



Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksen 2012–2015 seurantaraportti IV

Helsingin seudun MAL-aiesopimussihteeristö
Toukokuu 2016





HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Seurantatietotyöryhmän kokoaminen ja toimitus

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY

Seutu- ja ympäristötieto, asumisen asiantuntija Miliza Ryöti

Kuntakyselyt, seudulliset paikkatietoaineistot ja analyysit

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY: asumisen asiantuntija Miliza Ryöti, erityisasiantuntija Heikki Levola, seututietoasiantuntija Vilja Tähtinen, paikkatietoasiantuntija Mikko Pusa, paikkatietoasiantuntija Elina Ojanperä, yksikön päällikkö Sirpa Joukainen

Uudenmaan liitto: suunnittelija Jouni Suominen, paikkatietosuunnittelija Mika Laitinen

Helsingin seudun liikenne HSL: liikennesuunnittelija Tuire Valkonen ja liikennejärjestelmäosaston asiantuntijat

Liikenteen osiot

HSL:n HLJ-prosessi yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa

Raportin valmisteluun osallistunut seurantatietotyöryhmä

Puheenjohtaja: Tulosaluejohtaja Irma Karjalainen, HSY

Jäsenet:

Asumisasioiden päällikkö va. Tomi Henriksson, Vantaan kaupunki

Erytyisasiantuntija Mari Karsio, Tuusulan kunta

Kaavoituspäällikkö Anne Jarva, Hyvinkään kaupunki

Yleiskaavasuunnittelija Jussi Mäkinen, Helsingin kaupunki

Asuntopäällikkö Anne Savolainen, Espoon kaupunki

Tekninen johtaja Hannu Seppälä, Mäntsälän kunta

Liikennesuunnittelija Tuire Valkonen, HSL

Asuntomarkkina-asiantuntija Hannu Ahola, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus

Suunnittelupäällikkö Maarit Saari, Uudenmaan ELY-keskus

Ylitarkastaja Riitta Tornivaara-Ruikka, Uudenmaan ELY-keskus

Vanhempi tutkija Anna Strandell, Suomen ympäristökeskus

Ylitarkastaja Arto Raatikainen, ympäristöministeriö

Sihteerit:

Asumisen asiantuntija Miliza Ryöti, HSY

Seuranta ohjaava aiesopimussihteeristö

Puheenjohtaja: Ympäristöneuvos Pekka Normo, ympäristöministeriö

Jäsenet:

Alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin, Uudenmaan ELY-keskus

Ylijohtaja Anne Herneoja, Liikennevirasto

Johtaja Jarmo Linden, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus

Liikennejärjestelmäasiantuntija Anni Rimpiläinen, liikennevirasto

Liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

Osastonjohtaja Sini Puntanen, HSL

Asuntopäällikkö Anne Savolainen, Espoon kaupunki

Kehittämisohtaja Tarja Lumijärvi, Vantaan kaupunki

Asunto-ohjelmapäällikkö Mari Randell, Helsingin kaupunki

Liikennesuunnittelija Henrik Helenius, KUUMA-seutu

Sihteerit:

Ylitarkastaja Arto Raatikainen, ympäristöministeriö

Suunnittelupäällikkö Maarit Saari, Uudenmaan ELY-keskus

Asiantuntijat:

Aluesuunnittelujohtaja Merja Vikman-Kanerva, Uudenmaan liitto

Asumisen asiantuntija Miliza Ryöti, HSY





Sisällys

JOHDANTO	4
TIIVISTELMÄ	6
<i>A Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen</i>	6
<i>B Kaavoitus ja kaavavarannot</i>	6
<i>C Yhdyskuntarakenne, olemassa olevien kaavojen toteutuminen ja täydennysrakentaminen</i>	6
<i>D Maankäytön suunnittelu</i>	7
<i>E Liikennepalvelut</i>	7
<i>F Liikenteen infrastruktuuri</i>	8
A ASUNTOTUOTANTOA JA ASUNTOTUOTANNON RAHOITUSTA KUVAAVAT INDIKAATTORIT	9
A1. ASUNTOTUOTANNON MÄÄRÄ, HALLINTAMUOTO JA SIJAINTI	9
<i>ARA-vuokra-asunnot ja asumisoikeusasunnot</i>	11
<i>Alkanut asuntotuotanto ja myönnetyt rakennusluvut</i>	11
A2. ASUMISEN ENSISIJAIKSEN KOHDEALUEIDEN TOTEUTUMINEN	15
A3. ASUMISEN RAHOITUS- JA KEHITTÄMISKESKUKSEN ARAN RAHOITUS JA AVUSTUKSET	17
<i>ARAN korkotukilainapäätökset asuntojen uudistuotantoon ja perusparantamiseen</i>	17
<i>ARAN takauslainat</i>	17
<i>ARAN investointiavustukset erityisryhmien asumisen hankkeisiin</i>	17
<i>ARAN avustukset kunnallistekniikan rakentamiseen</i>	17
<i>ARAN rajoituksista vapautuvat asunnot</i>	18
A4. MUUT ASUNTOTUOTANTOON VAIKUTTAVAT TOIMENPITEET	19
B KAAVOITUSTA, KAAVAVARANTOJA JA MAAPOLITIIKAA KUVAAVAT INDIKAATTORIT	21
B1. KAAVOITUS JA KAAVAVARANNOT	21
<i>Asumisen uuden kerrosalan tuotanto 2012–2015</i>	21
<i>Asumisen kaavavaranto vuoden 2015 lopussa</i>	22
B2. VALTION JA VALTIONYHTIÖIDEN HALLINNASSA OLEVIEN MAA-ALUEIDEN INVENTOINTI	29
B3. KUNTIEN MAAPOLITIIKKA	30
C. YHDYSKUNTARAKENTEEN KEHITTÄMISTÄ KUVAAVAT INDIKAATTORIT	32
C1. KUNTIEN TOIMENPITEET RAIDE- JA JOUKKOLIKENNETTÄ TUKEVIEN ALUEIDEN KÄYTTÖÖNOTTAMISEKSI JA TÄYDENNYSRAKENTAMISEN EDISTÄMISEKSI	32
<i>Täydennysrakentamisen edistäminen</i>	32
<i>Asuntotuotannon ja kaavoituksen sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen</i>	33
<i>Maankäytön ja liikenteen infrastruktuurihankkeiden yhteensovittaminen</i>	43
<i>Yhdyskuntarakennetarkastelujen aineistot ja menetelmät</i>	46
C2. VALTION TOIMET RAKENTAMATTOMAN RAKENNUSMAAN KOROTETUN KIINTEISTÖVERON ALARAJAN NOSTAMISEKSI	47
D MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUA KUVAAVAT INDIKAATTORIT	48
D1. SEUDUN YHTEINEN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA JA SEN YHTEENSOVITTAMINEN HLJ 2015:N KANSSA	48
D2. VALTION JA KUNTIEN MUUT TOIMENPITEET KAAVOITUKSEN KEHITTÄMISEKSI JA YHDYSKUNTARAKENTEEN HAJAUTUMISEN HILLITSEMISEKSI	52
E LIIKENNEPALVELUIDEN KEHITTÄMISTÄ KUVAAVAT INDIKAATTORIT	53
E1. JOUKKOLIIKENTEEN RAHOITUS JA PALVELUTASO	53
<i>Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella ja muulla Helsingin seudulla</i>	53



<i>Joukkoliikenteen palvelutason kehitys</i>	56
<i>Joukkoliikenteen nousijamäärä HSL-alueella</i>	60
E2. JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ JA YHDYSKUNTARAKENNE	62
<i>Joukkoliikenteen runkoverkon ja laatukäytävien toteutuminen</i>	62
<i>Saavutettavuuden kehitys kestäväillä kulkumuodoilla</i>	63
<i>Uuden asuntotuotannon sijoittuminen saavutettavuuden kannalta hyvälle vyöhykkeille</i>	66
E3. LIITYNTÄPYSÄKÖINTI	67
<i>Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuminen</i>	67
<i>Liityntäpysäköinnin tutkimus ja informaatio</i>	68
<i>Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta sopiminen</i>	69
E4. JALANKULKU JA PYÖRÄILY	71
<i>Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutuminen</i>	71
E5. LIIKENTEEN HALLINTA	73
<i>Liikenteen hallinnan kärkihankkeiden toteutuminen</i>	73
F LIIKENTEEN INFRASTRUKTUURIN KEHITTÄMISTÄ KUVAAVAT INDIKAATTORIT	76
F1. LIIKENNEINVESTOINTIEN RAHOITUS	76
<i>Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja rahoituksen kohdentuminen eri toimenpidekokonaisuuksille ja liikennemuodoille</i>	76
F2. LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISHANKKEIDEN PRIORISOINNIN TOTEUTUMINEN	78
<i>Maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistävien liikenneverkon kehittämishankkeiden priorisoinnin toteutuminen</i>	78
F3. RAIDELIIKENTEEN TOIMINTAVARMUUS JA TIE- JA KATUVERKON KEHITTÄMISTOIMET	79
<i>Raideliikenteen toimintavarmuuden parantaminen</i>	79
<i>Tie- ja katuverkon kehittämistoimet bussi- ja tavaraliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi</i>	79
F4. KUHA-RAHOITUSJÄRJESTELMÄ JA -HANKEKOKONAISUUS	80
<i>KUHA-rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteutuminen ja kehittäminen</i>	80
F5. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TOIMIVUUTEEN JA MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEEN LIITTYVÄT INFRASTRUKTUURIN KEHITTÄMISHANKKEET AIESOPIMUSKAUDELLA	84
<i>Infrastruktuurin kehittämishankkeiden suunnittelutilanne, päätökset, rahoitus ja toteutuminen</i>	84
F6. KÄRKIHANKKEET, JOIDEN TOTEUTTAMISEEN VALTIO SITOUTUU AIESOPIMUSKAUDEN JÄLKEEN	86
<i>Infrastruktuurin suunnitteluhankkeiden eteneminen</i>	86
F7. HANKKEET, JOIDEN SUUNNITTELUVALMIUTTA VALTIO EDISTÄÄ SEURAAVALLE AIESOPIMUSKAUDELLA	87
<i>Infrastruktuurin hankkeiden suunnitteluvalmius</i>	87
F8. VALTION JA HELSINGIN SEUDUN KUNTIEN VÄLINEN SOPIMUS SUURTEN INFRAHANKKEIDEN TUKEMISEKSI JA ASUMISEN EDISTÄMISEKSI (SYKSY 2014), LIIKENTEEN HANKKEET	91



Johdanto

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012 – 2015 allekirjoitettiin 20.6.2012. Aiesopimus pyrki vahvistamaan Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä, lisäämään seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä sekä vahvistamaan osaltaan metropolipolitiikan tavoitteiden toteutumista. Aiesopimuksen keskeiset lähtökohdat olivat kestävä yhdyskuntarakenne, energiatehokkuus sekä yhteisvastuullisuus asuntopolitiikassa.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välillä solmittiin 25.8.2014 sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi. Sopimus täydensi aiesopimusta 2012–2015 ja loi perustan Helsingin seudun MAL-asioista sopimiseen kaudeksi 2016–2019. Sopimuksen liikennehankkeiden toteutumista on seurattu osana MAL-aiesopimuksen 2012–2015 seurantaa.

Aiesopimukseen kirjattiin, että sen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa aiesopimussihteeristö. Tiedon kokoamista, yhteensovittamista ja raportointia varten aiesopimussihteeristö perusti seurantatietoryhmän, joka koostui sopijaosapuolista ja tiedon tuottajista. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ja Uudenmaan liitto ovat kumpikin osaltaan vastanneet seuranta-aineiston kokoamisesta ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) HLJ-prosessi on yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa vastannut liikenteen osalta MAL-aiesopimuksen seurannasta ja raportoinnista aiesopimussihteeristölle.

HSY on vastannut yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta aiesopimussihteeristölle, joka on hyväksynyt raportit seurantakokoukselle esitettäväksi.

Seurattavat aihealueet

Aiesopimuksen mukaisesti seurannassa on kiinnitetty erityistä huomiota niiden sopimuksessa mainittujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumiseen, jotka koskevat:

- yhdyskuntarakenteen eheytymistä ja joukkoliikenteen edistämistä
- maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista
- asuntomarkkinoiden toimivuutta
- asuntotuotannon kokonaistarpeen edellyttämiä toimenpiteitä
- kohtuuhintaisten asuntojen tuottamista

Toteutumista on seurattu 47 indikaattorin avulla. Indikaattorit ja niiden kuvaamat aihealueet on jaettu kuuteen pääryhmään seuraavasti:

- A. Asuntotuotantarpeeseen vastaaminen
- B. Kaavoitus, kaavavarannot ja maapoliittiset toimenpiteet
- C. Yhdyskuntarakenne, olemassa olevien kaavojen toteutuminen ja täydennysrakentaminen



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

- D. Maankäytön suunnittelu
- E. Liikennepalvelut
- F. Liikenteen infrastruktuuri

Seurannan aikataulu on määritelty aiesopimussihteeristön 1.2.2013 hyväksymässä seurantasuunnitelmassa.

Seurantaraportti IV käsittelee koko aiesopimuskautta 2012–2015. Seurannan jatkuvuuden ja ajallisen vertailukelpoisuuden vuoksi vuosi 2012 huomioidaan kokonaisuudessaan, vaikka aiesopimus allekirjoitettiin vasta kesäkuussa 2012.

Aineistot

Asuntotuotannon ja kaavoituksen tiedot on kerätty MAL-aiesopimuskunnista HSY:n ja Uudenmaan liiton toimesta kuntakyselyin.

Rakennusmaavarantotiedot perustuvat pääkaupunkiseudun osalta HSY:n ylläpitämän Seudullisen perusrekisterin tiedoista tuotettavaan paikkatietoaineistoon, SeutuRAMAVAan, ja KUUMA-alueen osalta kuntien asiantuntija-arvioihin.

Asuntotuotannon rahoituksen, investointiavustusten ja kunnallistekniikan rakentamisavustusten tiedot perustuvat Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen ARAn aineistoihin.

Valtion ja valtionyhtiöiden hallinnassa olevien asuntotuotantoon soveltuvien maa-alueiden inventointia koskevat tiedot perustuvat valtiovarainministeriön, seudun kuntien sekä Uudenmaan maapolitiikkaryhmän valmisteluun.

HSL:n HLJ-prosessi on vastannut yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa liikenteen seurantatiedoista. Liikenteen osalta MAL-aiesopimuksen seuranta on perustunut Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) seurantaan. HLJ-toimikunta ohjaa HLJ-seurantaa ja MAL-seurannan liikenteen osion valmistelua.



Tiivistelmä

A Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen

Aiesopimuskauden aikana Helsingin seudulle on valmistunut kaikkiaan noin 45 300 uutta asuntoa. Toteutuma on siten 91 % aiesopimuksessa seudulle määritellystä tavoitteesta.

ARA-vuokra-asuntoja valmistui aiesopimuskaudella kaikkiaan noin 7 570 ja asumisoikeusasuntoja noin 3 690. ARA-tuotannon toteutuma on 82 % tavoitteesta, kun huomioidaan KUUMA-kuntien asumisoikeustuotantoa aiesopimuksen mukaisesti.

Vuonna 2015 alkoi yhteensä noin 15 300 asunnon rakentaminen. Aloitusten määrä on noin 40 % edellistä vuotta suurempi. Vuonna 2016 arvioidaan aloitettavan kaikkiaan 14 000 asunnon rakentaminen. Rakennuslupia vuonna 2015 myönnettiin kaikkiaan 15 130 asunnolle.

