut vuokra-asuntokohteet.



Kuva 11. Eri hallintamuotojen osuus Helsingin seudun asuntokannasta (n. 680 000 asuntoa) vuonna 2010. Lähde: Tilastokeskus.

Rajoituksista vapautuvista kohteista valtaosa sijaitsee pääkaupunkiseudulla. ARA:n tilastojen mukaan vuosina 2010–2019 pääkaupunkiseudulla rajoituksista vapautuu yhteensä 13 800 arava-asuntoa sekä 12 900 korkotuella rakennettua asuntoa. Merkittävä osa näistä on muiden kuin kuntien omistamia asuntoja. Kunnat ovat muita omistajia useammin peruskorjanneet asuntoja arava- tai korkotukilainoilla, jolloin rajoitusaikaa on jatkettu. Helsingin seudun kuntien aravalainoitettu vuokra-asuntokanta vaihtelee Pornaisten 46 asunnosta Helsingin yli 65 000 asuntoon. Näin ollen myös vapautuvien asuntojen määrät sekä niiden vaikutus kuntien asuntokantaan on hyvin erilainen. Pornaisissa vapautuu vuosina 2011–2021 kolmasosa aravavuokrakannasta, mutta kyse on vain kourallisesta asuntosta.



Kuva 12. Rajoituksista vuosina 2011–2021 vapautuvat aravuokra-asunnot Helsingin seudulla. Lähde. ARAKIRE-tietokanta, ARA 2010.

Ympäristöministeriön vuokra-asuntojen omistajatahoille tekemän kyselyn mukaan todennäköisin tulevaisuudennäkymä vapautuville vuokra-asunnoille on niiden säilyminen vuokratyössä. Erityisesti pääkaupunkiseudun kuntien, suurimpien yleishyödyllisten yhteisöjen sekä erityisryhmien asuntojen omistajien voidaan ennakoida pitävän vapautuvat aravuokra-asunnot vuokratyössä. Kuitenkin selvitys paljasti, että pääkaupunkiseudulla selvästi muuta maata suurempi osa jo vapautuneista kohteista oli muutettu kokonaan omistusasunnoiksi. Kasvukeskuksissa vuokra-asuntojen myyminen on siis ollut ainakin osassa kohteista houkutteleva vaihtoehto.

Selvityksen mukaan koko maassa rajoituksista jo vapautuneissa kohteissa vuokrataso oli useimmiten noussut lähelle markkinahintoja. Pienemmissä kunnissa kuitenkin näiden kohteiden vuokrataso saattoi olla jo ennen vapautumista hyvin lähellä markkinahintoja, jolloin vapautumisella ei juuri ollut vaikutusta vuokriin. Monissa suurissa kaupungeissa vuokrat olivat kuitenkin vapautumisen jälkeenkin pysyneet keskimäärin markkinavuokria kohtuullisempina. Aineistossa poikkeuksen tekivät Espoo ja Vantaa, joissa vuokrataso oli noussut jopa markkinahintoja korkeammaksi. Aineiston suppeudesta johtuen tästä ei voida kuitenkaan vetää yleistettävissä olevia johtopäätöksiä pääkaupunkiseudulla vapautuvan vuokra-asuntokannan tule-

vaisuudesta. Kun huomioidaan pääkaupunkiseudun ja erityisesti Helsingin korkea vuokrataso, voidaan kuitenkin olettaa rajoitusten poistumisen vaikuttavan negatiivisella tavalla kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan kokoon. Kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen määrä saattaa laskea Helsingin seudun kunnissa mikäli vapautuvan vuokra-asuntokannan vuokrataso nousee, osa asunnoista myydään eikä aravuokra-asuntojen uustuotannolla paikata vapautumisesta aiheutuvaa poistumaa.

Nykyinen valtion tukema vuokra-asuntotuotanto on niin vähäistä, ettei se riitä korvaamaan edes seudulla rajoituksista vapautuvia vuokra-asuntoja. Tällöin vaarana on, että jo olemassa olevassa aravuokra-asuntokannassa asukasrakenne yksipuolistuu.

Muu kohtuuhintainen asuntotuotanto ja asumistuen merkitys

Helsingin seudulla tavoitteena on luovuttaa tontteja ja luoda toteutusedellytyksiä myös muulle kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle kuin aravuokra-asunnoille. Tavoitteiden toteuttamisella pyritään vahvistamaan koko seudun ja seudun kuntien elinkeinopoliittisia tavoitteita.

Asumisoikeusasuntotuotantoa tulee voida toteuttaa kasvukeskuksiin riittäviä määriä. Asumisoikeusasuntojen kysyntä on ollut poikkeuksellisen vilkasta. Esimerkiksi seniori-ikäiset ovat löytäneet asumisoikeusasumisen mahdollisuutena hakeutua ajanmukaisiin asuntoihin palvelujen äärelle. Asumisoikeustalot ovat myös keino tasapainottaa vanhojen alueiden vuokratalovaltaista asuntokantaa ja sitä kautta edistää asukasrakenteen monipuolistumista ja alueiden sosiaalista eheyttä. Asumisoikeusasuntojen toteuttamisedellytykset tulisi turvata Helsingin seudulla ja erityisesti tiiviin kaupunkiasumisen kasvukeskuksissa, jotta asumismuoto tarjoaisi varteenotettavan vaihtoehdon vuokra-asumiselle.

Helsingin seudun kunnat ovat kehittäneet myös omia malleja kohtuuhintaisen asuntotarjonnan lisäämiseksi. Helsingissä on käytössä omistusasuntotuotannon Hitas- järjestelmä, jossa kaupunki valvoo uudiskohteiden hankinta-arvoja sekä vanhojen asuntojen jälleenvuokrahintoja. Muissa seudun kunnissa kohtuuhintaista asuntotuotantoa ovat mm. asumisoikeustuotanto ja erilaiset osaomistusmallit.

Sosiaali- ja terveysministeriössä on valmisteltu asumistuen kokonaisuudistusta. Uudistus on toteutumassa vuoden 2015 alussa. Asumistuen avulla voidaan turvata heikompiosasten pärjääminen asuntomarkkinoilla. Nyt kun samanaikaisesti monia uusia ryhmiä on siirtymässä laitoshoidon parista asumispalveluiden ja asumistuen piiriin, tulisi tuen läpinäkyvyys, ennustettavuus ja riittävä taso turvata.

Toimenpiteet

- Asumistukijärjestelmää tai muita asumisen tukijärjestelmiä on kehitettävä yhdessä valtion kanssa siten, että asukkaat voivat sijoittua tasaisesti sekä uuteen että olemassa olevaan asuntokantaan, jolloin vältetään mm. polarisoituminen.

Eri asukasryhmien asumisen järjestäminen

Valtion investointiavustuksin tukemien vuokra-asuntojen tuottaminen erityisryhmille on kiinnostanut toimijoita ja niiden tuotanto on kasvanut jopa normaalien vuokra-asuntojen tuotantoa suuremmaksi. Kuluksen aiesopimuskauden aikana erityisryhmien asumisjärjestelyt ovatkin edistyneen erittäin positiivisesti. Toisaalta kun pääosa Helsingin seudulle toteutetuista vuokra-asunnoista on rakennettu nk. nimetyille ryhmille eli esimerkiksi vanhuksille, opiskelijoille ja asunnottomille, on se entisestään vaikeuttanut mm. elinkeinoelämän tarvitseman työvoiman vuokra-asuntojen saantia. Seudulla on löydettävä tasapaino nimettyjen ryhmien ja työssäkäyvien asuntotuotannolle.

Erityisryhmille tarkoitetuille korkotukiasunnoille on ollut mahdollista saada 10–50 prosenttia investointiavustusta riippuen kohderyhmästä ja asuntohankkeesta. Erityisryhmien asumisen järjestämisen painopiste on viime vuosina ollut laitoshoidon purkamisessa ja siirtymisessä kodinomaisiin asumisyksiköihin. Euroopan komissio antoi vuonna 2009 kaikkia EU-maita koskevan raportin laitoshoidon purkamisesta. Käytännössä tämä tarkoittaa siirtymistä laitosasumisesta asumispalveluihin. Laitoshoidon purkua perustellaan ihmisoikeuksien toteuttamisen, ihmisen itsemääräämisoikeuden, elämänhallinnan ja osallisuuden näkökulmasta.

Laitoksissa nyt asuvien vanhusten, kehitysvammaisten ja mielenterveyskuntoutujien asumisen uudelleen järjestäminen on kunnille merkittävä tehtävä. Pitkäaikaisasunnottomien kohdalla korostuu erityisesti päihde- ja mielenterveysongelmaiset. Kuntien on järjestettävä kullekin erityisryhmälle tarpeiden mukaista tuettua asumista, palveluasumista ja tehostettua palveluasumista. Uusien asumisyksiköiden sijainnin, koon ja niihin tulevien asuntojen sekä asukkaiden osalta on ARA:n taholta annettu varsin tarkat ohjeet. Pienten yksiköiden rakentaminen ja palveluiden järjestäminen kohtuuhintaisesti on melkoinen haaste ja kehittämiskohde kunnille.

Pääkaupunkiseudun kunnissa on pitkäaikaisasunnottomuuden vähentämiseen liittyen toteutettu sekä asumisyksiköitä että erilaisia tukiasuntohankkeita.

Opiskelija-asuntojen toteuttamisessa pääpaino on kysynnän mukaisesti ollut pääkaupunkiseudun suurissa kaupungeissa. Muissa alueen kunnissa opiskelijoille osoitetaan asuntoja pääosin normaalista vuokra-asuntokannasta. Nuorisoasuntoja on rakennettu erityisesti

pääkaupunkiseudulla, mutta myös radanvarsikunnissa on tarvetta näille asunnoille.

Ikäihmisten määrän kasvaessa kasvaa myös tarve erityyppisille vanhusväestölle soveltuville asunnoille. Tarvitaan sekä omistus- että vuokra-asuntoja, jotka ovat esteettömiä ja joissa on mahdollisuus yhteisöllisyyteen.

Toimenpiteet

- Kunnan roolina on luoda valmiudet ARA-vuokra-asuntojen toteutukselle kaavoituksella, tontinluovutuksella ym. Ensisijaisesti kuntien vastuulla on riittävän tonttivarannon osoittaminen tähän tarkoitukseen.
- Muiden toteuttamisedellytysten turvaamiseen pyritään yhdessä Helsingin seudun kuntien yhteistyön ja valtiokumppanuuden kautta.
- Kunnat ja valtio huolehtivat yhteistyössä olemassa olevien rakennuttajaorganisaatioiden kanssa siitä, että tavoitteen mukainen valtion tukema ARA-vuokra-asuntotuotanto toteutuu.
- Valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon tavoite 20 % on mahdollista toteuttaa vain, jos valtio tulee taloudellisesti tuntuvasti vastaan.
- Korkotukilainaehtoja tulee parantaa loiventamalla korkotuen alenemista ja pidentämällä korkotukiaikaa.
- Lainaehdoissa tulee olla myös paikallista hintajoustoa, mikä mahdollistaa ARA-tuotannon toteuttamisen sellaisille alueille, joille asetetut rakentamista koskevat vaatimukset ovat tavanomaista korkeammat. Tällä on merkitystä mm. segregaaation ehkäisyssä.
- ARA:n laatu- ja kustannusvalvontaa tulee uudistaa siten, että valvonnan pääpaino kohdistettaisiin asumiskustannusten kohtuullisuuden tarkasteluun, eikä rakentamiskustannusten nousuprosenttien ja rajahintojen tarkasteluun. Tällä hetkellä jäykä hintavalvonta estää joidenkin kohteiden käynnistämisen.
- Valtion tuen nimettyjen asukasryhmien asumisen järjestämiseen tulee olla riittävää (myös palveluasumisen tukipalvelujen järjestäminen)
- Uudet erityisryhmille rakennettavat asuntohankkeet edellyttävät parannettujen korkotukilainaehtojen lisäksi myös riittävää investointiavustusta.

- Helsingin seudun kuntien asukasvalintojen yhdenmukaisuuden parantamista tulee selvittää.

Pientaloasuminen

Omakotiasuminen on Helsingin seudulla monelle tärkeä tavoite, elämäntilanteeseen erittäin sopiva asumismuoto ja osa asumisen monimuotoisuutta. Omakotitonttien kysyntä on Helsingin seudulla selvästi tarjontaa suurempi. Kohtuuhintaisten asemakaavoitettujen tonttien puute on omalta osaltaan johtanut rakentamiseen asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolelle eli nk. hajarakentamiseen erityisesti maaseutumaisten kehyskuntien alueella. Viime vuosina kehyskunnissa asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolelle myönnettyjen rakentamisen lupien määrä ei kuitenkaan ole enää kasvanut. Omakotitonttien tuottaminen edellyttää kunnilta pitkäjänteistä maanhankintaa ja kaavoitusta. Lisäksi uusilla omakotialueilla tarvitaan merkittäviä investointeja kunnallistekniikkaan ja palveluiden järjestämiseen.

Pääkaupunkiseudulla keskitytään erityisesti tiiviin, kaupunkimaisiin oloihin soveltuvan omakoti- ja pientalokonseptien kehittämiseen, jotta pientaloasumista voitaisiin halukkaille tarjota nykyistä enemmän myös seudun ydinalueella. Myös muissa seudun kunnissa erityisesti keskusta-alueilla tai keskustan tuntumaan tulevilla omakotitaloalueilla tonttikoot voivat olla pieniä, koska pyrkimyksenä on toteuttaa kaupunkiomakotiasumista. Kiinnostusta olisi seudun kunnissa myös ryhmärakentamiseen, mutta ainakin toistaiseksi sen toteuttamiselle on sekä lainsäädännöstä että rahoituksesta johtuvia esteitä. Ryhmärakentamisen etuna on se, jos yhteisillä hankinnoilla ja urakoinneilla saadaan kustannuksia painettua alemmaksi.

Tuloerot eriyttävät yhä enemmän asumismahdollisuuksia ja asumisvalintoja, ja tulotasolla on entistä selvemmin vaikutusta asunnon hallintamuodon valintaan. Esimerkiksi omakotiasuminen on muuttunut 1990-luvun alusta Suomessa yhä selvemmin hyvätuloisten asumismuodoksi. Vielä vuonna 1988 talon omistaminen oli Suomessa yhtä yleistä alimpaan ja ylimpään tulokymmenykseen kuuluvissa tuloluokissa ollen molemmissa 35 %. Vuonna 2004 alimmasta tuloluokasta enää 14 % omisti talon, kun ylimmässä tuloluokassa talon omistajia oli 48 %.

Omakotitalon korkotukilainoja ei ole myönnetty Helsingin seudulle. Syynä on mm se, että käytössä olevat tuloajat ovat niin alhaiset, ettei niitä vastaavilla tuloilla omakotitaloa Helsingin seudulle voi rakentaa. Lisäksi luottolaitosten lainakorot ovat jo pitkään olleet niin alhaiset, ettei tukea ole tarvittu. Tukimuodon ylläpito jatkossa edellyttää, että koko järjestelmä on mietittävä uudelleen.

Toimenpiteet

- Korkotuen ehtoja tulee muuttaa siten, että myös omakotikohteen on sijaittava asemakaavoitetulla alueella
- Maankäyttö- ja rakennuslakiin tulee tehdä tarvittavat muutokset, jotta kunnat voivat paremmin ohjata omakotirakentamista asemakaava-alueiden ulkopuolella
- Kuntien tulee tehostaa maanhankintaa ja kaavoitusta myös pientalorakentamista varten.

Asuntokannan ja asuinalueiden elinvoimaisuus

Helsingin seudun yhtenä vahvuutena on se, että alueella voidaan tarjota hyvinkin erilaisia asumismahdollisuuksia ja asuinympäristöjä. Maaseutumaisilla alueilla on vähemmän asutusta ja siksi rauhallisempaa. Keskuksissa on paljon asukkaita, palveluita ja kasautumiseduista hyötyviä toimialoja. Maan sisäinen muuttoliike yhdessä maahanmuuton kanssa monipuolistaa seudun väestörakennetta ikärakenteen sekä monikulttuurisuuden näkökulmasta.

Korjausrakentamisen tarve ja kustannukset ovat Helsingin seudulla jatkuvasti kasvaneet asuntokannan ikääntymisestä johtuen. Korjausvelka kohdistuu vanhan asuntokannan perusparantamisen lisäksi asuinympäristöjen kehittämiseen.

Asuntojen korjaaminen on useilla alueilla tarpeellista olemassa olevan asuntokannan kilpailukyvyyn säilyttämiseksi asuntomarkkinoilla. Tämä edellyttää mm. uusien toiminta- ja rahoitusmallien kehittämistä perusparantamiseen yhteistyössä valtiovallan ja muiden toimijoiden kanssa. Peruskorjauslainojen lainaehtoja tulee parantaa ja rakentamisvuoteen sidotuista enimmäislainamääristä tulee luopua. Korjauslainojen ehtojen parantamisella varmistetaan vanhojen asuntojen säilyminen kohtuuhintaisessa vuokra-asuntokäytössä. Oleellinen tavoite on laatutason parantaminen nykyistä ja ennen kaikkea tulevaa kysyntää vastaavaksi.

Täydennysrakentaminen on yksi keino sekä alueiden monipuolisuuden vahvistamisessa että yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä. Tällöin tarjoutuu mahdollisuus toteuttaa olemassa olevaan rakentamiseen esimerkiksi omistusasuntoja vuokra-asuntovaltaisille alueille, kerrostaloalueille pientaloja tai kehyskunnissa liian tehottomasti rakennetuille alueille kerrostaloja. Täydennysrakentaminen on kuitenkin hidasta eivätkä sen volyymit riitä muuttamaan asuntokantaa ja sitä kautta asukasrakennetta kovin nopeasti. Kaavan laatiminen olemassa oleville alueille vie vuosia, ja kaavan vahvistumisen jälkeenkin toteutukseen kuluu aikaa.

Valtion tukeman vuokra-asuntokannan määrän kasvattaminen kysyntää vastaavaksi koko seudulla on erittäin tärkeää mm. segregaatiossa eli sosioekonomisen alueellisen eriytymisen näkökulmasta. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan on oltava niin kattava, että asuntoja on tarjolla myös tavallisille, pienituloisille ja vähävaraisille työssä käyville kotitalouksille. Kysyntää vastaamaton ja liian pieni kohtuuhintainen asuntokanta voi johtaa yksittäisten talojen ja kokonaisten asuinalueiden asukasrakenteen yksipuolistumiseen ja huonon osaisuuden kasaantumiseen mikäli asumisvaihtoehdot ovat paitsi asuntotarjonnan myös asuntojen sijainnin puolesta rajalliset. Kohtuuhintaista vuokra-asumista tarvitaan lisää seudulle, mutta sen sijoittamisessa tulisi huomioida paitsi koko seudun aluerakenne myös paikalliset olosuhteet eli asuntojen kysyntä sekä väestörakenteen tasapainoisuus. Seudullisessa maankäytön ja asumisen suunnittelussa avainasemassa tulisi olla nimenomaan asumisen vaihtoehtojen monipuolisuus, jonka kautta seudun kaikki alueet säilyvät elinvoimaisina.