B Kaavoitus ja kaavavarannot

Helsingin seudun kunnissa on hyväksytty uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa kaikkiaan viisi miljoonaa kerrosneliometriä vuosina 2012–2015. Se vastaa 104 % aiesopimuskauden kaavoitustavoitteesta. Uutta asumisen kerrosalaa lainvoimaistui seudulla kaikkiaan 4,7 miljoonaa kerrosneliometriä, mikä puolestaan vastaa 97 % kaavoitustavoitteesta

Asuntorakentamisen asemakaavavarantoa oli Helsingin seudulla lainvoimaisissa asemakaavoissa vuoden 2015 lopussa yhteensä 9,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Siitä noin 7,1 miljoonaa k-m² oli pääkaupunkiseudulla ja noin 2,1 miljoonaa k-m² KUUMA-kunnissa. Kerrostalorakentamisen varantoa oli seudulla yhteensä yli 3,53 miljoonaa k-m². Nämä luvut kuvaavat niin sanottua laskennallista kokonaisvarantoa. Asumisen asemakaavavaranto oli saman suuruinen kuin edellisenä vuonna vastaavana ajankohtana, mutta kerrostalorakentamisen varannon osuus oli edellisvuoteen verrattuna hieman kasvanut.

C Yhdyskuntarakenne, olemassa olevien kaavojen toteutuminen ja täydennysrakentaminen

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 50 % (22 700 asuntoa) ja lainvoimaistuneesta asumisen kerrosalasta 46 % (noin 2,1 miljoonaa kerrosneliometriä) sijoittui kilometrin säteelle raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista.

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 68 % (30 750 asuntoa) sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä. Kerrostaloasunnoista näille alueille sijoittui 80 %, pientaloasunnoista 32 %. Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille sijoittui noin 3 000 asuntoa (7 % tuotannosta).

Vuosina 2012–2015 lainvoimaistuneesta uudesta asumiseen asemakaavoitetusta kerrosalasta 56 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Hajarakentamisen, eli asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle sijoittuneen rakentamisen osuus on ollut keskimäärin 2,5 % uusista asunnoista vuosittain (noin 280 asuntoa keskimäärin vuodessa). Hajarakentamisen suhteellinen osuus vaihtelee paljon kuntien välillä.

D Maankäytön suunnittelu

Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015:n muodostama suunnitelmakokonaisuus valmistui vuonna 2015.

Suunnitelmakokonaisuudessa on esitetty yleispiirteinen näkemys Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Kokonaisuus tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta, seudun saavutettavuutta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.

Helsingin seudun yhteistyökokous, HSL:n hallitus sekä seudun kunnat ovat kukin osaltaan hyväksyneet suunnitelmat tai merkinneet ne tiedoksi. MAL-suunnitelmat sekä vuonna 2014 solmittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi muodostavat seudun yhteiset lähtökohdat uudelle MAL-sopimukselle.

E Liikennepalvelut

Joukkoliikenteen linjastorakennetta on kehitetty määrätietoisesti raideliikenteeseen tukeutuen. Kehäradan liikennöinti alkoi kesällä 2015 ja Länsimetron liikennöinti alkaa elokuussa 2016. HSL-alueen joukkoliikenteen nousujen määrä kasvoi aiesopimuskauden aikana 4 % (13,8 miljoonaa nousua). Kasvu on ollut merkittävää lähijunaliikenteessä sekä seutuliikenteen busseissa. HSL-kunnat maksoivat subventiota per asukas aiesopimuskaudella vuositasolla noin 230–240 euroa/asukas.

Aiesopimuskauden lopulla valtion myöntämän suurten kaupunkien joukkoliikennetuen määrä on laskenut vastoin aiesopimuksen tavoitetta. Samanaikaisesti seudun asukasmäärä ja matkustajamäärät ovat sopimuskauden aikana kasvaneet. ELY-keskuksen sekä Hyvinkään ostamassa liikenteessä kuntien suhteellinen rahoitusosuus on noussut, mikä on ollut seurausta erityisesti ELY-keskuksen pienentyneestä rahoituksesta. Liikenteenharjoittajien epävarmuus tuloista ja tulevaisuudesta on myös korottanut tarjoushintoja ja painopiste valtion rahoituksessa on siirtynyt kuntien kanssa tehtäviin liikenteiden yhteishankintoihin.

Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaon periaatteet valmisteltiin osaksi HLJ 2015 -päätöstä. Sen mukaan kustannusosuudet jaetaan sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion välillä.



F Liikenteen infrastruktuuri

Seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet ja pääkadut) rahoitustaso Helsingin seudulla on noussut merkittävästi 2000-luvun alusta ja aiesopimuskauden aikana, ja oli vuonna 2015 ennätysellisen korkealla. Kuntien osuus on noussut aiesopimuskauden aikana selvästi valtion rahoitusosuutta suuremmaksi. Alueellisten katujen rakentaminen on ollut ennätysellistä uusien alueiden voimakkaan rakentamisen vuoksi.

Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden KUHA-kokonaisuus edisti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä 13 hankkeella vuosina 2014–2015. Valtion rahoitustaso kahden vuoden hankekokonaisuudelle oli 15,2 ja kuntien 17,4 miljoonaa euroa.

Isojen liikenneinvestointien toteuttaminen ja suunnittelu etenivät pääosin aiesopimuksen mukaisesti. Syksyllä 2014 laadittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi vauhditti joitakin hankkeista.



A Asuntotuotantoa ja asuntotuotannon rahoitusta kuvaavat indikaattorit

A1. Asuntotuotannon määrä, hallintamuoto ja sijainti

Aiesopimuksen tavoitteet ja toimenpiteet

Helsingin seudun tuotantotavoitteena on 12 000 – 13 000 asunnon rakentaminen vuosittain. Kokonaistuotantotavoite on jaettu kuntakohtaisiksi tavoitekiintiöiksi. (Aiesopimus s.5)

ARA -vuokra-asuntotuotannon tulee olla vähintään 20 % (2 500 asuntoa/vuosi) seudun tuotantotavoitteesta. ARA -vuokra-asuntojen tulee ensisijaisesti olla normaaleja vuokra-asuntoja. (Aiesopimus s.5)

Lisäksi aiesopimuksen allekirjoituspöytäkirjan mukaan ARA-tuotannosta voi KUUMA-kunnissa enintään puolet olla asumisoikeusasuntoja edellyttäen, että ao. kunnat selvittävät sitovan yhteistyön käynnistämisen tai yhteisen toimijan perustamisen sosiaalisen vuokra-asuntotuotannon turvaamiseksi sekä sitoutuvat selvityksen pohjalta toimenpiteisiin. (Aiesopimuksen allekirjoituspöytäkirja)

Tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Asiesopimuskauden aikana Helsingin seudulle on valmistunut kaikkiaan noin 45 300 uutta asuntoa. Toteutuma on siten 91 % aiesopimuksessa seudulle määritellystä tavoitteesta. (Taulukko 1)

Taulukko 1. Valmistunut asuntotuotanto 2012–2015 keskimäärin vuodessa (as. lkm)

	Tavoite keskim. /vuosi	Valmistuneet ja valmistuvat asunnot keskim. /vuosi	Toteutuma %
Pääkaupunkiseutu	9 560	8 987	94
KUUMA-kunnat	2 940	2 337	79
Helsingin seutu	12 500	11 325	91

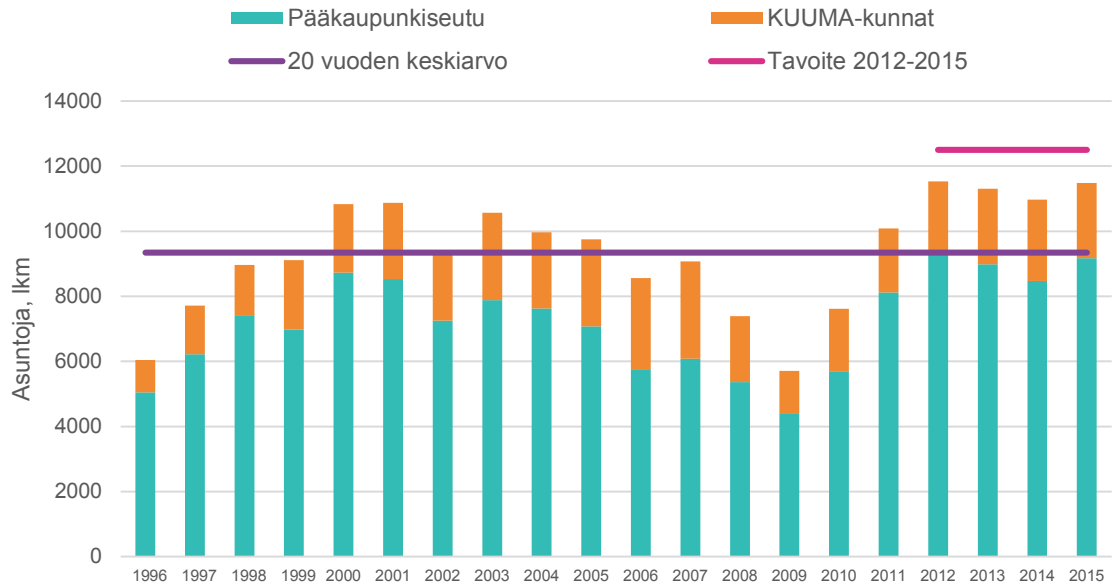
Lähde: Helsingin seudun kunnat.

Asuntotuotannon pitkän aikavälin tarkastelu esitetään kuviossa 1. Kuviosta nähdään, että aiesopimuskauden asuntotuotanto on ollut tarkastelujaksolla verraten vilkasta.

Aiesopimuskauden tavoitteen mukaista 12 500 asunnon keskimääräistä vuosituotantoa ei ole saavutettu kertaakaan viimeisten kahdenkymmenen vuoden kuluessa. Eniten asuntoja on valmistunut vuosina 2012 ja 2015, noin 11 500 kumpanakin vuonna.

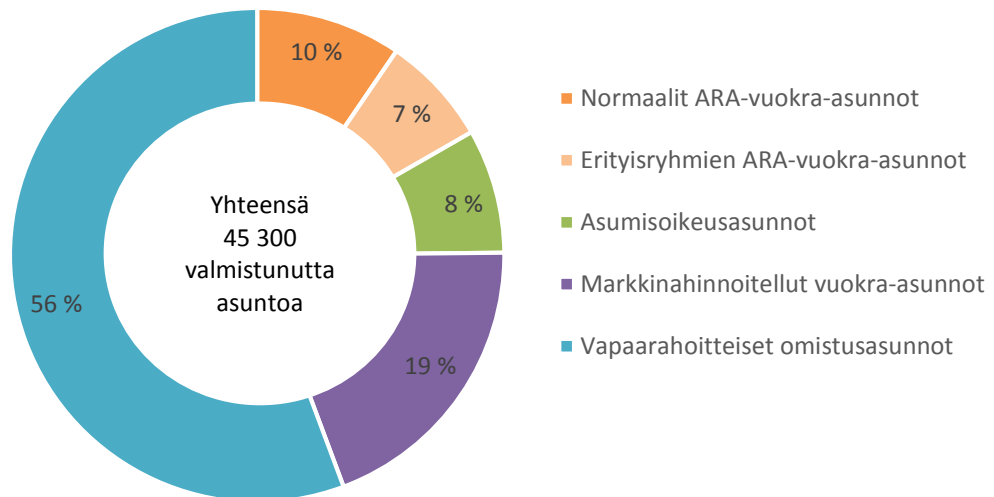


HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV



Kuvio 1. Valmistuneet asunnot Helsingin seudulla 1996–2015. Lähteet: Tilastokeskus ja Helsingin seudun kunnat.

ARA-vuokra-asuntojen osuus koko aiesopimuskauden valmistuneista asunnoista oli 17 %. ARA-tuotannon osuus asumisoikeustuotanto mukaan lukien oli 25 %. Vapaarahoitteisia omistusasuntoja oli 56 % tuotannosta ja vuokratasoltaan markkinahinnoiteltuja vuokra-asuntoja 19 %. (Kuvio 2, kartta 1)



Kuvio 2. Helsingin seudulle valmistuneet asunnot hallintamuodittain 2012-2015. Lähde: Helsingin seudun kunnat.



ARA-vuokra-asunnot ja asumisoikeusasunnot

Valtion tukemia ARA-vuokra-asuntoja valmistui kaikkiaan noin 7 570 ja asumisoikeusasuntoja noin 3 690. ARA-tuotannon toteutuma on siten 82 % tavoitteesta, kun huomioidaan KUUMA-kuntien asumisoikeustuotantoa aiesopimuksen mukaisesti. (Kuvio 3, kartta 2)

Erityisryhmille suunnattujen vuokra-asuntojen osuus ARA-vuokra-asunnoista oli 43 % (yhteensä 3 250 asuntoa). Erityisryhmien asuntoihin on luettu mm. asunnottomille, vammaisille ja kehitysvammaisille, mielenterveys- ja päihdeongelmallisille tarkoitettut asunnot, vanhusten palveluasunnot sekä opiskelija- ja nuorisoasunnot.

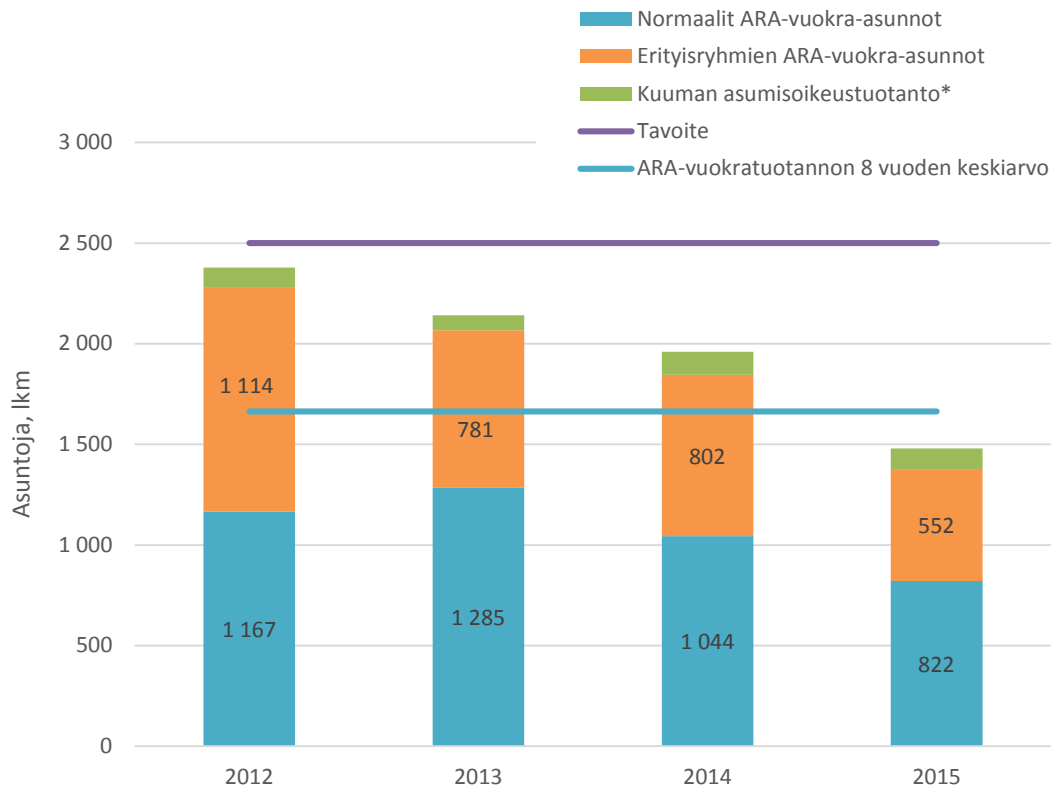
Alkanut asuntotuotanto ja myönnetyt rakennusluvut

Vuonna 2015 alkoi yhteensä 15 300 asunnon rakentaminen, mikä on noin 40 % enemmän kuin vuonna 2014 (kuvio 4). Aloituksista ARA-vuokra-asuntoja oli 2 789, joten ARA-vuokra-asuntoja aloitettiin yli kaksinkertainen määrä verrattuna edelliseen vuoteen.