Toimenpiteet

- Uusia rahoitusmalleja perusparantamiseen tulee kehittää yhteistyössä valtion kanssa
- Asuntoaluekohtaisia avustuksia tulee myöntää koko Helsingin seudulle
- Määrärahoja hissiavustuksiin ja esteettömyyden parantamiseen tulee lisätä
- Peruskorjauslainojen lainaehdot tulee parantaa ja rakentamiskuuteen sidottuista enimmäislainamääristä tulee luopua. Korjauslainojen ehtojen parantamisella varmistetaan vanhojen asuntojen säilyminen kohtuuhintaisessa vuokra-asuntokäytössä. Asuntojen korjaaminen on useilla alueilla tarpeellista segregaatiossa estämiseksi ja olemassa olevan asuntokannan kilpailukykyyn säilyttämiseksi asuntomarkkinoilla.

6 SEUDULLISET ENNUSTEET

Väestökehitys

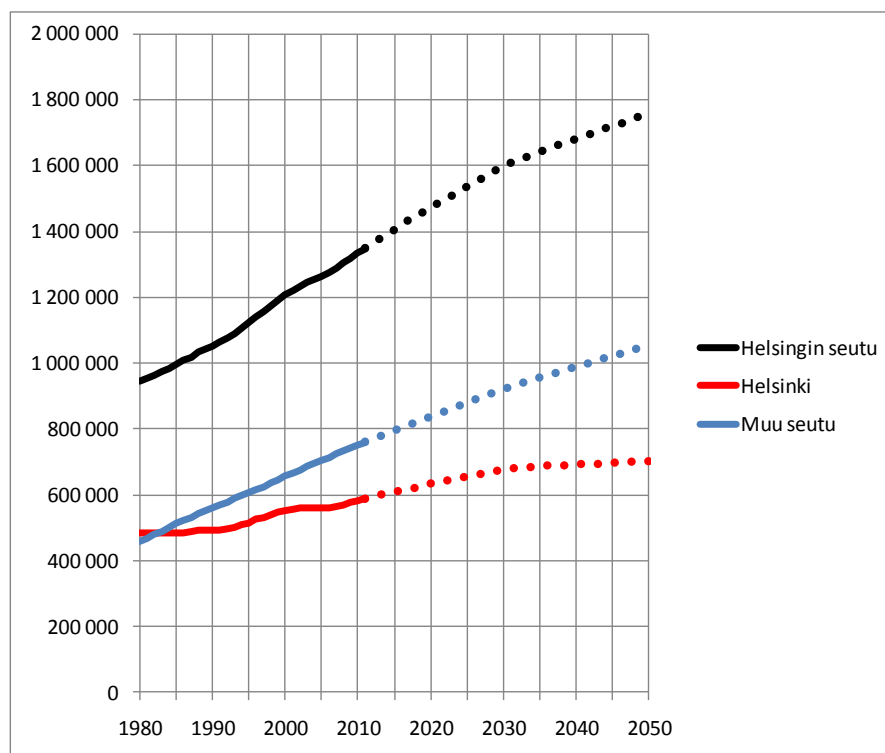
Helsingin kaupungin tietokeskuksen mukaan Helsingin seudun 14 kunnan väkiluvun kasvu oli vuosina 1980–2010 keskimäärin 13 000 henkeä vuodessa. Väkiluku vuodenvaihteessa 2010/2011 oli 1 349 453. Vuonna 2010 Helsingin seudun 14 kunnan alueella väestö kasvoi 14 087 henkeä. Edellisenä vuonna 2009 kasvua oli 15 146 henkeä. Seudun väestönkasvu on hidastunut jonkin verran vuodesta 2008 muuttovoiton vähenemisen vuoksi. Vuonna 2010 seutu sai muuttovoittoa 6 835 henkeä, ja muuttovoitosta yli 5 000 tuli ulkomail-

ta. Luonnollinen väestönkasvu eli syntyneiden enemmitys kuolleisiin nähden on ollut vakaata koko Helsingin seudun tasolla nettomuuttoon verrattuna.

Helsingin seudulle on laadittu uusi väestöennuste 2012–2050 vuonna 2011. Ennusteen perusvaihtoehto perustuu varovaisen optimistiseen mutta realistiseen aluetalouden skenaarioon. Helsingin seudun työllisyyskasvun ennakoidaan olevan vuosittain 0,5 – 1 prosenttiyksikköä korkeampaa kuin koko maassa. Myös tuotannon arvioidaan kasvavan seudulla hieman nopeammin kuin koko maassa. Skenaariorissa arvioidaan, että Helsingin seutu pysyy edelleen kohtuullisen kilpailukykyisenä ja vetovoimaisena alueena ja pystyy ylläpitämään vahvuuksiaan sekä välttämään pahojen kansainvälisten ja kansallisten uhkien kärjistymisen. Vuoden 2011 jälkeen Helsingin seudun tuotannon ja työllisyyden kasvun arvioidaan hidastuvan jonkin verran.

Kun työmarkkinoilla on vahva yhteys Helsingin seudun ja sen ulkopuolisten alueiden väliseen muuttoliikkeeseen, niin seudun sisäinen Helsingin ja muun Helsingin seudun välinen muuttoliike on sidoksissa pääasiassa seudullisiin asuntomarkkinoihin. Väestöprojektiossa Helsingin seudun asuntomarkkinoiden arvioidaan sopeutuvan väestönkasvuun. Koko Helsingin seudulla arvioidaan valmistuvan keskimäärin noin 10 000 asuntoa vuodessa vuoteen 2030 asti. Asuntomarkkinoiden ennakoidaan tulevaisuudessakin toimivan rajoittavana tekijänä muuttoliikkeelle, sillä asuntojen hintaeron pääkaupunkiseudun ja muun Suomen välillä ennakoidaan säilyvän vähintään entisen suuruisena.

Helsingin seudun väestön ennustetaan kasvavan ennusteen perusvaihtoehdon mukaan 1,6 miljoonaan vuonna 2030, joten väkiluku kasvaa 260 000 asukkaalla 20 vuoden aikana. Vuonna 2050 väkiluvun arvioidaan olevan 1,76 miljoonaa.



Kuva 5 . Helsingin seudun väestö 1.1.1980–2011 ja ennuste 1.1.2012–2050

Toimialarakenne ja talouskasvu

Useimmilla alueilla yritystoiminnan toimialarakenne on muuttunut yleisen toimialarakenteen muutoksen myötä. Vaikkakin rakennemuutos toteutuu yleensä suhteellisen hitaasti, niin tietyn ajankohdan toimialarakenne heijastuu voimakkaasti tulevien vuosien muutokseen. Alueet, joiden toimialarakenne painottuu kasvaviin aloihin, ovat parhaissa asemissa hyötymään kasvusta.

Suomessa ajanjaksona 1988-2008, mihin sisältyy 1990-luvun lama-vuodet, koko maan kaikkien alojen työllisyys kasvoi vain 2 prosenttia. Toimialoittain muutosluvut erosivat kuitenkin huomattavasti toisistaan. Liike-elämän palveluissa työpaikkamäärä kasvoi 113 prosenttia. Muita merkittävästi kasvaneita aloja olivat kotitalouspalvelut (39 %), koulutus (23 %), terveys- ja sosiaalipalvelut (19 %), metalliteollisuus ainoana teollisuusalan (17 %) sekä majoitus- ja ravitsemisala (11 %). Supistuvia aloja olivat mm. maatalous (-52 %), metsätalous, elintarviketeollisuus, metsäteollisuus ja muu teollisuus (-30 – -40 %)¹.

Helsingin seudun, maan tärkeimmän työpaikka-alueen ja palvelukeskittymän, elinkeinorakenteelle on ollut jo vuosikymmeniä ominaista erikoistuminen monille niistä toimialoista, jotka ovat valtakunnalli-

¹ Yritystoiminnan sijoittuminen ja työpaikkakeskittymine muodostuminen monikeskuksisessa aluerakenteessa, Sektoritutkimuksen neuvottelukunta 5-2011

sesti kasvaneet ja pääkaupunkimme on saanut tätä kautta osansa tästä kasvusta. Huolimatta maata kohdanneesta 1990-luvun alun lamasta, 2000-luvulla tapahtuneista tuotannon siirroista edullisemman kustannustason maihin, ICT-alan kriiseistä sekä metsäteollisuuden rajuista muutoksista elinkeinorakenteen edullisen painottumisen ja erikoistumisen kautta Helsingin seudulla työpaikkamäärä kasvoi vuodesta 1987 vuoteen 2007 lähes viidenneksellä työpaikkamäärän pysyessä käytännössä koko maassa ennallaan.

Työpaikkamäärän kehitys

Helsingin seutu muodostaa ylivoimaisesti maamme suurimman työssäkäyntialueen. Alueen 14 kunnassa oli työpaikkoja vuonna 2011² kaikkiaan 744 700, mikä oli 30 prosenttia maamme 2 474 000 työpaikasta Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen tietojen mukaan. Helsingin seudun työpaikoista yli puolet, 55 prosenttia, sijaitsi Helsingissä. Espoon osuus vastaavasti oli 17, Vantaan 15 ja kehyskuntien yhteinen osuus 14 prosenttia.

Helsingin seudun, kuten koko Suomenkin, talouskehitys oli 1990-luvulla jyrkästi kaksivaiheinen. Koko kansantalous ja Helsingin seudun talous ajautui syvään lamaan heti vuosikymmenen alussa. Tuotanto lähti uudestaan kasvuun vuonna 1994 ja vuosina 1996–2000 tuotannon arvonlisäys kasvoi vuosittain keskimäärin kahdeksalla prosentilla. Nopean tuotannon kasvu johti myös työpaikkamäärän nopeaan kasvuun. Vuosina 1994–2000 työpaikkamäärän lisäys oli keskimäärin neljä prosenttia vuodessa ja seitsemässä vuodessa luotiin tänne 156 000 uutta työpaikkaa³. Tuolloin Helsingin seutu olikin niin tuotannon määrän, työpaikkamäärän kuin väestön kasvun osalta kolmanneksi nopeimmin kasvanut metropolialue EU-maissa.

2000-luvun alkuvuosiin osui tuotannon kasvun osalta notkahdus alaspäin. Vuosina 2001–2004 jäi työpaikkamäärän kokonaiskasvu 14 000 työpaikkaa eli oli noin puoli prosenttia keskimäärin vuodessa. Vuosina 2005–2008 saavutettiin hieman nopeamman kasvun ura. Neljässä vuodessa seudun työpaikkamäärä kasvoi 63 000:lla keskimääräisen vuosittaisen työpaikkamäärän lisäyksen ollessa 2,2 prosenttia vuodessa. Koko maassa vuosittainen kasvu oli keskimäärin 1,7 prosenttia vuodessa. Koko maan 166 000 uudesta työpaikasta 63 000 eli lähes 40 prosenttia syntyi Helsingin seudulle.

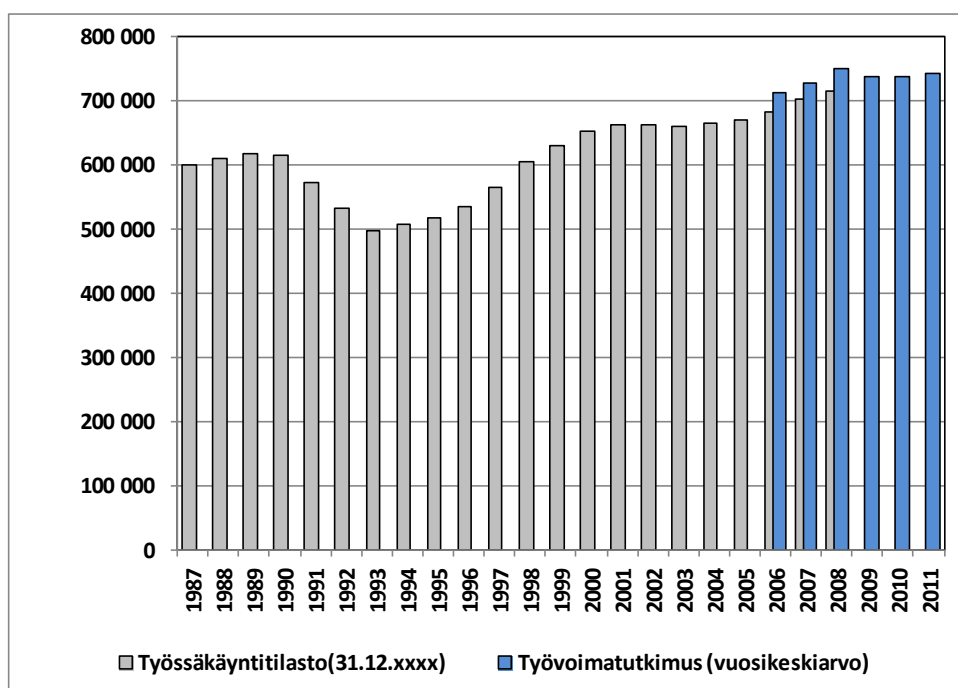
Maailmanlaajuinen finanssikriisi ja sitä seurannut reaalityövoiman taantuma vaikuttivat voimakkaasti Suomeen kokonaistuotannon volyymin voimakkaana laskuna vuonna 2009. Tämä kokonaistuotannon volyymin lasku näkyi vahvasti myös Helsingin seudulla. Vuonna

² Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen vuosineljännestitietojen keskiarvo

³ 1990-luvun tiedot perustuvat Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston tietoihin.

2009 seudun yritysten liikevaihto laski 14,5 prosentilla. Vaikutus työllisyyteen ei kuitenkaan ollut näin dramaattinen.

Helsingin seudulla työssä käyvien määrä kääntyi lähes 2 prosentin laskuun vuonna 2009. Kaikkiaan työpaikkoja katosi 13 000. Vuonna 2010 työpaikkamäärä säilyi ennallaan kääntyen vuonna 2011 prosentin nousuun 7 000 uuden työpaikan myötä. Kaikkiaan työpaikkamäärän lasku vuosina 2009–2011 oli Helsingin seudulla 0,8 prosenttia (lähes 5 300 työpaikkaa). Koko maan työpaikkamäärä putosi jaksolla 2,3 prosenttia ja kato oli 57 000 työpaikkaa.



Kuva 6. Työpaikat Helsingin seudulla Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston mukaan 1987–2008 ja työvoimatutkimuksen mukaan 2006–2011.

Helsingin seututietoryhmän tilaamassa Kaupunkitutkimus TA Oy:n laatimassa Helsingin seudun työpaikkaennusteessa⁴ ennakoita Helsingin seudun työpaikkamäärän kasvavan vuodesta 2010 vuoteen 2020 pääkaupunkiseudulla 4,7 prosentilla ja kehysalueella 8,2 prosentilla.

⁴ Uudenmaan ja Helsingin seudun työpaikkaprojektiot, Tilaajana Helsingin seututietoryhmä, laatija Kaupunkitutkimus TA Oy

MAL 2020 LIITTEET

- 1. Helsingin seutu 2050, Maankäytön, asumisen ja liikenteen strategiset linjaukset**
- 2. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012 -2015.**
- 3. Aiesopimus 2008–2012; Helsingin seudun kuntien aiesopimuksen seuranta, koko asuntotuotanto, ARA-vuokra-asuntotuotanto sekä kaavoitettu uusi asuinkerrosala kunnittain (KATSE- tiedot)**
- 4. Helsingin seudun liikennejärjestelmä suunnitelman (HLJ:n) tiivistelmä**
- 5. Aiesopimuksen 2012 -2015 liitteet**

Taulukko 1:

Helsingin seudun asuntotuotannon tavoitteet ja tuotannon edellyttämä asemakaavoitettu kerrosala kunnittain kaudelle 2012 -2015

Kartta 1:

Asumisen ensisijaiset kohdealueet Helsingin seudulla vuosina 2012 -2015, aluetunnukset

Kartta2:

Asumisen ensisijaiset kohdealueet pääkaupunkiseudulla 2012 -2015, aluetunnukset

Taulukko2:

Asuntotuotantotavoitteet asumisen ensisijaisilla kohdealueilla vuosina 2012 -2015, Helsingin seudun 14 kunnan taulukot

Kartta 3:

Asuntotuotantotavoitteet asumisen ensisijaisilla kohdealueilla Helsingin seudulla vuosina 2012 -2015

Kartta.4:

Asuntotuotantotavoitteet asumisen ensisijaisilla kohdealueilla pääkaupunkiseudulla vuosina 2012 -2015

Kartta 5:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011. Kiireellisyysjärjestys infrastuktuurin kehittämishankkeille

Kartta 6:

Asumisen ensisijaiset kohdealueet ja HLJ 2011- hankkeet

Kartta 7:

Asumisen kohdealueet Helsingin seudulla vuosina 2016 – 2020 aluetunnukset

Taulukko 3:

Asumisen kohdealueet pääkaupunkiseudulla vuosina 2016 – 2020 aluetunnukset

Kartta 9:

Asuntotuotantoarviot asumisen ensisijaisilla kohdealueilla Helsingin seudulla vuosina 2016 -2020

Kartta 10: Asuntotuotantoarviot asumisen ensisijaisilla kohdealueilla pääkaupunkiseudulla vuosina 2016 - 2020

LIITE 1**Helsingin seudun MAL 2050 - strategiset linjaukset**

HSYK 22.4.2010

I**Strateginen linjaus**

Seudun menestymisen elinehto on kansainvälinen verkottuminen, jonka toteutumisen esteet raivataan. Seudusta muodostetaan monikulttuurinen metropoli, jossa on toimiva paikallistalous.

Toimenpiteet

- 1 Huolehditaan metropolialueen kytkeytymisestä kansainvälisiin ja globaaleihin verkostoihin.
- 2 Harjoitetaan aktiivista yhteistyötä eri toimijoiden ja muun Suomen kanssa, sillä se on kansainvälisen kilpailukyvyn edellytys.
- 3 Laajennetaan pääkaupunkiseudun Menestyvä Metropoli kilpailukykystrategia kattamaan koko Helsingin seutu ja määritellään kuntien roolit sen toteuttamisessa. Huolehditaan samalla siitä, että muun Suomen ja metropolialueen vastakkain asettelusta päästään.
- 4 Laajennetaan MAL-työtä siten, että saadaan mukaan kansainvälinen yritystoiminta, poliitikot, rakentajat ja rakennuttajat ym.
- 5 Otetaan seudun kehittämisessä huomioon paikallistalouden kasvava merkitys kansantaloudessa.
- 6 Otetaan suunnittelun lähtökohdaksi laadukas elinympäristö, joka tukee onnellista elämää. Tällöin onnellinen elämä voi perustua entistä enemmän hyvinvoinnin laadullisiin tekijöihin bkt-mittareiden rinnalla.
- 7 Vältetään maahanmuuttoon mahdollisesti liittyvän huono-osaisuuden keskittyminen turvaamalla kohtuuhintaisten asuntojen saatavuus eri puolilla aluetta.