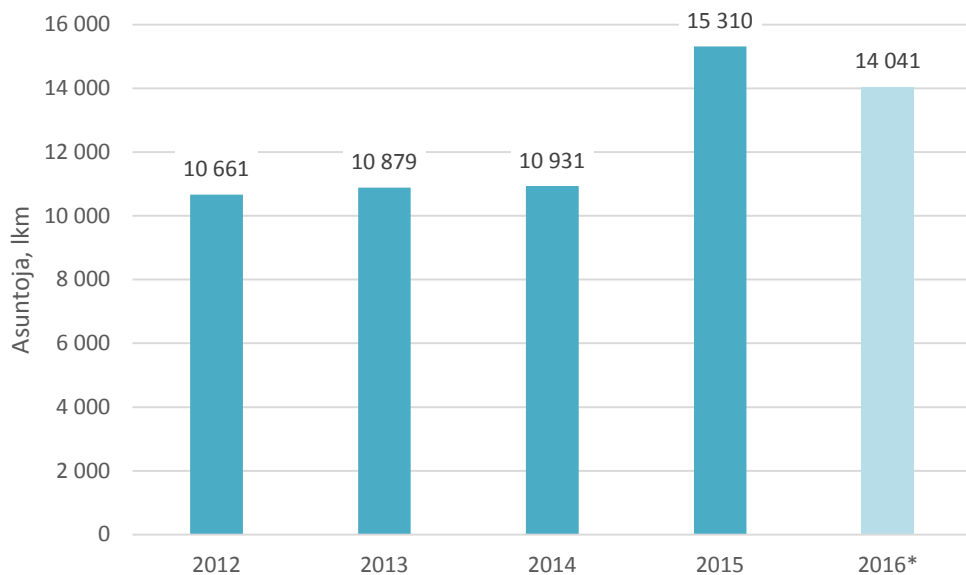
Rakennuslupia myönnettiin seudulla kaikkiaan 15 127 asunnolle, mikä on 9 % enemmän kuin vuonna 2014 ja 49 % enemmän kuin vuonna 2013.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV



Kuvio 3. Valmistunut ARA-vuokratuotanto 2012–2015 Helsingin seudulla. Lähde: Helsingin seudun kunnat
 *KUUMA-kuntien asumisoikeustuotantoa on koko kaudelta huomioitu yhteensä 583 asuntoa.

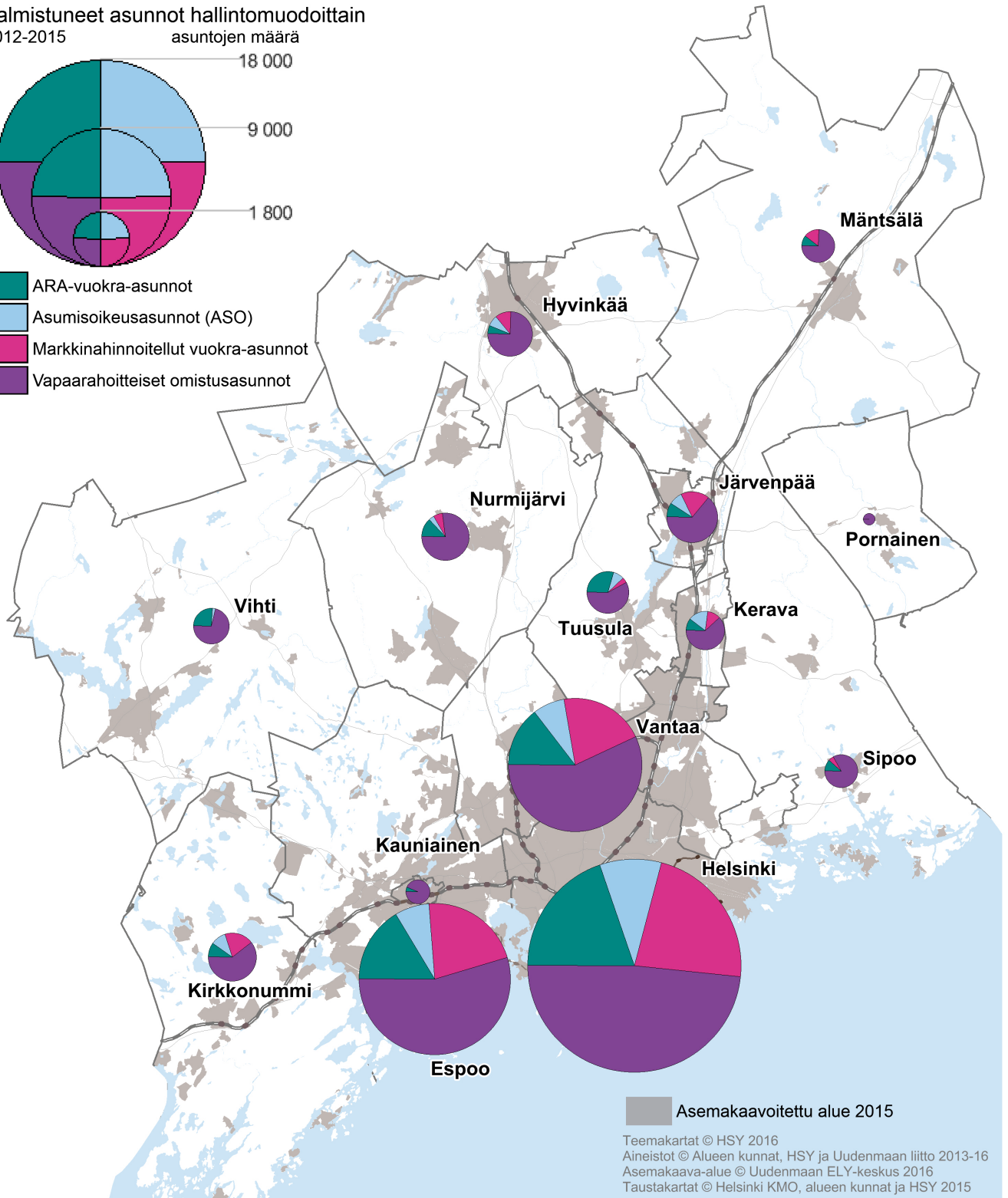
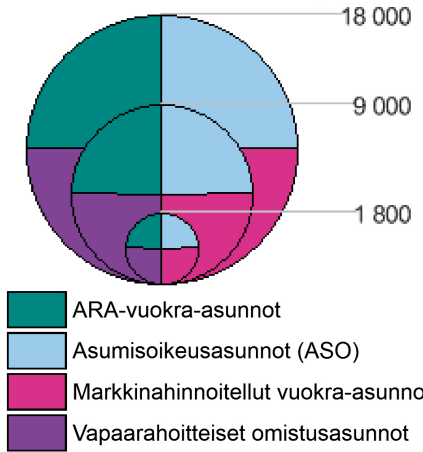


Kuvio 4. Alkanut asuntotuotanto 2012–2015 ja arvio vuoden 2016 aloituksista. Lähde: Helsingin seudun kunnat



Kartta 1. Helsingin seudulla vuosina 2012–2015 valmistuneet asunnot kunnittain ja hallintamuodoittain

Valmistuneet asunnot hallintomuodoittain
2012-2015

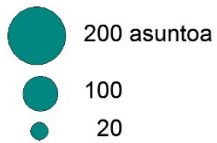




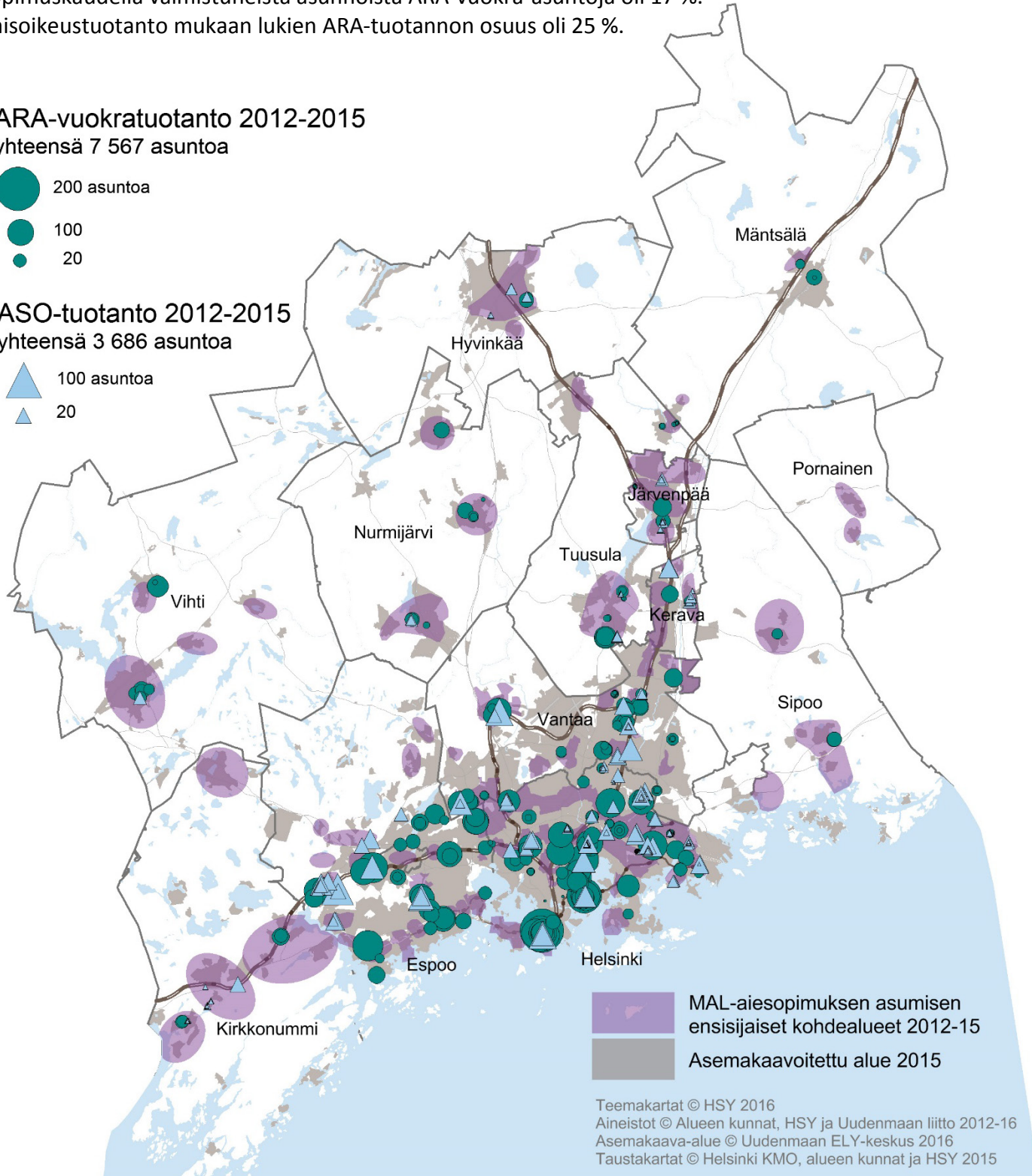
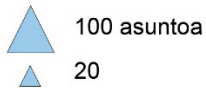
Kartta 2. Helsingin seudulle vuosina 2012–2015 valmistuneet ARA-vuokra-asunnot ja asumisoikeusasunnot

Aiesopimuskaudella valmistuneista asunnoista ARA-vuokra-asuntoja oli 17 %.
Asumisoikeustuotanto mukaan lukien ARA-tuotannon osuus oli 25 %.

ARA-vuokratuotanto 2012-2015 yhteensä 7 567 asuntoa



ASO-tuotanto 2012-2015 yhteensä 3 686 asuntoa



Teemakartat © HSY 2016
Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2012-16
Asemakaava-alue © Uudenmaan ELY-keskus 2016
Taustakartat © Helsinki KMO, alueen kunnat ja HSY 2015



A2. Asumisen ensisijaisten kohdealueiden toteutuminen

Aiesopimuksen tavoitteet ja toimenpiteet

Asuntotuotanto kohdistetaan ensisijaisesti aiesopimuksen liitteessä esitetyille kohdealueille ja muilta osin yhdyskuntarakenteen kannalta edullisille alueille aiesopimuksen tavoitteiden mukaisesti. (Aiesopimus s. 5)

Tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Aiesopimuksessa määritellyille ns. asumisen ensisijaisille kohdealueille (ks. liite 1) valmistui vuosina 2012–2015 kaikkiaan noin 33 250 asuntoa, eli 73 % valmistuneesta asuntotuotannosta.

Vuosina 2012–2015 lainvoimaistuneesta uudesta asumiseen asemakaavoitetusta kerrosalasta 84 % sijoittui asumisen ensisijaisille kohdealueille. Kuntien hyväksymästä uudesta asumisen kerrosalasta näille alueille sijoittui 85 %.

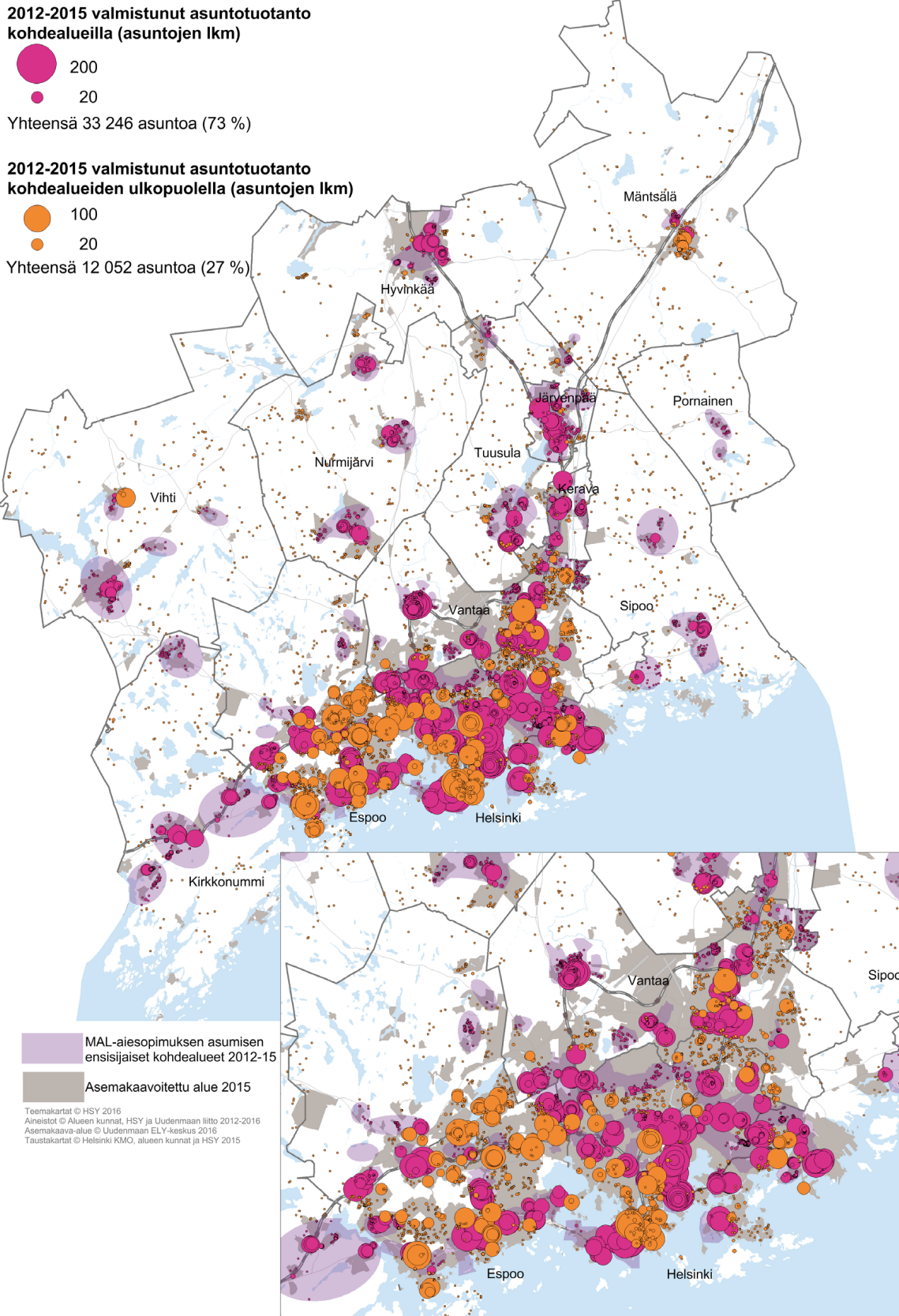
Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on myöntänyt kunnallistekniikan rakentamisavustuksia aiesopimuksessa määritellyille asumisen ensisijaisille kohdealueille. Niitä käsitellään tarkemmin raportin kohdassa A3.

Kartta 3, liite 1.



Kartta 3. Asuntotuotannon kohdistuminen aiesopimuksessa määritellyille asumisen ensisijaisille kohdealueille vuosina 2012–2015

Aiesopimuskaudella valmistuneista asunnoista 73 % sijoittui sopimuksessa määritellyille ensisijaisille kohdealueille. Asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle sijoittuneen hajarakentamisen osuus seudulla oli 2,4 % tuotannosta.





A3. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen ARAn rahoitus ja avustukset

Aiesopimuksen toimenpiteet

*Valtio varmistaa osaltaan aiesopimuksen mukaisen ARA-tuotannon rahoituksen riittävyyden.
(Aiesopimuksen toimenpide 4)*

*Valtio osoittaa ns. infra-avustusta vähintään 7,5 miljoonaa euroa/vuosi vuodesta 2013 alkaen aiesopimuksessa osoitettujen asumisen ensisijaisten kohdealueiden toteuttamiseen.
(Aiesopimuksen toimenpide 9)*

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

ARAn korkotukilainapäätökset asuntojen uudistuotantoon ja perusparantamiseen

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA on vuosina 2012–2015 myöntänyt Helsingin seudulle korkotukilainaa noin 3 540 normaalin vuokra-asunnon, 3 340 erityisryhmille tarkoitetun vuokra-asunnon ja 3 640 asumisoikeusasunnon rakentamiseen sekä 4 700 vuokra-asunnon ja 11 700 osakeasunnon perusparantamiseen.

Korkotukilainojen lisäksi ARA on vuosina 2013–2015 myöntänyt Helsingin seudun kunnille käynnistysavustusta 30 miljoonaa euroa normaaliin ARA-vuokra-asuntojen rakentamiseen. Avustuksen suuruus on 10 000 euroa asuntoa kohden. Avustuksella katetaan korkotukilainan lisäksi tarvittavaa muuta rahoitusosuutta.

ARAn takauslainat

ARA myönsi vuosina 2014–2015 takauslainaa noin 870 vuokra-asunnon rakentamiseen ja 3,7 miljoonaa euroa takauslainakohteiden käynnistysavustuksina.

ARAn investointiavustukset erityisryhmien asumisen hankkeisiin

Helsingin seudun erityisryhmäkohteisiin on vuosina 2012–2015 myönnetty investointiavustusta kaikkiaan 2 350 asunnon rakentamiseen ja 1 570 asunnon perusparantamiseen. Asuntoja on rakennettu ja perusparannettu mm. huonokuntoisille ja/tai muistisairaille vanhuksille, kehitysvammaisille ja vammaisille henkilöille, tukea tarvitseville nuorille, pitkäaikaisasunnottomille sekä opiskelijoille.

ARAn avustukset kunnallistekniikan rakentamiseen

ARAn aiesopimuksen mukaiset kunnallistekniikan rakentamisavustukset vuosina 2013–2015 kohdistuivat aiesopimuksessa määritellyille asumisen ensisijaisille kohdealueille. Helsingin seudulla avustusta sai 25 asuinalueita. Avustusta saaneille alueille arvioidaan rakennettavan kaikkiaan noin 22 000 asuntoa, joista ARA-asuntoja noin 6 500.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Seudulle kohdistuva avustus oli suuruudeltaan yhteensä 33,6 miljoonaa euroa. Toteutuma, keskimäärin 11,2 miljoonaa euroa vuodessa, ylittää aiesopimukseen kirjatun vähimmäistavoitteen, joka oli vähintään 7,5 miljoonaa euroa vuodessa vuodesta 2013 lähtien.

ARAn rajoituksista vapautuvat asunnot

ARAn käyttö- ja luovutusrajoituksista vapautui tai vapautettiin Helsingin seudulla vuosina 2012–2015 yhteensä 8 450 ARA-vuokra-asuntoa. Samalla ajanjaksolla uusia ARA-vuokra-asuntojen rakennettiin 7 570, josta ns. normaaleja vuokra-asuntoja oli 4 320.



A4. Muut asuntotuotantoon vaikuttavat toimenpiteet

Aiesopimuksen toimenpiteet

Selvitetään ns. normitalkoiden jatkotyönä mahdollisuuksia alentaa asuntorakentamisen kustannuksia liittyen asuinrakennusten väestönsuojien rakentamisvaateesta luopumiseen, autopaikoitukseen sekä muihin kustannuksia aiheuttaviin vaatimuksiin. (Aiesopimuksen toimenpide 5)

Käynnistetään hanke, missä yhteistyössä sopijaosapuolten kesken selvitetään kohtuuhintaisen asuntorakentamisen kilpailun tehostamista mm. kuntien tilaaja- ja hankintatointa kehittämällä. (Aiesopimuksen toimenpide 6)

Kunnat luovuttavat rakennusoikeutta asuntotuotantoa varten myös pienille ja keskisuurille toteuttajille sopivina kokonaisuuksina. (Aiesopimuksen toimenpide 7)

Lisäksi aiesopimuksen allekirjoituspöytäkirjan mukaan ARA-tuotannosta voi KUUMA-kunnissa enintään puolet olla asumisoikeusasuntoja edellyttäen, että ao. kunnat selvittävät sitovan yhteistyön käynnistämisen tai yhteisen toimijan perustamisen sosiaalisen vuokra-asuntotuotannon turvaamiseksi sekä sitoutuvat selvityksen pohjalta toimenpiteisiin. (Aiesopimuksen allekirjoituspöytäkirja)

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Toimenpide 5

Kevennettyjen rakentamis- ja kaavamääräysten kokeilusta annettua lakia jatkettiin 1.1.2014 viidellä vuodella eli vuoden 2018 loppuun saakka. Lain alueellista soveltamisalaa laajennettiin koskemaan kymmentä asukasluvultaan suurinta kuntaa (Helsingin, Espoon, Vantaan, Turun, Tampereen, Oulun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Kouvolan kaupungit). Näille kaupungeille on siirretty poikkeamispäätösten ratkaisutoimivalta ELY-keskuksilta, rantarakentamista lukuun ottamatta.

Toimenpide 6 ja allekirjoituspöytäkirja

KUUMA-kunnat aloittivat vuonna 2012 aiesopimuksen allekirjoituspöytäkirjassa edellytetyn selvityksen sitovan yhteistyön käynnistämisestä tai yhteisen toimijan perustamisesta sosiaalisen vuokra-asuntotuotannon turvaamiseksi. "Selvitys vuokra-asuntotuotannon turvaamiseksi KUUMA-kunnissa" valmistui toukokuussa 2013. Sen jälkeen kunnat ovat työstäneet selvityksessä ehdotettuja toimenpiteitä.

KUUMA-kuntien asumisoikeusasioihin liittyvät viranomaistehtävät on tilattu ostopalveluna Helsingin kaupungilta 1.1.2015 alkaen (lukuun ottamatta Keravaa, joka liittyi mukaan 1.1.2016



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

alkaen). Lisäksi KUUMA-kunnissa on järjestetty vuokratalojen hankintaosaamiseen liittyviä koulutuksia. KUUMA-asuntoryhmä on tiiviin keskinäisen yhteistyön lisäksi osallistunut seudulliseen asuntopolitiikan yhteistyöhön.

Toimenpide 7

Kuntien maapolitiikkaa käsitellään tässä seurantaraportissa kohdassa B3.



B Kaavoitusta, kaavavarantoja ja maapolitiikkaa kuvaavat indikaattorit

B1. Kaavoitus ja kaavavarannot

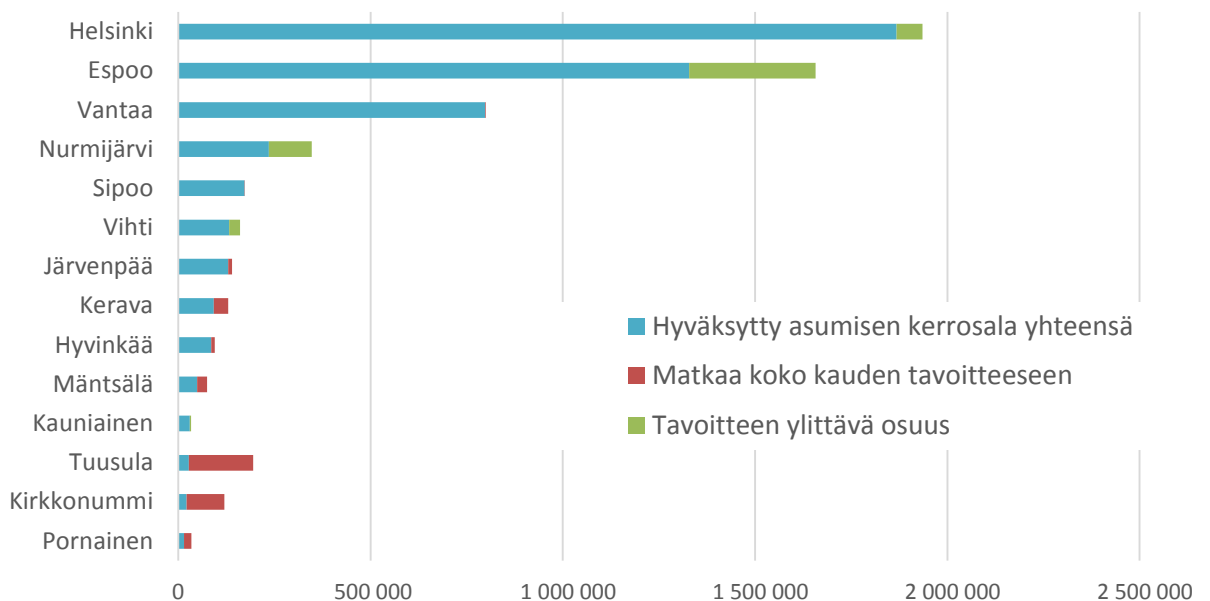
Aiesopimuksen toimenpiteet

Kunnat sitoutuvat luomaan edellytykset kiintiönsä mukaisen asuntotuotantotavoitteen toteutumiseksi osoittamalla asemakaavoissa tarvittavan uuden rakennusoikeuden ja varmistamalla asemakaava-alueiden toteuttamisedellytykset. (Aiesopimuksen toimenpide 1)

Toimenpiteen toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

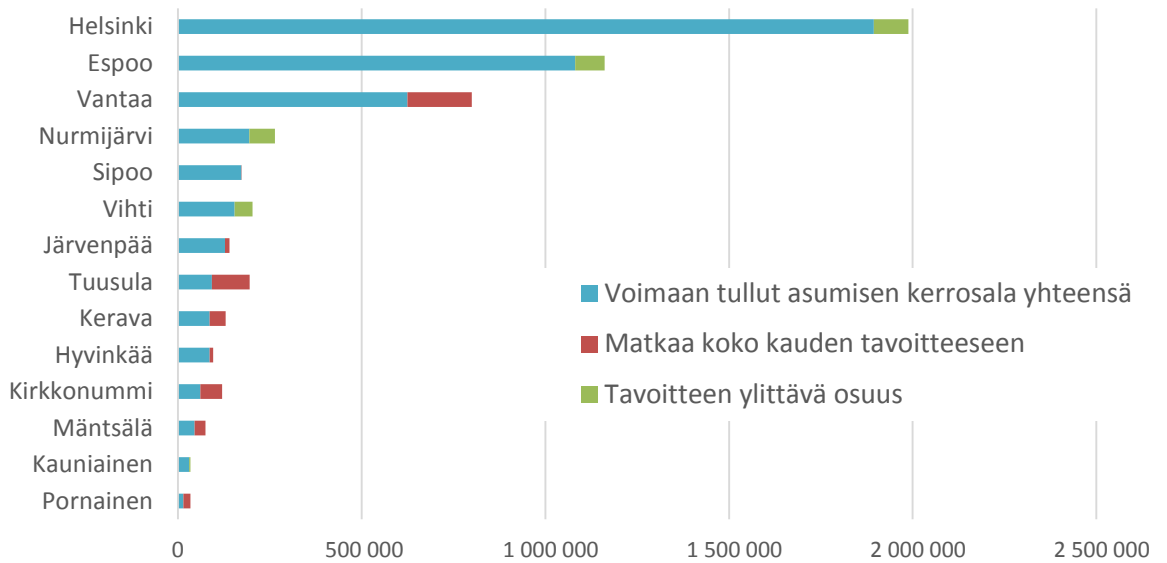
Asumisen uuden kerrosalan tuotanto 2012–2015

Helsingin seudun kunnissa on hyväksytty uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa kaikkiaan viisi miljoonaa kerrosneliometriä vuosina 2012–2015 (kuvio 5). Hyväksytyjen kaavojen osalta aiesopimuksen toteutuma on siten 104 % tavoitteesta.



Kuvio 5. Asumiseen asemakaavoitettu kuntien vuosina 2012–2015 hyväksymä uusi kerrosala suhteutettuna koko aiesopimuskauden tavoitteisiin. Lähde: Helsingin seudun kunnat.

Uutta asumisen kerrosalaa lainvoimaistui seudulla kaikkiaan 4,7 miljoonaa kerrosneliometriä (kuvio 6). Se vastaa 97 % aiesopimuksen kaavoitustavoitteesta.



Kuvio 6. Asumiseen asemakaavoitettu vuosina 2012–2015 lainvoimaistunut uusi kerrosala suhteutettuna koko aiesopimuskauden tavoitteisiin. Lähde: Helsingin seudun kunnat.

Kaavoissa, joihin kohdistui valituksia, oli uutta asumisen kerrosalaa noin 248 000 k-m² vuonna 2013 (30 % hyväksytystä kerrosalasta), noin 179 000 k-m² vuonna 2014 (13 % hyväksytystä kerrosalasta) ja noin 550 000 k-m² vuonna 2015 (36 % hyväksytystä kerrosalasta).

Kartat 4 ja 5.

Asumisen kaavavaranto vuoden 2015 lopussa

Asuntorakentamisen asemakaavavarantoa oli Helsingin seudulla lainvoimaisissa asemakaavoissa vuoden 2015 lopussa yhteensä 9,2 miljoonaa kerrosneliometriä. Siitä noin 7,1 miljoonaa k-m² oli pääkaupunkiseudulla ja noin 2,1 miljoonaa k-m² KUUMA-kunnissa. Kerrostalorakentamisen varantoa oli seudulla yhteensä noin 3,5 miljoonaa k-m². Pääkaupunkiseudulla nämä luvut kuvaavat niin sanottua laskennallista varantoa ja KUUMA-kunnissa koko varantoa. Asumisen asemakaavavarannon kokonaismäärä seudulla ei ole muuttunut verrattuna vuoden takaiseen ajankohtaan.

KUUMA-kuntien asemakaavavaranto vastaa arviolta kuuden vuoden rakentamistarvetta eli 17 700 asunnon edellyttämää varantoa. KUUMA-kunnista on käytettävissä ainoastaan kokonaisvarantotieto, joten niiden osalta ei ole mahdollista tarkastella lähemmin tyhjiä tonttien varannon osuutta tai varannon jakautumista eri omistajaluokkien kesken.

Pääkaupunkiseudun kerrostalovaranto oli tammikuussa 2016 suurempi kuin vuotta aiemmin, pientalovaranto puolestaan oli vähentynyt. Pääkaupunkiseudun lainvoimaisissa asemakaavoissa oli tyhjiä tonttien varantoa yhteensä noin 4 miljoonaa k-m² kun mukaan lasketaan lähes tyhjä tontit, joiden rakennusoikeudesta on otettu käyttöön alle 20 prosenttia. Karkeasti arvioiden se vastaa



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

noin 29 200 kerrostaloasunnon rakentamiseen edellyttämää varantoa ja 13 200 pientaloasunnon rakentamiseen edellyttämää varantoa (yhteensä noin 42 400 asuntoa). Aiesopimuksen 2012–2015 tavoitteisiin suhteutettuna se vastaa pääkaupunkiseudulla noin 4,4 vuoden rakentamistarvetta. Tonttien käyttöönottomahdollisuudet riippuvat monista tekijöistä, kuten rakentamiskelpoisuudesta sekä maanomistajien edellytyksistä ja halusta hyödyntää olemassa oleva varanto.