II**Strateginen linjaus**

Maankäytön ratkaisulla vähennetään liikkumisen tarvetta ja lisätään energiatehokkuutta. Kaavoituksella luodaan edellytykset uusiutuvia energianlähteitä hyödyntäville yhdyskunnille sekä varaudutaan energiahuollon järjestämiseen tulevaisuudessa mahdollisesti nykyisestä poikkeavin tavoin. Lisäksi varaudutaan muuttuvan ilmaston aiheuttamiin haittoihin, kuten kasvaviin äkillisiin sademääriin ja lisääntyneeseen tulvarisktiin.

Toimenpiteet

- 1 Kehitetään yhdyskuntarakennetta entistä tiiviimmäksi ja eheämmäksi hyödyntäen seudun omailmeisten keskusten verkostoa. Suunnataan uudisrakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien tuntumaan. Ohjataan aiempaa määrätietoisemmin myös toimipaikkojen ja palveluiden (ml. vapaa-ajanpalvelut) sijoittumista osaksi yhdyskuntarakennetta joukkoliikenteen solmukohtiin.
- 2 Parannetaan aktiivisella maapolitiikalla ja kaavoituksella riittävää, kohtuuhintaista ja monipuolista asuntotarjontaa keskuksissa, niiden läheisyydessä ja solmukohdissa.
- 3 Tutkitaan mahdollisuudet perustaa uusia raideliikenteeseen tukeutuvia yhdyskuntia seudullisesti järkeviin paikkoihin.
- 4 Huomioidaan hajautetun pienenergiantuotannon edellyttämät maankäyttöratkaisut. Varaudutaan tulevaisuuden energiantuotannon, esimerkiksi merilämmön, tuulivoiman sekä jätteiden ja jätevesien nykyistä laajemman hyödyntämisen edellyttämiin tilatarpeisiin. Hyödynnetään kaavoituksen mahdollisuudet ohjata rakentamista energiataloudellisesti suotuisasti.
- 5 Turvataan taajamien sisä- ja ulkopuolella riittävän laajat ja yhtenäiset viheralueet. Näillä on merkitystä hiilen sitomisessa, tiivistyvän yhdyskuntarakenteen viihtyisyyden ja terveellisyyden kannalta sekä osaltaan varautumisessa tulevaisuudessa mahdollisesti ilmastomuutoksen myötä lisääntyviin äkillisiin sademääriin ja siitä aiheutuviin tulvariskeihin.
- 6 Otetaan kaikessa rakentamisessa ja maankäytössä huomioon ilmaston muutoksen tuomat haasteet. Kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään pyrkimyksenä hiilineutraali yhdyskuntarakenne. Huolehditaan ilmaston muutokseen liittyvien riskien minimoinnista.
- 7 Luodaan aidosti motivoiva taloudellinen kannustinjärjestelmä energia- ja materiaalitehokkuuden lisäämiseen sekä uudis- että korjausrakentamisessa. Seurataan seudun energiatasetta. Valtion korkotukilainat suunnataan materiaali- ja energiatehokkaisiin kohteisiin. Lisätään Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen aiesopimuksen seurantaan uusien asuntojen energialuokituksen tilastointi kunnittain.

III**Strateginen linjaus**

Liikenteen päästöjä vähennetään suosimalla raide- ja muuta joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä huolehtimalla siitä, että liikenteen tarvitsema energia on hiilineutraalia tai vähähiilisesti tuotettua.

Toimenpiteet

- 1 Kehitetään helppokäyttöinen järjestelmä henkilökohtaisen kulutuksen ja siitä syntyvän hiilijalanjäljen seurantaan.
- 2 Jatketaan selvityksiä liikennemaksujen käyttömahdollisuuksista.
- 3 Kehitetään toimivia matkaketjuja ja yhtenäistä lippujärjestelmää koko seudulla. Laajennetaan yhtenäinen joukkoliikenneviranomaisen kattamaan koko seutu.
- 4 Parannetaan maanteiden kävely- ja pyöräilyliikenteen verkostoja. Edistetään pyöräilykulttuuria monipuolisella keinovalikoimalla.
- 5 Vähennetään yksityisautoilun haittoja erilaisin toimenpitein
- 6 Kehitetään taloudellisia kannustimia ja parannetaan taajamien joukkoliikenteen palvelutasoa siten, että joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen valitseminen on edullista ja helppokäyttöistä.

IV**Strateginen linjaus**

Ohjataan hajakentamistä tehokkaalla tavalla nykyistä enemmän taajamiin.

Toimenpiteet

- 1 Tehostetaan hajakentamisen ohjausta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.
- 2 Määritellään kunnan tai kuntien strategisissa yleiskaavoissa hajakentamisen määrä osa-alueittain. Kehitetään kyläosayleiskaavoitusta siten, että se ohjaa rakentamisen kyläkeskuksiin.
- 3 Kehitetään taloudellisia keinoja ohjata rakentamista kaava-alueille, esimerkiksi muuttamalla verotuksen periaatteita yhdyskuntarakenteen eheyttä tukevaksi sekä kohdentamalla kuntien palvelujen kustannusvastaavuutta käyttäjän asuinpaikan mukaan.

- 4 Turvataan pelto- ja metsäalueiden eheys eli maa- ja metsätalouselinkeinojen toimintaedellytykset ohjaamalla rakentamista keskuksiin.

V**Strateginen linjaus:**

Kehitetään maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista siten, että se nykyrakenteita paremmin vastaa kustannustehokkuuden, edustavuuden sekä hallinnon avoimuuden ja selkeyden vaatimuksiin, joita tarvitaan kilpailtaessa muiden Euroopan metropolien kanssa.

Toimenpiteet

- 1 Kehitetään koordinointia maankäytön ja liikenteen suunnittelussa sekä yhteisiä toimia maapolitiikan edistämiseksi.
- 2 Sitoudutaan yhteistyöhön tarkastellen metropolialueen etua laajasti ja pitkällä aikavälillä.
- 3 Solmitaan seudun kuntien ja valtion kesken aiesopimus asuntotuotannosta, sen maapoliittisista ja kunnallisteknisistä rakentamisedellytyksistä sekä liikennejärjestelmähankkeiden ajoituksesta.
- 4 Tehostetaan kaksisuuntaista vuorovaikutusta eri tavoin seudullisten ja kunnallisten toimijoiden sekä alueen elinkeinoelämän ja kansalaisten välillä. Kokeillaan uusia vuorovaikutuksen menetelmiä, kuten avoimia ja suorana lähetettäviä kuulemistilaisuuksia.

LIITE 2

Helsinki xx. kesäkuuta 2012

VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN AIESOPIMUS 2012–2015

Sopijaosapuolet

Valtio: Liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Uudenmaan ELY-keskus), Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Helsingin seudun kunnat: Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti

Kuntayhtymät: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Aiesopimuksen tarkoitus

Aiesopimus on sekä Helsingin seudun kuntien välinen että kuntien ja valtion välinen, sopija-osapuolten maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä tahtotilaa kuvaava aikomus.

Aiesopimus pyrkii vahvistamaan Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä, lisäämään seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä sekä vahvistamaan metropolipolitiikan kansallisten tavoitteiden toteuttamista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Aiesopimuksella tuetaan seudun elinkeinopolitiikan toteuttamista, seudun kuntien tasapainoista kehittämistä sekä kestävästä kehitystä edistäviä suunnitteluratkaisuja ja yhteistyötä.

Tavoitteena on, että valtioneuvosto tekee Helsingin Seudun aiesopimuksen toteuttamisen edellyttämistä linjauksista ja toimenpiteistä periaatepäätöksen.

Aiesopimuksen lähtökohdat

Aiesopimus sekä sen tavoitteet ja toimenpiteet perustuvat seuraaviin lähtökohtiin:

Kestävä rakenne. Maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmää kehitetään seudullisena kokonaisuutena ympäristöllisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävällä tavalla. Aiesopimuksessa kytketään yhteen seudun strategiset linjaukset sekä asuntopoliittisen toimenpideohjelman ja liikennepoliittisen selonteon sisältämät kehittämistoimet.

Energiatehokkuus. Maankäyttöä, asumista ja liikennettä kehitetään osana kansallisten ilmasto-tavoitteiden ja energiatehokkuustavoitteiden edistämistä.

Yhteisvastuullisuus asuntopoliitikassa. Asuntotuotantoa ohjataan siten, että se parantaa seudun elinvoimaisuutta sekä lisää monipuolista asuntotarjontaa työvoiman saannin, kilpailukyvyä edellytysten sekä sosiaalisen eheyden turvaamiseksi.

Aiesopimuksen tavoitteet

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen. Toteutetaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja palveluihin tukeutuvia tiiviitä, energiatehokkaita ja joukkoliikenteeseen perustuvia asunto-, työpaikka- ja palvelualueita. Uusi asuntorakentaminen ohjataan nykyistä yhdyskuntarakennetta eheyttäen.

Edistetään kestäviä liikkumismuotoja. Parannetaan raide- sekä muiden joukko-, pyöräily- ja jalkakulkuliikenteen olosuhteita sekä koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta. Edistetään liikenneinnovaatioita ja käyttäjälähtöisyyttä.

Hyödynnetään nykyistä ja rakenteilla olevaa raideliikenneverkkoa mahdollisimman täysipainoisesti ennen uusien ratayhteyksien avaamista. Varmistetaan raideverkoston toimivuus ja luotettavuus. Varaudutaan raideverkoston täydentämiseen ja laajentamiseen.