Asumisen kaavavaranto pääkaupunkiseudun rakentamattomilla tonteilla omistajaryhmittäin

Pääkaupunkiseudulla kuntien hallussa on suuri osa (54 %) rakentamattomien tonttien asemakaavavarannosta, 2,18 miljoonaa k-m². Karkeasti arvioiden se vastaa 20 700 kerrostaloasunnon ja 4 500 pientaloasunnon rakentamiseen edellyttämää kerrosalaa, eli noin kahden ja puolen vuoden asuntotuotantotavoitetta kauden 2012–2015 pääkaupunkiseudulle asetetuista tavoitteista laskettuna. Pääkaupunkiseudun kaupunkien osuus tyhjien tonttien varannosta oli noussut edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Rakentamattomien kerrostalotonttien varannosta 71 % on kuntien omistuksessa. Kunnista suurin maanomistaja on Helsingin kaupunki, joka pääsääntöisesti luovuttaa tontit vuokraamalla. Vuokraamalla luovutetut tontit näkyvät kunnan omistamana varantona kunnes varsinainen rakentaminen kohteessa on aloitettu.

Rakentamattomien tonttien toiseksi suurin omistajaryhmä pääkaupunkiseudulla on yksityishenkilöt ja perikunnat, joiden hallussa on yhteensä noin 6 000 asunnon tuotantoa vastaava varanto, joka on lähes kokonaan osoitettu pientalorakentamiseen. Rakennusyrietyksillä, rakennuttajilla, sijoittajilla ja muilla yrityksillä on hallussaan noin 5 400 asunnon tuotantoa vastaava varanto. Omistajaryhmien valtio, seurakunnat, säätiöt ja puolueet hallussa on noin 2 800 asunnon tuotantoa vastaava varanto.

Kartat 6 ja 7.

Varantolaskennan aineistot ja menetelmät

Kaavavarantoluvut perustuvat pääkaupunkiseudun osalta HSY:n ylläpitämän SeutuRAMAVAn tietoihin tammikuulta 2016. KUUMA-kuntien osalta tiedot perustuvat Uudenmaan liiton kunnille keväällä 2016 tekemään kyselyyn. Kerrosalojen muuntamisessa asunnoiksi on asunnon keskikokona käytetty pääkaupunkiseudulla vuosina 2010–2014 ja KUUMA-kunnissa 2004–2014 toteutuneen tuotannon keskimääräisiä lukuja. Varannon arvioitu ajallinen riittävyys on johdettu aiesopimuksessa 2012–2015 määritellyistä asuntotuotantotavoitteista.



Taulukko 2. Pääkaupunkiseudun asemakaavavarannot ja niiden omistajat.

	Koko laskennallinen varanto, milj. k-m ²			Tyhjien tonttien varanto ¹⁾ milj. k-m ²		
	Kerros- talot	Pien- talot	Yht.	Kerros- talot	Pien- talot	Yht.
Laskennallinen varanto yht. milj. k-m ²	2,78	4,34	7,12	2,15	1,88	4,03
Kunnat	1,78	0,71	2,49	1,53	0,64	2,18
Yksityishenkilöt ja perikunnat	0,07	2,67	2,73	0,04	0,77	0,81
Asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöt	0,30	0,56	0,86	0,06	0,13	0,18
Rakennusyritykset (eri rooleissa) ²⁾	0,06	0,09	0,15	0,05	0,08	0,13
Rakennuttajat, sijoittajat, muut yritykset	0,31	0,15	0,46	0,25	0,11	0,36
Valtio	0,10	0,01	0,11	0,08	0,01	0,09
Seurakunnat, säätiöt, puolueet yms.	0,09	0,09	0,18	0,08	0,08	0,16
Muu, tuntematon	0,06	0,07	0,13	0,06	0,06	0,12
Eri omistajaryhmien osuudet, %						
Kunnat	64 %	16 %	35 %	71 %	34 %	54 %
Yksityishenkilöt ja perikunnat	2 %	61 %	38 %	2 %	41 %	20 %
Asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöt	11 %	13 %	12 %	3 %	7 %	5 %
Rakennusyritykset (eri rooleissa) ²⁾	2 %	2 %	2 %	2 %	4 %	3 %
Rakennuttajat, sijoittajat, muut yritykset	11 %	4 %	7 %	11 %	6 %	9 %
Valtio	4 %	0 %	2 %	4 %	0 %	2 %
Seurakunnat, säätiöt, puolueet yms.	3 %	2 %	3 %	4 %	4 %	4 %
Muu, tuntematon	2 %	2 %	2 %	3 %	3 %	3 %

¹⁾ Mukaan lukien lähes tyhjät tontit eli tontit, joiden rakennusoikeudesta on käytetty alle 20 prosenttia

²⁾ ml.tontit perustettavan asunto-osakeyhtiön lukuun tapauksissa, joissa rakennusliike asiamiehenä

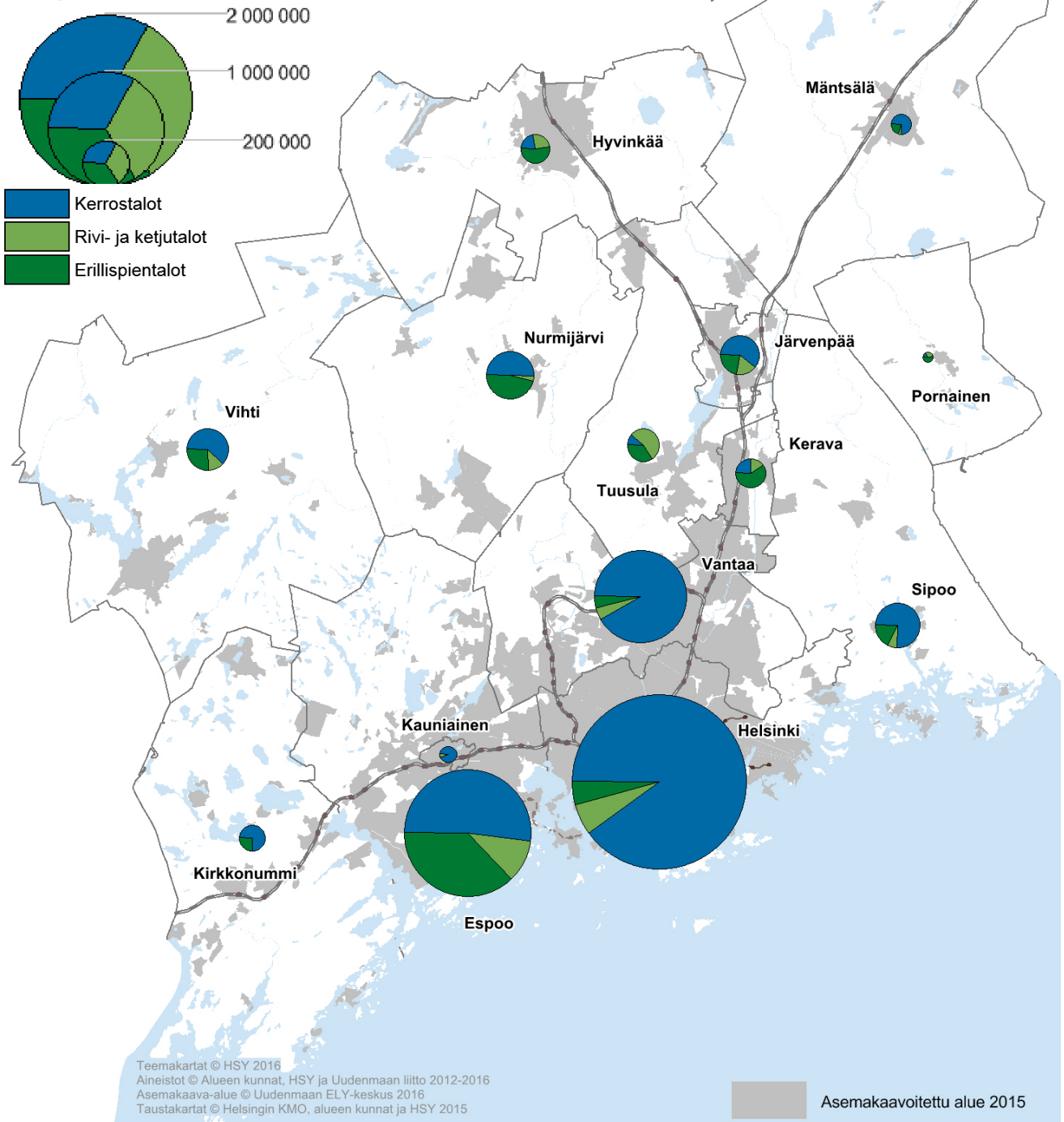
Lähde HSY, SeutuRAMAVA, tammikuu 2016



Kartta 4. Lainvoimaistunut uusi asumiseen asemakaavoitettu kerrosala kunnittain vuosina 2012–2015

Aiesopimuskaudella lainvoimaistui yhteensä noin 4,7 milj. k-m² uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa. Hyväksytyissä kaavoissa kerrosalaa oli 5 milj. k-m². Nämä vastaavat 97 % ja 104 % aiesopimuksessa määritellystä kaavoitustavoitteesta.

Lainvoimaistunut uusi asuinkerrosala kunnittain 2012-2015, k-m²
Helsingin seutu



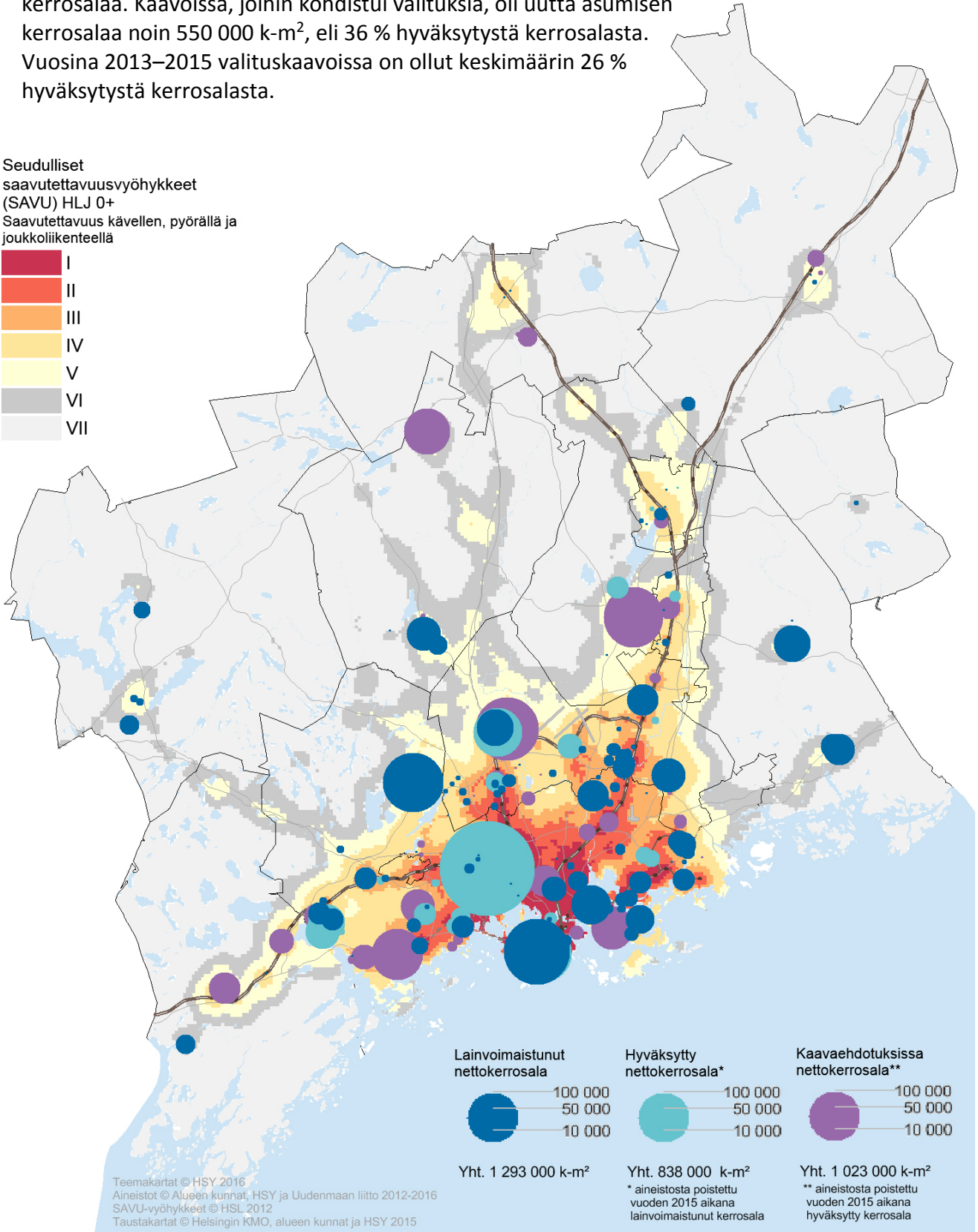


Kartta 5. Kaavoitustilanne vuoden 2015 lopussa kaavavaiheittain seudullisilla saavutettavuusvyöhykkeillä

Vuonna 2015 lainvoimaistui 1,3 milj. k-m² uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa. Kaavoissa, joihin kohdistui valituksia, oli uutta asumisen kerrosalaa noin 550 000 k-m², eli 36 % hyväksytystä kerrosalasta. Vuosina 2013–2015 valituskaavoissa on ollut keskimäärin 26 % hyväksytystä kerrosalasta.