Edistetään asuntomarkkinoiden toimivuutta. Varmistetaan asuntotuotannon kokonaistarpeen edellyttämien toimenpiteiden toteutuminen ja luodaan edellytykset kohtuuhintaisten asuntojen tuottamiselle. Rakennettavien asuntojen hallintamuodon ja kokonaistarpeen sijoittumisessa otetaan huomioon seudun eri osien olosuhteet, tarve ja resurssit.

Sovitetaan yhteen seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet, vaiheistus ja seuranta siten, että ne kytkeytyvät toisiinsa ja vahvistavat seudun toimivuutta kokonaisuutena.

Sovitetaan yhteen aiesopimuksen sekä asuntopoliittisen toimenpideohjelman, liikennepoliittisen selonteon ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sisältämät linjaukset ja toimenpiteet.

Valtio aiesopimuksen osapuolena

Valtio sitoutuu Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisvastuullisiin ja kestäviin ratkaisuihin osallistumalla liikenteen ja muun infrastruktuurin toimenpiteiden rahoitukseen sekä toteuttamalla kohtuuhintaista asuntotuotantoa edistäviä tukitoimia.

Kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen rahoittaminen ja niihin mahdollisesti tarvittavat lain-säädäntömuutokset edellyttävät valtion osalta eduskunnan asianomaisia päätöksiä.

Kunnat aiesopimuksen osapuolena

Kunnat sitoutuvat Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisvastuullisiin ja kestäviin ratkaisuihin osallistumalla liikenteen ja muun infrastruktuurin toimenpiteiden rahoitukseen sekä toteuttamalla kohtuuhintaista asuntotuotantoa edistäviä tukitoimia.

Kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen rahoittaminen edellyttää kuntien osalta asianomaisten toimielinten päätöksiä.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteet

Aiesopimukseen sisältyvät toimenpiteet vuosina 2012–2015 perustuvat ensisijaisesti kuntien voimassa oleviin maankäytön suunnitelmiin, Helsingin seudun MAL 2050 -strategisiin linjauksiin, Helsingin seudun MAL 2020 – toteuttamisohjelmaan, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 – päätökseen (29.3.2011 ja 19.4.2011), liikennepoliittisen selonteon linjauksiin ja valtioneuvoston asuntopoliittiseen toimenpideohjelmaan.

Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen

Helsingin seudun tuotantotavoitteena on 12 000 – 13 000 asunnon rakentaminen vuosittain.

ARA -vuokra-asuntotuotannon tulee olla vähintään 20 % (2500 asuntoa/vuosi) seudun tuotantotavoitteesta. ARA -vuokra-asuntojen tulee ensisijaisesti olla normaaleja vuokra-asuntoja.

Kokonaistuotantotavoite on jaettu kuntakohtaisiksi tavoitekiintiöiksi liitteen mukaisesti. Kuntakohtaiset asuntotuotantotavoitteet, ARA – tuotannon tavoitteet, asema-kaavoitettavan kerrosalan tavoitteet, asumisen ensisijaiset kohdealueet ja toteutusaikataulut on esitetty liitteen kartoissa ja taulukoissa.

Asuntotuotanto kohdistetaan ensisijaisesti liitteessä esitetyille kohdealueille ja muilta osin yhdyskuntarakenteen kannalta edullisille alueille aiesopimuksen tavoitteiden mukaisesti.

- 1) Kunnat sitoutuvat luomaan edellytykset kiintiönsä mukaisen asunto-tuotantotavoitteen toteutumiselle osoittamalla asemakaavoissa tarvittavan uuden rakennusoikeuden ja varmistamalla asemakaava-alueiden toteuttamisedellytykset. Valtio tukee toteuttamisedellytyksiä omilla toimenpiteillään, joita on kuvattu jäljempänä tässä aiesopimuksessa.

- 2) Valtiovarainministeriön johdolla inventoidaan kaikki valtion ja valtionyhtiöiden hallinnassa olevat maa-alueet Helsingin seudulla. Valtion tai valtionyhtiöiden tarpeista vapautuvat, asuntotuotantoon soveliaat ja aiesopimuksen tavoitteiden mukaiset maa-alueet luovutetaan kunnille kohtuulliseen hintaan. Luovutuksen ehdoksi asetetaan, että kunnat kaavoittavat valtion luovuttamille alueille kohtuuhintaista asumista.
- 3) Kunnat kiinnittävät huomiota maapolitiikkansa hoitoon ja selvittävät mahdollisuuksia sopia yhteisistä toimintatavoista asuntotonttien luovuttamisessa sekä käyttävät nykyistä aktiivisemmin lunastusmenettelyä ja rakentamiskehotuksia.
- 4) Valtio varmistaa osaltaan aiesopimuksen mukaisen ARA – tuotannon rahoituksen riittävyyden.
- 5) Selvitetään ns. normitalkoiden jatkotyönä mahdollisuuksia alentaa asunto-rakentamisen kustannuksia liittyen asuinrakennusten väestönsuojien rakentamis-vaateesta luopumiseen, autopaikoitukseen sekä muihin kustannuksia aiheuttaviin vaatimuksiin.
- 6) Käynnistetään hanke, missä yhteistyössä sopijaosapuolten kesken selvitetään kohtuuhintaisen asuntorakentamisen kilpailun tehostamista mm. kuntien tilaaja- ja hankintatointa kehittämällä.
- 7) Kunnat luovuttavat rakennusoikeutta asuntotuotantoa varten myös pienille ja keskisuurille toteuttajille sopivina kokonaisuuksina.

Olemassa olevien kaavojen toteutuminen/täydennysrakentaminen

- 8) Kunnat tehostavat ensisijaisesti olemassa olevaan ja toteuttamisvaiheessa olevaan raide- tai muuhun joukkoliikenteen yhteyksiin tukeutuvien alueiden tai aiesopimuksessa mainittuihin liikenteen kehittämishankkeisiin tukeutuvien alueiden käyttöönottoa.
- 9) Valtio osoittaa ns. infra-avustusta 7,5 milj. euroa/vuosi vuodesta 2013 alkaen aiesopimuksessa osoitettujen asumisen ensisijaisten kohdealueiden toteuttamiseen.
- 10) Tehostetaan rakentamattomien, valmiiden tonttien käyttöön ottoa nostamalla asuntotuotantoon tarkoitettun rakentamattoman rakennusmaan korotetun kiinteistöveron alarajaa.
- 11) Kunnat edistävät täydennysrakentamista lisäämällä mahdollisuuksien mukaan tonttien rakennusoikeuksia sekä mahdollistamalla rakennusten käyttötarkoituksen muutoksia erityisesti vajaasti rakennetuilla alueilla.

Maankäytön suunnittelu

- 12) Helsingin seudulle laaditaan yhteinen maankäyttösuunnitelma, jossa sovitetaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämis-periaatteet ja ratkaisut. Työn yhteydessä määritellään maankäyttö- ja rakennuslain 46 a) §:n mukaisen pääkaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan tarve ja aikataulu sekä seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarve ja aikataulutus.
- 13) Valtion johdolla kehitetään kaavoituksen ja sen ohjauksen sujuvuutta mm. tehostamalla viranomaisyhteistyötä.
- 14) Valtio selventää suunnittelutarveratkaisujen edellytyksiä ja kehittää menettelyjä yhdyskuntarakenteen hajautumisen hillitsemiseksi. Kunnat tehostavat taajamien lievealueiden maankäytön ohjausta.

Liikennepalvelut

- 15) Kunnat turvaavat pitkäjänteisesti joukkoliikenteen rahoituksen. Seudun kunnat, HSL ja Uudenmaan ELY-keskus järjestävät joukkoliikenteen palvelutasomääritysten ja kehittämissuunnitelmien mukaisesti. Valtio osoittaa Helsingin seudulle suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja pyrkii lisäämään tuen määrää seuraavalla aiesopimuskaudella. Rahoitus kohdistetaan houkuttelevan palvelutason tuottamiseen ja taksa- ja lippujärjestelmän laajentamiseen ja muihin toimiin, jotka tehokkaimmin lisäävät joukkoliikenteen käyttöä ja vähentävät henkilöauton käyttöä koko seudulla.
- 16) Sopimusosapuolet kehittävät seudun yhdyskuntarakennetta ja joukkoliikenne-järjestelmää olemassa olevaan ja rakenteilla olevaan raideliikenneverkostoon ja sitä täydentävään linja-autoliikenteeseen tukeutuen. Joukkoliikenteen linjastorakennetta kehitetään panostaen runkoverkkoon, solmupisteisiin ja joukkoliikenteen etuisuuksiin.
- 17) Sopijaosapuolet edistävät liityntäpysäköintiä sekä sopivat yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja liikennevirasto.
- 18) Kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus parantavat jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä kehittämällä seudullisesti yhtenäistä ja korkeatasoisesti hoidettua jalankulun ja pyöräilyn runkoverkkoa.
- 19) Sopijaosapuolet kehittävät älyliikenteen keinoin liikenneverkon ohjausta, häiriönhallintaa sekä ajantasaista tiedotusta ja joukkoliikenteen informaatiota sujuvien matka- ja kuljetusketjujen varmistamiseksi.