Seudulliset saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) HLJ 0+ Saavutettavuus kävellessä, pyörällä ja joukkoliikenteellä

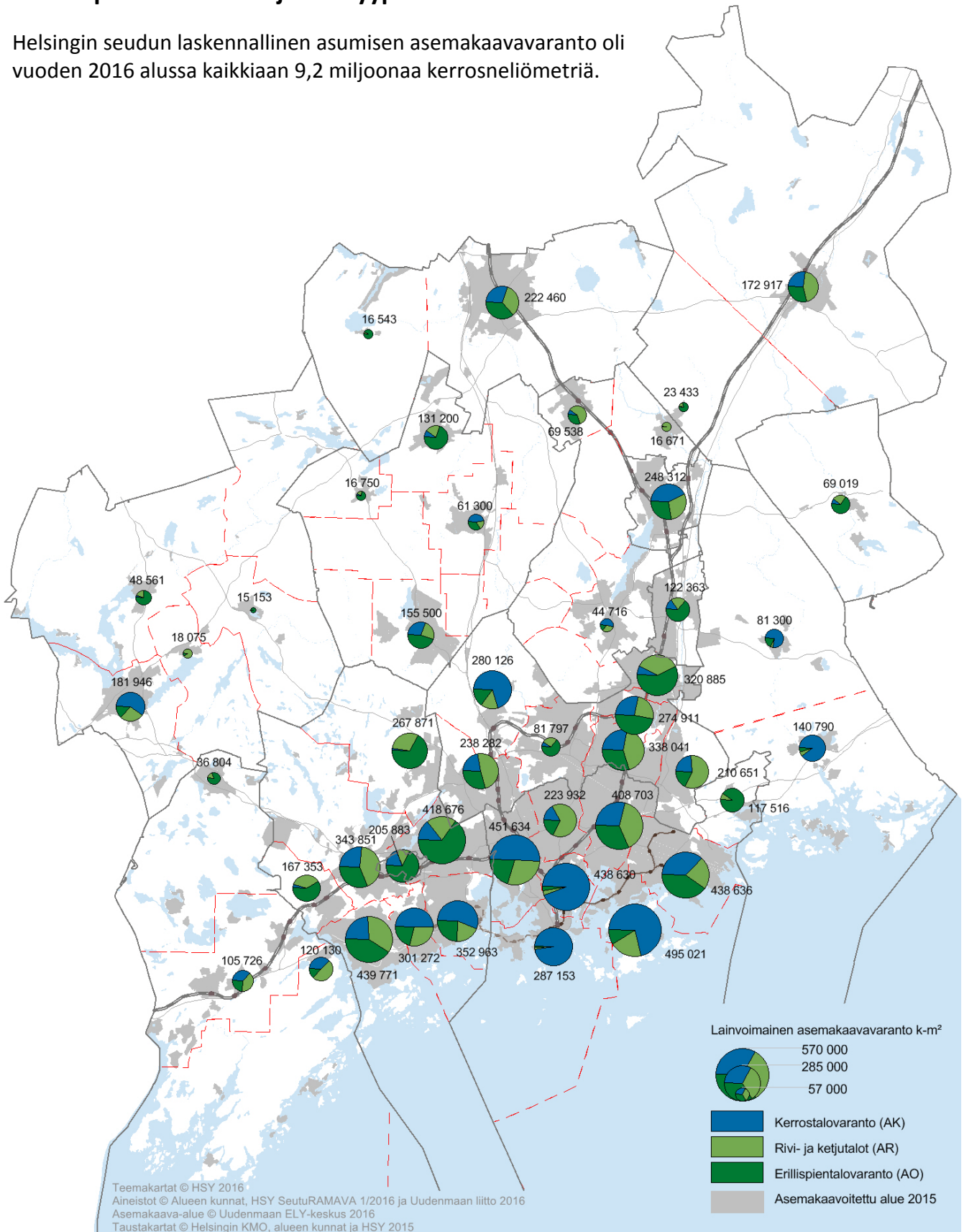
- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII





Kartta 6. Helsingin seudun laskennallinen asumisen asemakaavavaranto vuoden 2015 lopussa alueittain ja talotyyppin mukaan

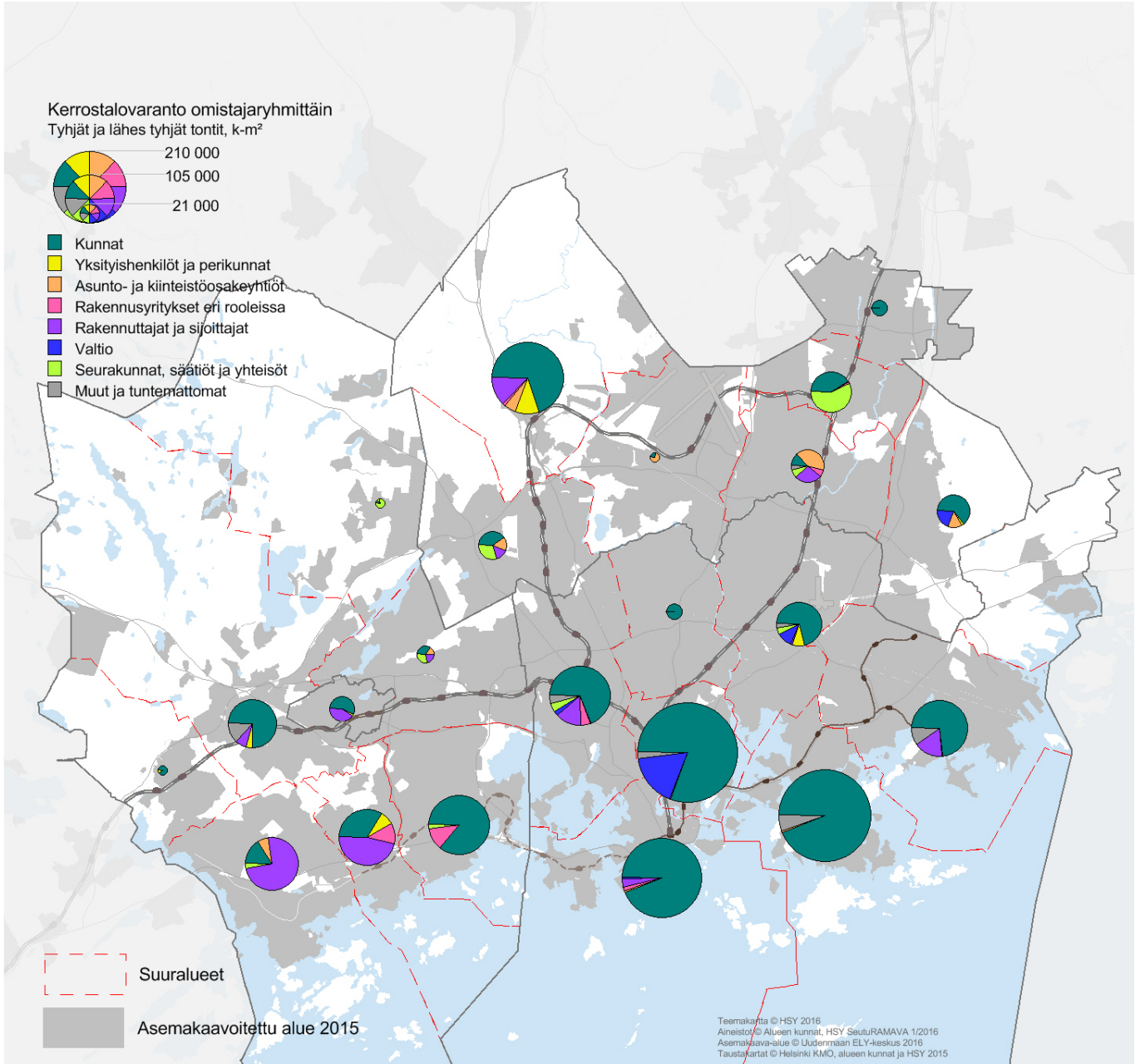
Helsingin seudun laskennallinen asumisen asemakaavavaranto oli vuoden 2016 alussa kaikkiaan 9,2 miljoonaa kerrosneliömetriä.





Kartta 7. Kerrostaloasumisen asemakaavavaranto pääkaupunkiseudulla vuoden 2015 lopussa omistajaryhmittäin

Pääkaupunkiseudun rakentamattomilla tonteilla oli vuoden 2016 alussa varantoa noin 4 miljoonaa kerrosneliometriä. Siitä noin 47 % on pientalotonteilla.





B2. Valtion ja valtionyhtiöiden hallinnassa olevien maa-alueiden inventointi

Aiesopimuksen toimenpiteet

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. (Aiesopimuksen toimenpide 2)

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Valtiovarainministeriö käynnisti lokakuussa 2012 valtion omistamien maa-alueiden inventoinnin Helsingin seudun MAL-aiesopimukseen kuuluvien kuntien alueella. Inventointiin sisällytettiin maa-alueet, joista valtion toimijat olisivat valmiita luopumaan, joiden pinta-ala on yli 2 000 m² ja joiden katsottiin soveltuvan asuntorakentamiseen.

Helsingin seudun kunnat arvioivat valtion tekemää inventointia asuntorakentamiskelpoisuuden kannalta ja täydensivät inventointiaineistoa tärkeiksi katsomillaan alueilla. Osapuolten välisissä neuvotteluissa tunnistettiin 38 potentiaalista asumiseen soveltuvaa kohdetta. Valtion maanomistajien yhteistyöryhmä linjasi syksyllä 2014, että näiden kohteiden jatkoselvittelyä viedään eteenpäin kunkin vastuuorganisaation toimesta.

Kuluneen seurantakauden aikana joistakin kohteista on tehty kiinteistökaupat tavoitteen mukaisesti kohtuulliseen hintaan tai edetty osapuolia tyydyttävällä sopimusratkaisulla. Joidenkin osalta käytön jatkoselvittely on meneillään, esimerkiksi kauppahintaa koskevinä neuvotteluinä tai maankäytösopimusneuvotteluinä.

Prosessin kuluessa seudun kunnat ovat tuoneet esille tarpeen kartoittaa jatkossa valtion omistuksessa olevat tehottomasti rakennetut alueet tulevaisuuden tiivistämis- ja täydentämiskentämismahdollisuuksia ajatellen.



B3. Kuntien maapolitiikka

Aiesopimuksen toimenpiteet

Kunnat kiinnittävät huomiota maapolitiikkansa hoitoon ja selvittävät mahdollisuuksia sopia yhteisistä toimintatavoista asuntotonttien luovuttamisessa sekä käyttävät nykyistä aktiivisemmin lunastusmenettelyä ja rakentamiskehotuksia. (Aiesopimuksen toimenpide 3)

Kunnat luovuttavat rakennusoikeutta asuntotuotantoa varten myös pienille ja keskisuurille toteuttajille sopivina kokonaisuuksina. (Aiesopimuksen toimenpide 7)

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Uudenmaan liiton puitteissa kokoontuva Uudenmaan maapolitiikkaryhmä käynnisti vuonna 2013 työn, jossa selvitetään maapolitiikan välineiden käyttöä Helsingin seudun kunnissa sekä tonttituotannon sujuvuuteen vaikuttavia tekijöitä laajemminkin. Tarkastelujaksona oli koko 2000-luku, jonka nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki on ollut voimassa. Selvitys osoitti, että maankäyttö- ja rakennuslain mukaista maapolitiikan keinovalikoimaa on käytetty Helsingin seudulla monipuolisesti.

Johtopäätöksenään maapolitiikkaryhmä totesi, että maapolitiikan keinot ovat jo varsin hyvin käytössä ja seudun kunnat työskentelevät aktiivisessa yhteistyössä keinojen vaikuttavuuden parantamiseksi. Joidenkin keinojen tehokkaampaa käyttöä voitaisiin edistää jo pienillä lainsäädännön tarkistuksilla tai resurssien lisäämisellä. Tällaisia olisivat esimerkiksi:

- Maan myynnin määräaikaisen verovapauden käyttäminen aika ajoin, ja menettelyn laajentaminen koskemaan yrityksiä ja yhteisöjä
- Etuostolain mukaisen, pääkaupunkiseudulla helpotetun etuosto-oikeuden laajentaminen koskemaan koko Helsingin seutua
- Lunastusmenettelyn sujuvoittaminen esimerkiksi tehostamalla lunastuslupahakemusten käsittelyä ympäristöministeriössä tai siten, että lunastus voisi perustua yleiskaavaan
- Kaava- ja rakennuslupavalitusten käsittelyn nopeuttaminen tuomioistuimissa
- Rakentamattoman rakennuspaikan korotetun kiinteistöveron ylärajan nostaminen (joka toteutui vuoden 2016 alussa)
- Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kehittämisalumenettelyn käytettävyyden parantaminen, mikä tukisi täydennysrakentamista erityisesti muuttuvilla alueilla ja asemaseuduilla

Uudenmaan maapolitiikkaryhmä jatkaa työskentelyään aktiivisen maapolitiikan keinojen edistämiseksi. Parhailtaan Uudenmaan liitossa selvitetään, miten maapolitiikan keinoja on



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

hyödynnetty ja voitaisiin hyödyntää kilpailun edistämässä. Tavoitteena on muun muassa parantaa aiesopimuksen toimenpiteessä 7 mainittujen pienten ja keskisuurten toteuttajien mahdollisuuksia integroitua markkinoille. Selvityksen mukaan pieniä ja keskisuuria toimijoita on Helsingin seudulla jo useita kymmeniä.



C Yhdyskuntarakenteen kehittymistä kuvaavat indikaattorit

Asuntotuotannon ja kaavoituksen kohdentumista yhdyskuntarakenteessa tarkastellaan laskemalla niiden sijoittumista suhteessa saavutettavuuteen, aiesopimuksessa määritellyille ensisijaisille kohdealueille sekä yhdyskuntarakenteen erityyppisille vyöhykkeille.

Aihealueeseen liittyvät myös *joukkoliikennejärjestelmä ja yhdyskuntarakenne* (osio E2) sekä *maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistävien liikenneverkon kehittämishankkeiden priorisoinnin toteutuminen* (osio F2). Niitä käsitellään jäljempänä liikenteen indikaattorien yhteydessä.

C1. Kuntien toimenpiteet raide- ja joukkoliikennettä tukevien alueiden käyttöönottamiseksi ja täydennysrakentamisen edistämiseksi

Aiesopimuksen tavoitteet ja toimenpiteet

Asuntotuotanto kohdistetaan ensisijaisesti liitteessä esitetyille kohdealueille ja muilta osin yhdyskuntarakenteen kannalta edullisille alueille aiesopimuksen tavoitteiden mukaisesti. (Aiesopimus s. 5)

Kunnat tehostavat ensisijaisesti olemassa olevaan ja toteuttamisvaiheessa olevaan raide- tai muuhun joukkoliikenteen yhteyksiin tukeutuvien alueiden tai aiesopimuksessa mainittuihin liikenteen kehittämishankkeisiin tukeutuvien alueiden käyttöönottoa. (Aiesopimuksen toimenpide 8)

Kunnat edistävät täydennysrakentamista lisäämällä mahdollisuuksien mukaan tonttien rakennusoikeuksia sekä mahdollistamalla rakennusten käyttötarkoituksen muutoksia erityisesti vajaan rakennetuilla alueille. (Aiesopimuksen toimenpide 11)

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Täydennysrakentamisen edistäminen

Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman muodostama suunnitelmakokonaisuus korostaa täydennysrakentamisen merkitystä seudulla. Asuntostrategiaan sisältyy useita täydennysrakentamisen mahdollisuuksia edistäviä toimenpiteitä, liittyen mm. kaavoitukseen, kuntien maapolitiikkaan, asunto- ja yhdyskuntarakentamisen tukiin, pysäköintiratkaisuihin sekä asunto-osakeyhtiöiden päätöksentekoa koskevaan lainsäädäntöön.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Täydennysrakentamisen edellytysten parantaminen on ollut ajankohtainen teema myös Uudenmaan maapolitiikkaryhmän työskentelyssä. Ryhmän toimesta on tunnistettu muutostarpeita kuntien omassa toiminnassa, lainsäädännössä ja valtion ohjauspolitiikassa. Muutostoimenpiteitä maapolitiikkaryhmä pyrkii edistämään mm. jakamalla hyviä käytäntöjä kuntien kesken, yhteistyöllä kiinteistö- ja rakennusalan kumppaneiden kanssa sekä kannanotoilla ja neuvotteluilla lainsäädännön tarkistuksiksi. Maapolitiikkaryhmä on muun muassa pitänyt esillä tarvetta tarkistaa asunto-osakeyhtiölakia siten, että asunto-osakeyhtiöiden mahdollisuudet tehdä täydennysrakentamispäätöksiä paranisivat, sillä merkittävä osuus täydennysrakentamisen potentiaalista on yksityisten asunto-osakeyhtiöiden tonteilla.

1.5.2016 tuli voimaan muutettu asetus ARAn kunnallistekniikan rakentamisavustusten myöntämisestä. Avustusta voidaan jatkossa kohdentaa uusien alueiden lisäksi myös täydennysrakentamisen edellyttämiin kynnysinvestointeihin.

Lisätietoja Helsingin seudun asunstrategiasta 2025:

<http://www.helsinginseutu.fi/hki/HS/Maankayttosuunnitelma/Maankayttosuunnitelma/asuminen>

Lisätietoja Uudenmaan liiton täydennysrakentamisselvityksestä:

http://www.uudenmaanliitto.fi/uudenmaan_liitto/uutishuone/tiedotteet/uudenmaan_kuntajohtajat_haluavat_purkaa_taydennysrakentamisen_esteita.19799.news

Asuntotuotannon ja kaavoituksen sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen

Yhdyskuntarakenteen kannalta edullisia ovat nykyistä rakennetta eheyttävät ja täydentävät alueet, jotka tukeutuvat kestäviin kulkumuotoihin, kuten kävelyyn, pyöräilyyn, raideliikenteeseen ja muuhun joukkoliikenteeseen. Helsingin seudun yhdyskuntarakenne on kansainvälisesti vertaillen melko väljää ja rakenteen tiiveys vaihtelee seudun eri alueilla.