Liikenteen infrastruktuuri

- 20) Liikenneverkon kehittämishankkeissa priorisoidaan maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistäviä hankkeita. Pienillä kustannus-tehokkailla toimenpiteillä (KUHA -rahoitusjärjestelmä ja -hankekokonaisuus) tehostetaan ja parannetaan nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja asuntotuotannon edellytyksiä.
- 21) Valtio lisää olemassa olevan raideverkon kapasiteettia ja kehittää kulunvalvontaa ja ohjausta raideliikenteen toimintavarmuuden parantamiseksi. Tie- ja katuverkon kehittämisellä edistetään bussi- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.
- 22) Valtio ja kunnat aloittavat KUHA – rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteuttamisen ja osallistuvat siihen keskimäärin yhtä suurilla rahoitusosuuksilla aiesopimuskaudella. Valtio ja kunnat osoittavat tähän vuodesta 2014 alkaen rahoitusta yhteensä 30 milj. euroa aiesopimuskaudella siten, että KUHA – määrä-rahoista pyritään osoittamaan puolet pääkaupunkiseudulle ja puolet KUUMA – kuntiin. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat laaditaan sopijaosapuolten yhteistyö-prosessina osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.
- 23) Valtio ja kunnat aloittavat sopimuskaudella seuraavat liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät infrastruktuurin kehittämis-hankkeet.
- a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen (alustavasti valtion osuus 35 milj. euroa, kunnat 15 milj. euroa, mutta hankkeen kustannusjako selvitettävä vielä tarkemmin)
 - b) Helsinki-Riihimäki – rataosan palvelutason parantaminen (150 milj. euroa)
 - c) E 18, Kehä III:n kehittäminen (valtion osuus 110 milj. euroa, kunnat 40 milj. euroa)
 - d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (100 milj. euroa)
- 24) Aiesopimuskauden jälkeen alkavaksi suunniteltujen hankkeiden suunnittelua jatketaan yhdessä kaavoituksen kanssa siten, että lähtökohtana ovat HLJ -päätöksen ja liikennepoliittisen selonteon mukaiset liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet. Valtio sitoutuu seuraavien kärkihankkeiden toteuttamiseen vuosina 2016–2022.
- e) Pisara-rata (750 milj. euroa)
 - f) Helsinki-Riihimäki rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe (200 milj. euroa)
- 25) Valtio edistää seuraavien hankkeiden suunnitteluvalmiutta seuraavalle aiesopimuskaudelle:

- g) Mt 101, Kehä I parantaminen
- h) E 18, Kehä III:n kehittäminen
- i) Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankeet (valtion osuus 30 %)
- j) Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt
- k) Espoon kaupunkirata

Aiesopimuksen liitteenä on HLJ -päätöksen mukainen lista ja liitekartta hankkeista sekä kartta asumisen ensisijaisista kohdealueista ja HLJ 2011 -hankkeista. Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutuksen aloitukselle.

Aiesopimuksen toteuttaminen

Sopijaosapuolet sitoutuvat toiminnallaan edistämään kullekin sopijaosapuolelle tässä sopimuksessa esitettyjä maankäytön, asumisen ja liikenteen tehtäviä ja toimenpiteitä.

Aiesopimuksen voimassaolo, jatkotoimet ja uudistaminen

Aiesopimus tulee voimaan sopimusosapuolten hyväksyttyä sen. Aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Tavoitteena on, että ennen tämän aiesopimuksen voimassaoloajan päättymistä 2015 sopijaosapuolet valmistelevat ja hyväksyvät uuden maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen.

Tavoitteena on, että tämän aiesopimuksen jälkeisessä sopimuksessa maankäyttö ja liikennejärjestelmä perustuvat Helsingin seudulla yhteiseen seudulliseen maankäytön suunnitelmaan ja siihen liittyvään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Näiden suunnitelmien valmistelusta ja sopijaosapuolten osallistumisesta valmistelun kustannuksiin sovitaan erikseen.

Aiesopimuksen seuranta ja toteutumisen varmistaminen

Aiesopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa aiesopimussihteeristö. Seuranta perustuu aiesopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta kuvaaviin mittareihin. Seuranta-aineiston ylläpitämisestä vastaa sopijaosapuolten ja seututiedon tuottajista muodostettu työryhmä.

Liite 5 Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012–2015, liiteaineisto

HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN AIESOPIMUKSEN SEURANTA 2008-2011

Koko asuntotuotanto, asuntoja/vuosi

Alue	Aiesopi- muksen tuotanto- tavoitteet 2008-2017	Valmistuneet/valmistuvat asunnot										Alkaneet/alkavat asunnot				
		2008		2009		2010		2011		Arvio vuonna 2012		2008	2009	2010	2011	Arvio vuonna 2012
		Keskim./ vuosi	Yhteensä	joista kerros- taloissa	Yhteensä	joista kerros- taloissa	Yhteensä	joista kerros- taloissa	Yhteensä	joista kerros- taloissa	Yhteensä	joista kerros- taloissa	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä
Helsinki	5 000	2 787	2 301	2 512	2 219	2 261	2 009	4 082	3 224	4 500	3 825	2 482	2 341	4 824	4 926	3 800
Espoo	2 500	1 649	924	1 050	560	2 247	1 570	2 488	1 759	2 400	1 600	1 584	1 918	2 710	2 480	2 500
Vantaa	2 000	1 404	831	956	590	1 326	921	2 132	1 546	1 400	850	864	1 624	1 813	1 417	1 500
Kauniainen	60	32	0	81	70	40	30	81	58	80	55	6	5	89	112	110
Pääkaupunkiseutu	9 560	5 872	4 056	4 599	3 439	5 874	4 530	8 783	6 587	8 380	6 330	4 936	5 888	9 436	8 935	7 910
Järvenpää	500	232	89	125	19	139	34	292	119	470	340	172	78	438	336	200
Kerava	480	107	16	173	113	257	164	213	139	370	340	78	297	280	310	320
Mäntsälä	270	163	25	144	38	157	50	218	45	160	0	146	104	105	116	100
Nurmijärvi	400	222	24	116	0	303	102	294	80	215	92	123	177	345	284	450
Pornainen	120	28	0	42	0	44	0	65	0	44	0	8	8	17	25	12
Tuusula	400	243	54	187	16	295	119	224	73	210	80	217	196	296	234	270
Hyvinkää	330	307	139	127	44	102	0	225	82	250	90	153	87	208	214	300
Kirkkonummi	475	421	111	130	0	182	67	234	50	320	60	132	163	252	226	320
Sipoo	400	155	34	69	0	199	74	210	71	160	42	158	90	266	230	170
Vihti	350	148	0	140	52	217	59	231	33	190	63	244	146	257	280	150
Kuuma-kunnat	3 725	2 026	492	1 253	282	1 895	669	2 206	692	2 389	1 107	1 431	1 346	2 464	2 255	2 292
Helsingin seutu	13 285	7 898	4 548	5 852	3 721	7 769	5 199	10 989	7 279	10 769	7 437	6 367	7 234	11 900	11 190	10 202

Lähde: HSY Seutu- ja ympäristötieto

ARA-vuokra-asuntotuotanto¹, asuntoja/vuosi

Alue	Ara-vuokra- asuntojen osuus tavoitteista 2008-2017	Valmistuneet/valmistuvat ARA-vuokra-asunnot					Alkaneet/alkavat ARA-vuokra-asunnot													
		2008	2009	2010	2011	Arvio 2012	2008	Alkaneet vuonna 2009			Alkaneet vuonna 2010			Alkaneet vuonna 2011			Arvio alkavista vuonna 2012			
		Keskim./vuosi	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Normaalit vuokra-as.	Erityis-ryhmien vuokra-as.	Yhteensä	Normaalit vuokra-as.	Erityis-ryhmien vuokra-as.	Yhteensä	Normaalit vuokra-as.	Erityis-ryhmien vuokra-as.	Yhteensä	Normaalit vuokra-as.	Erityis-ryhmien vuokra-as.
Helsinki	1 000	447	531	905	615	900	585	1 276	298	978	918	394	524	1 231	460	771	1 150	550	600	
Espoo	500	258	78	620	613	550	78	752	523	229	602	293	309	546	288	258	506	326	180	
Vantaa	400	170	214	205	333	195	273	375	304	71	319	196	123	170*	117	53	436	242	194	
Kauniainen	12	0	0	30	0	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	0	25	25	0	
Pääkaupunkiseutu	1 912	875	823	1 760	1 561	1 645	936	2 433	1 155	1 278	1 839	883	956	1 947	865	1 082	2 117	1 143	974	
Järvenpää	100	0	48	49	74	49	70	27	0	27	123	79	44	84	84	0	50	40	10	
Kerava	100	0	32	38	59	36	0	38	0	38	64	64	0	70	0	70	50	0	50	
Mäntsälä	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	0	
Nurmijärvi	80	0	0	60	0	15	0	60	60	0	0	0	0	0	0	0	147	102	45	
Pornainen	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tuusula	80	0	54	88	0	58	17	78	78	0	44	44	0	14	14	0	204	55	149	
Hyvinkää	65	0	19	0	68	0	17	0	0	0	68	0	68	0	0	0	63	53	10	
Kirkkonummi	95	61	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	18	0	18	46	46	0	
Sipoo	80	0	0	24	24	0	0	60	0	60	24	0	24	0	0	0	0	0	0	
Vihti	70	0	23	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	54	0	54	66*	0	66	
Kehyskunnat yht.	750	61	176	259	225	230	104	263	138	125	323	187	136	240	98	142	646	316	330	
Helsingin seutu	2 662	936	999	2 019	1 786	1 875	1 040	2 696	1 293	1 403	2 162	1 070	1 092	2 187	963	1 224	2 763	1 459	1 304	

1) ei sisällä asumisoikeusasuntoja, nk. Välimallin kirkotuella eikä vuonna 2010 käynnistytävällä omakotitalojen kirkotuella tuotettuja/ tuotettavia asuntoja

*) Taulukon lukujen lisäksi Vantaalla ja Vihdissä on yksi vuokra-asuntojen rakentamisen valtiontakauksella lainoitettu hanke (Vantaa 36 asuntoa, Vihti 63 asuntoa).