Kartta 8 osoittaa vuosina 2012–2015 valmistuneiden asuntojen sijoittumisen ja tuotannon intensiteetin. Intensiivisin rakentaminen on kohdistunut nykyisen ja rakenteilla olevan raideverkon taikka olemassa olevien kunta- tai kyläkeskusten tuntumaan. Väljempi rakentaminen hajoaa laajemmalle alueelle tieverkon varaan.

Kartassa 9 tarkastellaan asuntorakentamisen sijoittumista olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kartan taustana on Suomen ympäristökeskuksen määrittelemä ns. YKR-taajama, eli rakennettu alue. Taajaman sisällä ne 250 m x 250 m ruudut, joissa vähintään puolet kerrosalasta on asuinrakennuksissa, on määritelty asuinalueiksi. Asuinalueet on vielä jaoteltu kerrostaloalueisiin, pientaloalueisiin ja ns. harvaan pientaloalueeseen vallitsevan talotyyppin ja rakenteen tiiveyden perusteella.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Kartan vihreät pisteet kuvaavat asuinalueille sijoittuvia uuden asuntorakentamisen kohteita, ollen kohteesta riippuen joko kerros-, rivi- tai erillistaloja. Nämä kohteet ovat kaikki tavalla tai toisella olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta täydentävää rakentamista. Helsingin seudun uudesta asuntorakentamisesta puolet on aiesopimuskaudella kohdistunut alueille, jotka jo vuonna 2012 olivat SYKE:n luokituksessa kerrostalovaltaisia asuinalueita. Pientaloalueille rakennettiin lähes 11 000 uutta asuntoa (noin 25 % tuotannosta) ja harvalle pientaloalueelle yli 2 000 asuntoa (noin 4 % tuotannosta).

Vaaleanpunaiset pisteet kuvaavat asuntorakentamista alueille, joilla on vanhastaan ollut esimerkiksi teollisuutta tai toimistoja, joko yksinomaan, tai ainakin enemmän kuin asumista. Nämä kohteet ovat niin ikään täydennysrakentamista, joka yleensä mahdollistetaan muuttamalla asemakaavaa. Näitä asuntoja rakennettiin seudulle kaikkiaan hieman yli 8 000, noin 18 % asuntotuotannosta.

Tummanpunaiset pisteet kuvaavat rakentamista alueille, jotka eivät vuonna 2012 olleet taajama-alueita. Nämä kohteet laajentavat yhdyskuntarakennetta, mutta osa niistä sijaitsee toki suotuisasti kunta- tai kyläkeskuksen, palveluiden ja raideliikenteenkin tuntumassa. Osa kohteista on hajarakentamista, yleensä yksittäisiä omakotitaloja.

Asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle (rakentamista edeltävän vuoden asemakaavatilanteeseen verrattuna) sijoittui uusista asunnoista keskimäärin 2,5 % eli keskimäärin 280 uutta asuntoa vuosittain. Hajarakentamisen suhteellinen osuus vaihtelee paljon kuntien välillä.

KUUMA-kuntien keskustoihin ja alakeskuksiin sijoittui 34 % (noin 2 460 asuntoa) kuntien koko asuntotuotannosta vuosina 2013–2015. KUUMA-kuntien välillä oli suuria eroja siinä, miten suuri osuus tuotannosta sijoittui keskustojen ja alakeskusten yhteyteen ja miten suuri osuus niiden ulkopuolelle. (Taulukko 3, kartta 12)



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Taulukko 3. Keskustojen ja alakeskusten jalankulkuvyöhykkeille valmistuneet asunnot KUUMA-kunnissa 2013–2015 (perustuen Suomen ympäristökeskuksen (ks. kartta 12) UZ-vyöhykkeisiin)

	Asuntotuotanto yhteensä (as. lkm)	Asuntotuotanto keskustojen ja alakeskusten jalankulkuvyöhykkeelle. (as. lkm)	Keskusten ja alakeskusten osuus (%)
Hyvinkää	849	269	32 %
Järvenpää	990	343	35 %
Kerava	703	293	42 %
Kirkkonummi	1 136	451	40 %
Mäntsälä	483	175	36 %
Nurmijärvi	1 066	502	47 %
Pornainen	68	3	4 %
Sipoo	512	22	4 %
Tuusula	775	69	9 %
Vihti	552	332	60 %
KUUMA yhteensä	7 134	2 459	34 %

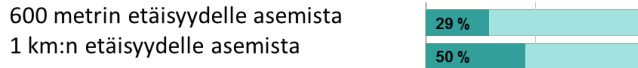
Lähteet: Helsingin seudun kunnat, Suomen ympäristökeskus. Vyöhykelaskenta: HSY



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Aiesopimuskaudella 2012–2015 valmistuneet asunnot yhdyskuntarakenteessa

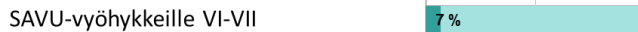
Raideliikenteen asemaseuduille (nykyiset ja rakenteilla olevat)



Kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä hyvin tai melko hyvin saavutettaville alueille



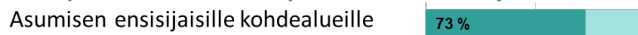
Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille



Urban Zone -vyöhyketarkastelun mukaisesti määriteltyihin keskustoihin, alakeskustoihin ja jalankulkuvyöhykkeille



Aiesopimuksessa määritellyille asumisen ensisijaisille kohdealueille



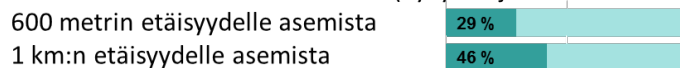
Asemakaavoitetulle alueelle

(rakentamista edeltävän vuoden lopun asemakaavatilanteeseen verrattuna)



Aiesopimuskaudella 2012–2015 lainvoimaistuneiden asemakaavojen uusi asumisen kerrosala yhdyskuntarakenteessa

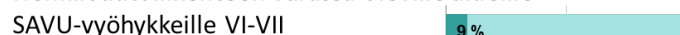
Raideliikenteen asemaseuduille (nykyiset ja rakenteilla olevat)



Kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä hyvin tai melko hyvin saavutettaville alueille



Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille



Urban Zone -vyöhyketarkastelun mukaisesti määriteltyihin keskustoihin, alakeskustoihin ja jalankulkuvyöhykkeille



Aiesopimuksessa määritellyille asumisen ensisijaisille kohdealueille

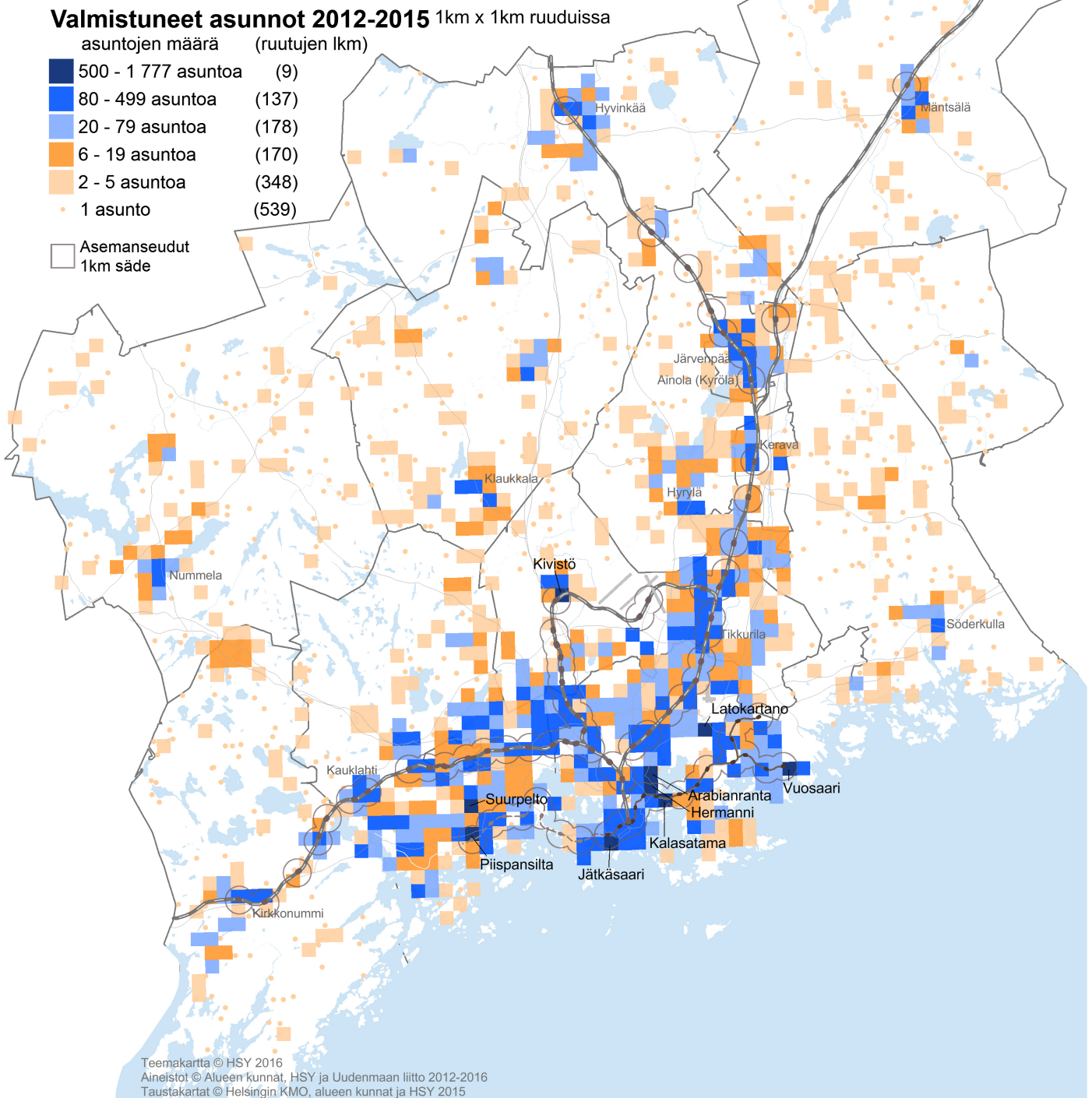


Kuvio 7. Aiesopimuskaudella 2012–2015 valmistuneiden asuntojen ja lainvoimaistuneiden asemakaavojen uusi asumisen kerrosalan sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa.



Kartta 8. Valmistuneet asunnot 2012–2015, 1 km x 1 km ruuduissa

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 50 % (noin 22 700 asuntoa) sijoittui kilometrin säteelle raideliikenteen nykyisistä tai rakenteilla olevista asemista.



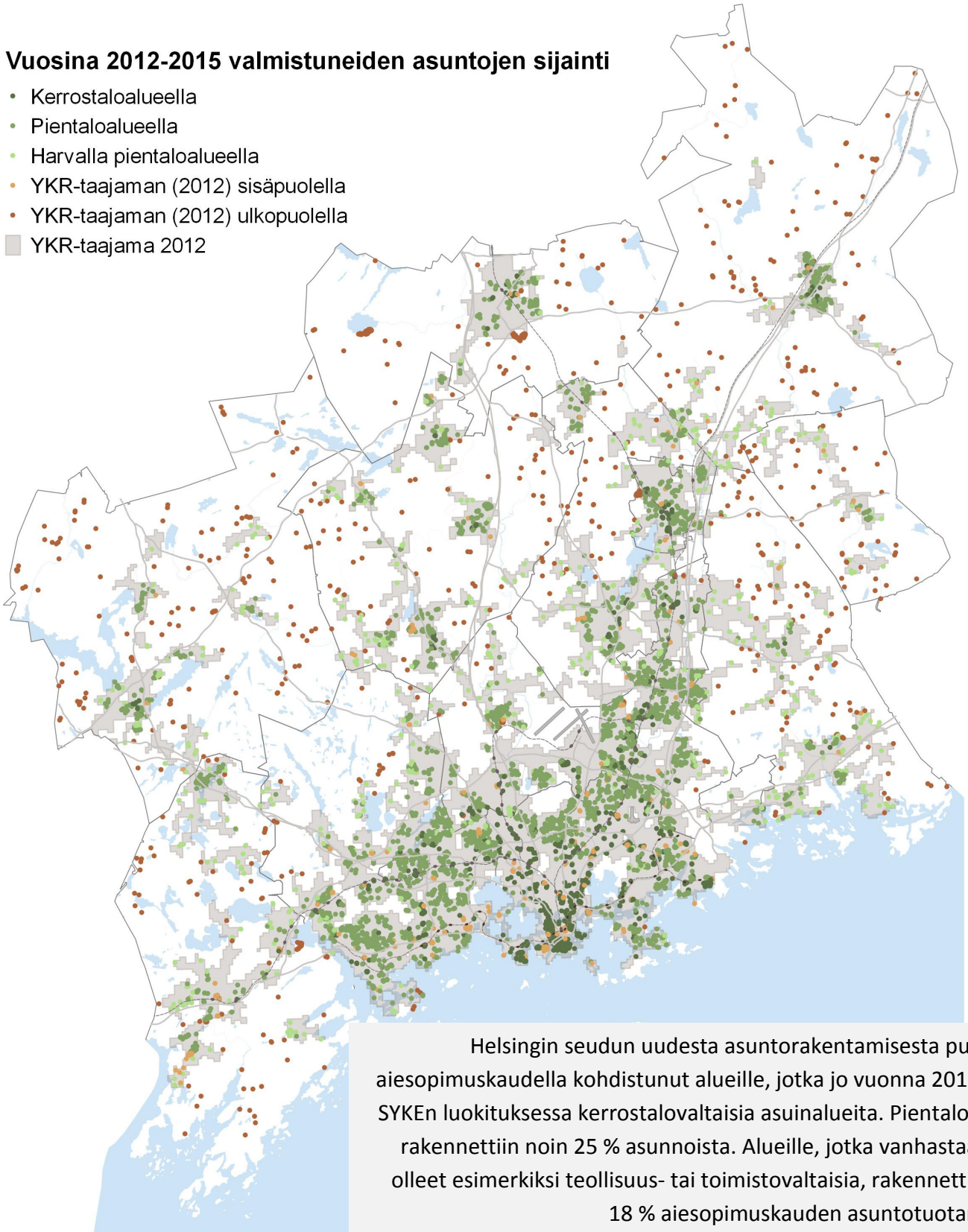
Teemakartta © HSY 2016
Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2012-2016
Taustakartat © Helsingin KMO, alueen kunnat ja HSY 2015



Kartta 9. Aiesopimuskauden asuntotuotannon sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen

Vuosina 2012-2015 valmistuneiden asuntojen sijainti

- Kerrostaloalueella
- Pientaloalueella
- Harvalla pientaloalueella
- YKR-taajaman (2012) sisäpuolella
- YKR-taajaman (2012) ulkopuolella
- YKR-taajama 2012



Helsingin seudun uudesta asuntorakentamisesta puolet on aiesopimuskaudella kohdistunut alueille, jotka jo vuonna 2012 olivat SYKE:n luokituksessa kerrostalovaltaisia asuinalueita. Pientaloalueille rakennettiin noin 25 % asunnoista. Alueille, jotka vanhastaan ovat olleet esimerkiksi teollisuus- tai toimistovaltaisia, rakennettiin noin 18 % aiesopimuskauden asuntotuotannosta.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Yhdyskuntarakenteen tiiveyden lisäksi on hyödyllistä tarkastella alueiden saavutettavuutta. Saavutettavuuden tarkasteluun on olemassa erilaisia vyöhykemenetelmiä. Tässä seurantaraportissa on hyödynnetty HSL:n kehittämää SAVU-saavutettavuustarkastelua ja Suomen ympäristökeskuksen kehittämää Urban Zone –vyöhyketarkastelua (UZ).