Kirsi Mäkinen

24.5.2012

Alue	Rakennusluvut asunnoille				
	2008	2009	2010	2011	Arvio vuonna 2012
	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä	Yhteensä
Helsinki	2 849	2 943	4 680	5 046	3 500
Espoo	2 230	2 163	2 866	2 207	2 200
Vantaa	1 309	2 031	1 435	1 533	1 500
Kauniainen	95	37	128	112	110
Pääkaupunkiseutu	6 483	7 174	9 109	8 898	7 310
Järvenpää	267	195	441	240	200
Kerava	123	206	285	618	210
Mäntsälä	162	92	157	86	70
Nurmijärvi	254	383	330	323	400
Pornainen	37	28	42	38	12
Tuusula	279	278	314	208	300
Hyvinkää	146	122	268	320	300
Kirkkonummi	197	128	313	318	320
Sipoo	103	202	230	252	150
Vihti	197	203	300	190	150
Kuuma-kunnat	1 765	1 837	2 680	2 593	2 112
Helsingin seutu	8 248	9 011	11 789	11 491	9 422

Lähde: HSY Seutu- ja ympäristötieto

Alue	Uusi asemakaavoitettu kerrosala (kem²)				
	tavoite² keskim./ vuosi	2008	2009	2010	2011
Helsinki	500 000	379813	431876	181024	219437
Espoo	250 000	169717	363258	323469	287717
Vantaa	200 000	201292	223369	97800	100696
Kauniainen	6 000	3900	19235	-386	16
Pääkaupunkiseutu	956 000	754722	1037738	601907	607866
Järvenpää	60 000	22803	19380	29362	11678
Kerava	57 600	2957	6068	5416	695
Mäntsälä	32 400	12981	2840	5406	1655
Nurmijärvi	48 000	18543	4460	62547	19417
Pornainen	14 400	0	0	0	0
Tuusula	48 000	43771	33969	6978	91941
Hyvinkää	39 600	108339	1320	16557	86740
Kirkkonummi	57 000	52057	0	31510	26295
Sipoo	48 000	2310	45002	1200	85249
Vihti	42 600	6112	13985	54005	5517
Kuuma-kunnat	447 600	269 873	127 024	212 981	329 187
Helsingin seutu	1 403 600	1 024 595	1 164 762	814 888	937 053

¹ Lisätty hyväksytyissä uusissa asemakaavoissa oleva uusi asutokerrosala, joka puuttuu seurantalomakkeiden muutossarakkeesta (vv.2004-2006). Hyvinkään v. 2008 sekä Sipoon ja Vantaan v. 2010 lukuja korjattu kuntien toimittamien tietojen mukaan (kaavamääräyksellä osoitettu asuinkerrosala ym.)

² Tavoite= pääkaupunkiseudulla aiesopimuksen tavoitteellinen asuntomäärä x 100 kem2
kehyskunnissa aiesopimuksen tavoitteellinen asuntomäärä x 120 kem2

Lähde: Ympäristötiedon hallintajärjestelmä Hertta / Kaavoituksen seuranta. Vuoden 2011 tilanne koottu Hertasta asemakaavojen seurantalomakkeilta ja tiedot varmistettu UUSista.

LIITE 4

HLJ 2011, liikennejärjestelmäpäättös

HSL:n hallitus 29.3.2011, KUUMA-hallitus 19.4.2011

Liikennejärjestelmän visio

Korkealaatuiset ja ekotehokkaat liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet edistävät seudun kehitystä ja hyvinvointia.

Liikennejärjestelmän kehittämisohjelma

Liikennejärjestelmää kehitetään toteuttamalla monipuolisesti eri kehittämistasojen toimenpiteitä osapuolten yhteistyönä.

Kehittämistaso 1

Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

- Täydennysrakennetaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja sijoitetaan uusi asuminen ja työpaikat olemassa oleviin keskuksiin sekä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palveluihin tukeutuen. Kehitetään seudun raideliikenneverkkoa ja bussiliikenteen runkoverkkoa ja tuetaan näin yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Ohjataan toimipaikkojen ja palveluiden sijoittumista joukkoliikenteen solmukohtiin. Täydennysrakennetaan erityisesti asemanseutuja.
- Kehitetään liikennekäytäviä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen perustuvina toiminnallisina kokonaisuuksina siten, että tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.
- Kytetään pysäköintipolitiikka kiinteämmin maankäytön suunnitteluun ja sovitetaan yhteiset seudulliset pysäköintipolitiikan periaatteet.
- Solmitaan seudun kuntien ja valtion kesken aiesopimus liikennejärjestelmän ja maankäytön sekä seudun muiden kehittämistoimien toteutuksesta ja ajoituksesta.
- Arvioidaan maankäyttöratkaisujen liikennejärjestelmävaikutukset ja seurataan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehitystä. Kehitetään tätä varten seudullisena yhteistyönä joukkoliikennekaupunki- ja muita liikkumisvyöhyketarkasteluja.

Kehittämistaso 2

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut

- Kehitetään linjastorakennetta ja turvataan joukkoliikenteen palvelutarjonta.
- Panostetaan joukkoliikenteen runkoverkkoon, solmupisteisiin ja etuisuuksiin.
- Parannetaan joukkoliikenteen luotettavuutta ja täsmällisyyttä.

Kirsi Mäkinen

23.5.2012

- Kehitetään kulunvalvontaa ja ohjausta junaliikenteen toimintavarmuuden parantamiseksi.
- Edistetään liityntäpysäköintiä. Sovitaan yhteistyö ja vastuunjako toteutuksesta.
- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä.
- Parannetaan kestävästä liikkumisesta ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutusta ja yhteensovittamista kaikilla suunnittelu- ja toteutustasoilla.

Kehittämistaso 3

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

- Käytetään monipuolisesti ja tehokkaasti taloudellisia ohjauskeinoja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi ja toimivuuden turvaamiseksi. Tarkastelun kohteena ovat erityisesti liikenteen kysynnän ohjaus, ruuhkautuminen, päästöjen vähentäminen ja rahoituksen järjestäminen.
- Toteutetaan monipuolisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä.
- Laaditaan joukkoliikenteen uusi yhteinen taksa- ja lippujärjestelmä ja laajennetaan sitä kuntien päätösten mukaisesti.
- Luodaan kuntien ja valtion yhteinen seudullinen, joukkoliikennettä suosiva tariffipolitiikka.
- Pysäköintipaikkojen tarjonnalla ja hinnoittelulla ohjataan liikennejärjestelmän käyttöä.
- Otetaan käyttöön liityntäpysäköinnin reaaliaikainen informaatiojärjestelmä ja reittiopas sekä integroidaan liityntäpysäköinnin maksaminen lippujärjestelmään.

Kehittämistaso 4

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

- Kehitetään liikenneverkon ohjausta, häiriönhallintaa ja tiedotusta.
- Parannetaan joukkoliikenteen operointia ja informaatiopalveluita.
- Osallistutaan kansallisen älyliikenteen strategian toteuttamiseen.
- Parannetaan kunnossapidon laatua ja täsmällisyyttä.

Kehittämistaso 5

Liikenteen infrastruktuuri

Edistetään seuraavia toimenpidekokonaisuuksia samanaikaisesti:

- Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri
- Älyliikenteen infrastruktuuri
- Liityntäpysäköinti ja liityntäyhteydet
- Bussi- ja tavaraliikenteen toimivuuden turvaaminen säteittäisväylillä
- Päätieverkon liikenneturvallisuuden parantaminen
- Meluntorjunnan erillishankkeet
- Tavaraliikenteen palvelualueet
- Maankäytön kehittämistä tukevat tiehankkeet
- Tie- ja katuverkon poikittaisyhteyksien kehittäminen
- Raideliikenteen kehittäminen

Kiireellisyysjärjestys infrastruktuurin kehittämishankkeille, jotka tulisi aloittaa ensimmäisellä kaudella vuoteen 2020 mennessä:

Hankkeet, jotka parantavat erityisesti seudullista liikennejärjestelmää

Hankkeet, jotka parantavat erityisesti valtakunnallista liikennejärjestelmää

1. Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA) (yht. noin 50 M€/v)
 - Rahoitusjärjestelmän kehittäminen hankekokonaisuuden toteuttamisen edellytyksenä
 - Hankekokonaisuuden ohjelmointi ja toteutus
2. Jokeri 2 -linjan vaatimat järjestelyt, 50 M€
3. Kehä I pullonkaulojen poistaminen, 150 M€
4. Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt
 - Länsiväylällä ja katuverkossa, 40 M€
 - Ruskeasannan asema, 40 M€
5. Kehä III parantaminen (E18), 2.vaihe, 250 M€
6. Pasila-Riihimäki -rataosuuden välityskyvyn nostaminen, 1. vaihe, 160 M€
7. Kaupunkirata Leppävaara-Espoo, 190 €

Kirsi Mäkinen

23.5.2012

8. Klaukkalan ohikulkutie, 45 M€
9. Hyrylän itäinen ohikulkutie, 40 M€
10. Pisara-rata, 500 M€
11. Metron jatkaminen länteen ja itään
 - Metro Matinkylä-Kivenlahti 400 M€
 - Metro Mellunmäki-Majvik, 700 M€
12. Raide-Jokeri, 230 M€
13. Laajasalon raideyhteys, 210 M€

Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutuksen aloitukselle

Raideliikenteen suunnitteluhankkeet (50 M€) ensimmäisen kauden alkuvaiheessa:

- Pisara-rata
- Metron jatkaminen länteen ja itään
- Metro Matinkylä-Kivenlahti
- Metro Mellunmäki-Majvik