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 68 % (30 750 asuntoa) ja lainvoimaistuneesta uudesta asumisen kerrosalasta 56 % (2,63 miljoonaa kerrosneliometriä) sijoittui *alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä* (SAVU-vyöhykkeet I-III). Kerrostaloasunnoista näille alueille sijoittui 80 %, pientaloasunnoista 32 %. *Henkilöautoliikenteen varassa oleville alueille* (SAVU-vyöhykkeet VI-VII) sijoittui noin 3 000 asuntoa (7 % tuotannosta) ja 430 000 kerrosneliometriä lainvoimaistunutta asumiseen asemakaavoitettua uutta kerrosalaa (9 % kerrosalasta).

Vuosina 2012–2015 valmistuneista asunnoista 50 % (22 700 asuntoa) ja lainvoimaistuneesta asumisen kerrosalasta 46 % (noin 2,1 miljoonaa kerrosneliometriä) sijoittui *kilometrin säteelle raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista*. Suppeammalla 600 metrin säteellä tarkastellen osuus on 29 % niin asunnoista kuin kerrosalastakin.

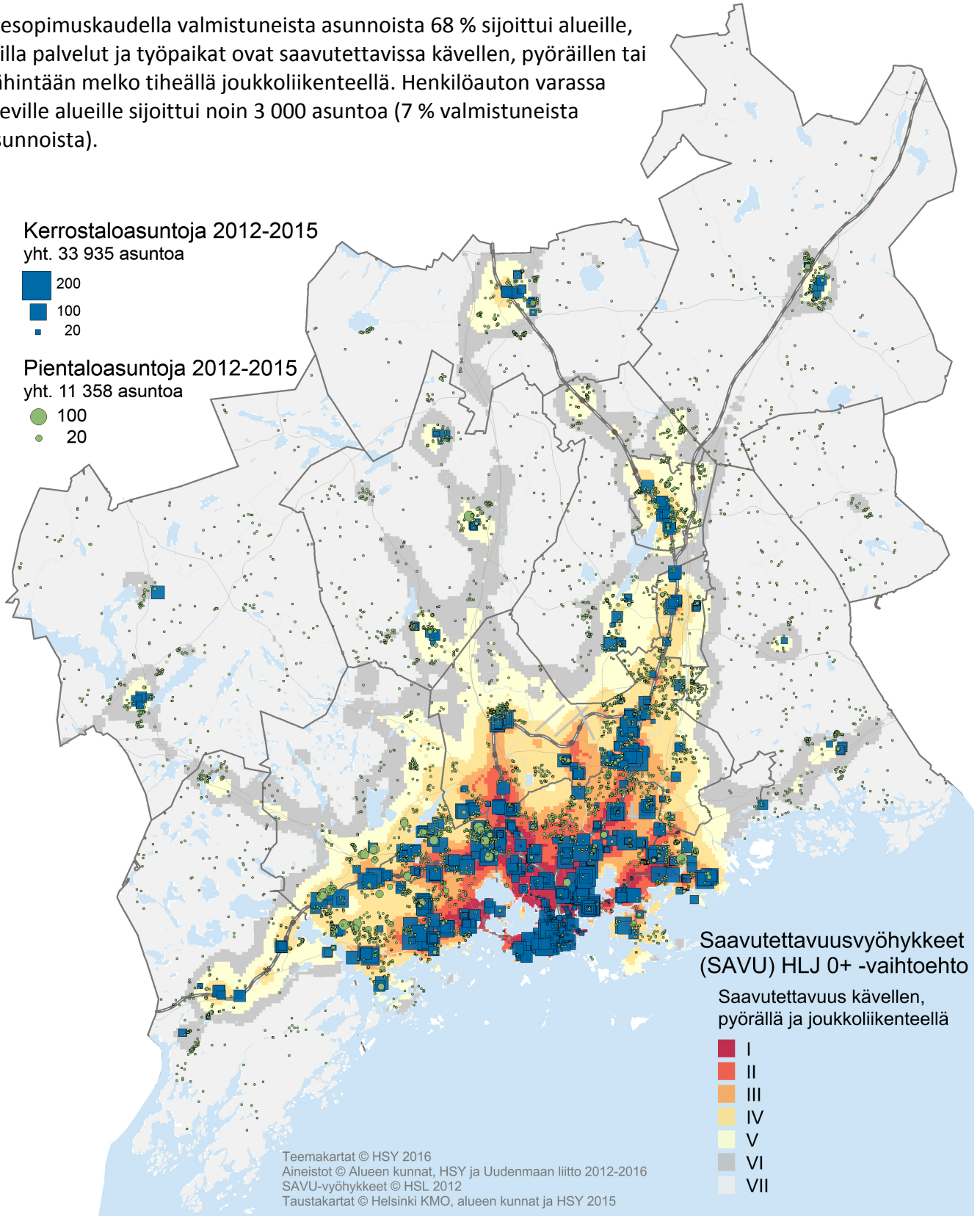
SAVU-vyöhykkeistä ks. kuvio 15 osiossa E2.

Asemanseutujen rajauksista ks. kartta 12.



Kartta 10. Valmistuneet asunnot 2012–2015 seudullisilla saavutettavuusvyöhykkeillä

Aiesopimuskaudella valmistuneista asunnoista 68 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä. Henkilöauton varassa oleville alueille sijoittui noin 3 000 asuntoa (7 % valmistuneista asunnoista).

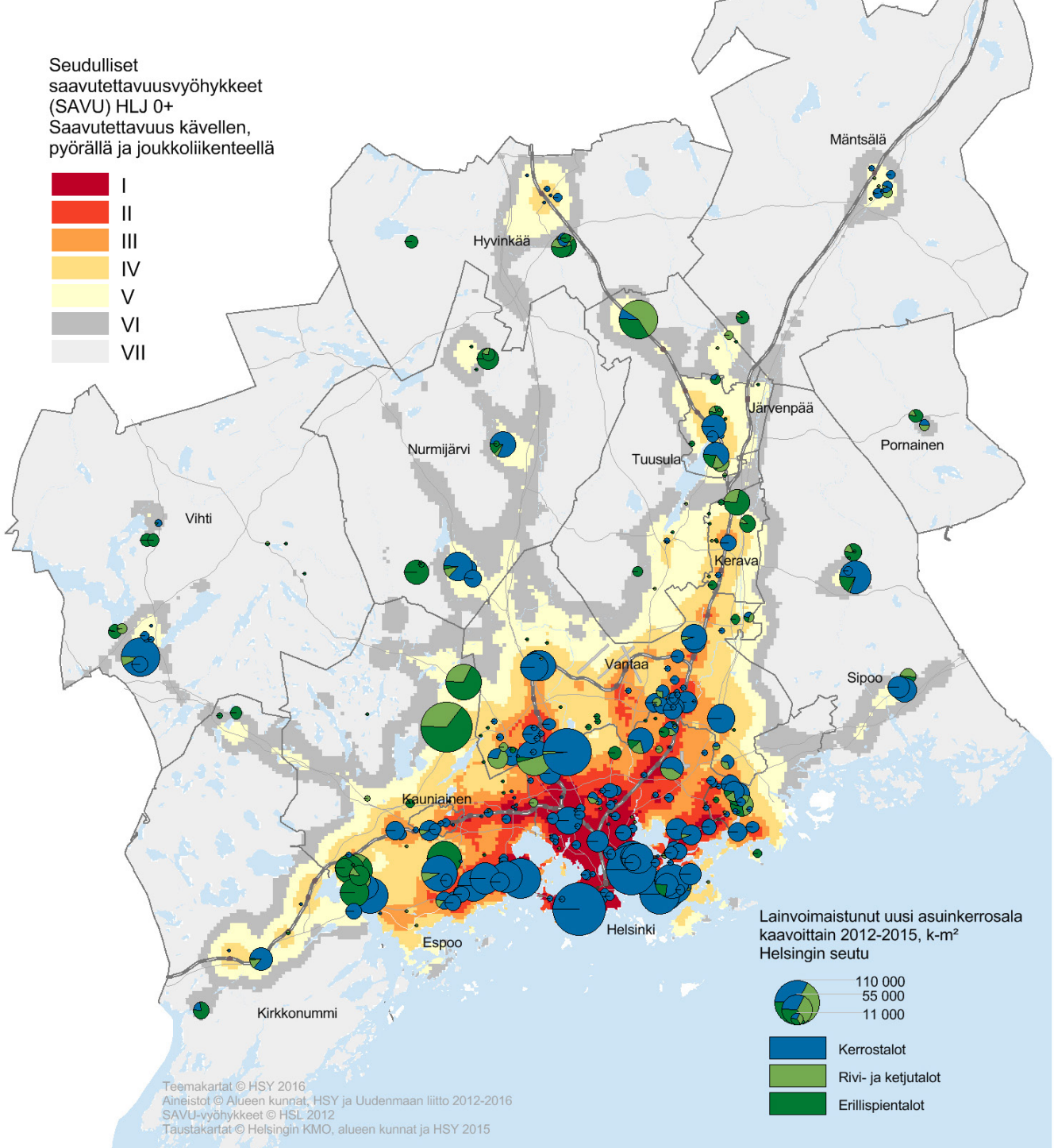




Kartta 11.

Lainvoimaistunut uusi asumisen kerrosala 2012–2015 seudullisilla saavutettavuusvyöhykkeillä

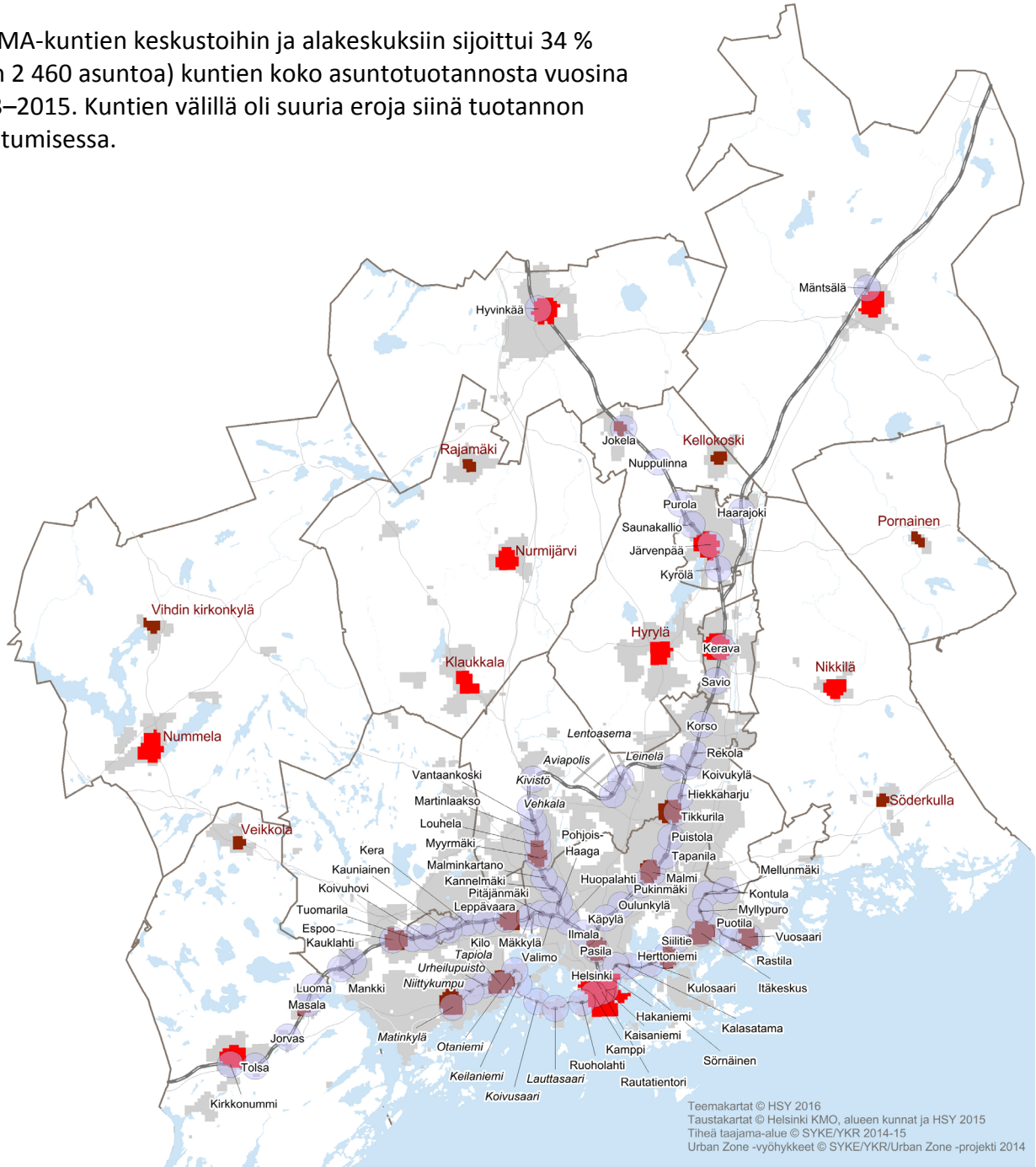
Aiesopimuskaudella lainvoimaistuneesta uudesta asumisen kerrosalasta 56 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä. Henkilöauton varassa oleville alueille sijoittui noin 430 000 k-m² (9 % lainvoimaistuneesta kerrosalasta).





Kartta 12. Asemanseudut ja Urban Zone –vyöhykkeiden keskustat ja alakeskukset

KUUMA-kuntien keskustoihin ja alakeskuksiin sijoittui 34 % (noin 2 460 asuntoa) kuntien koko asuntotuotannosta vuosina 2013–2015. Kuntien välillä oli suuria eroja siinä tuotannon sijoittumisessa.



Vyöhykelaskennassa käytetyt asemanseudut

1 000 metrin säde

Vyöhykelaskennoissa käytetty taajama-alue

SYKE / YKR (ns. tiheä taajama, aluetihokkuus > 0,02)

Ns. tiheä taajama-alue 2014 lopussa

Vyöhykelaskennassa käytetyt Urban Zone-vyöhykkeet

Keskustan jalankulkuvyöhyke*

Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke*

* Keskustat ja alakeskukset määriteltä ruutuaineistoihin perustuvien analyysien avulla. Alakeskus on jalankulun mittakaavassa sekoittunut alue, jossa on lyhyen etäisyyden sisällä sekä työpaikkoja, asumista, että vähittäiskauppaa. Lisäksi alakeskuksessa tulee olla monipuolisesti erilaisia palveluja ja julkisia toimintoja.

Lisätietoa Urban Zone-vyöhykkeistä:
http://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus_kehittaminen/Tutkimus_ja_kehittamishankkeet/Hankkeet/Yhdyskuntarakenteen_vyohykkeet_maankayton_ja_liikenteen_suunnittelumenetelmana_Urban_Zone_2



Maankäyttö ja liikenteen infrastruktuuri

Karttaan 13 on koottu MAL-aiesopimuksen 2012–2015 liikennehankkeet, muut liikenteen suuret infrastruktuurihankkeet ja aiesopimuskaudella kaavoitetut alueet. Alueille lainvoimaistuneen kerrosalan määrä käy ilmi kartasta 11. Asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa on syntynyt runsaasti Helsingin kantakaupungin läheisyyteen ja Itämetron varteen, Vantaalle pääradan ja Kehäradan varteen sekä Espooseen Länsimetron varteen tai läheisyyteen. Myös muualla seudulla kerrosalaa sijoittuu raideliikenteen läheisyyteen.

Tarkempaan tarkasteluun on tässä otettu Kehärata, jonka liikennöinti alkoi vuonna 2015. Kartassa 14 esitetään Kehäradan asemanseuduille valmistunut asuntotuotanto ja asumiseen asemakaavoitettu kerrosala. Asemanseudun rajauksena on käytetty yhden kilometrin etäisyyttä asemasta.

Aiesopimuskaudella näille alueille valmistui 6 615 asuntoa. Uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa niille sijoittui lähes 680 000 kerrosneliometriä, mikä keskimääräisellä asuntokoolla 90 kerrosneliometriä/asunto arvioiden vastaisi noin 7 500 asunnon edellyttämää kerrosalaa. Kehäradan asemanseuduista eniten kerrosalaa lainvoimaistui Vantaalla Kivistöön ja Myyrmäkeen sekä Helsingissä Malminkartanoon.

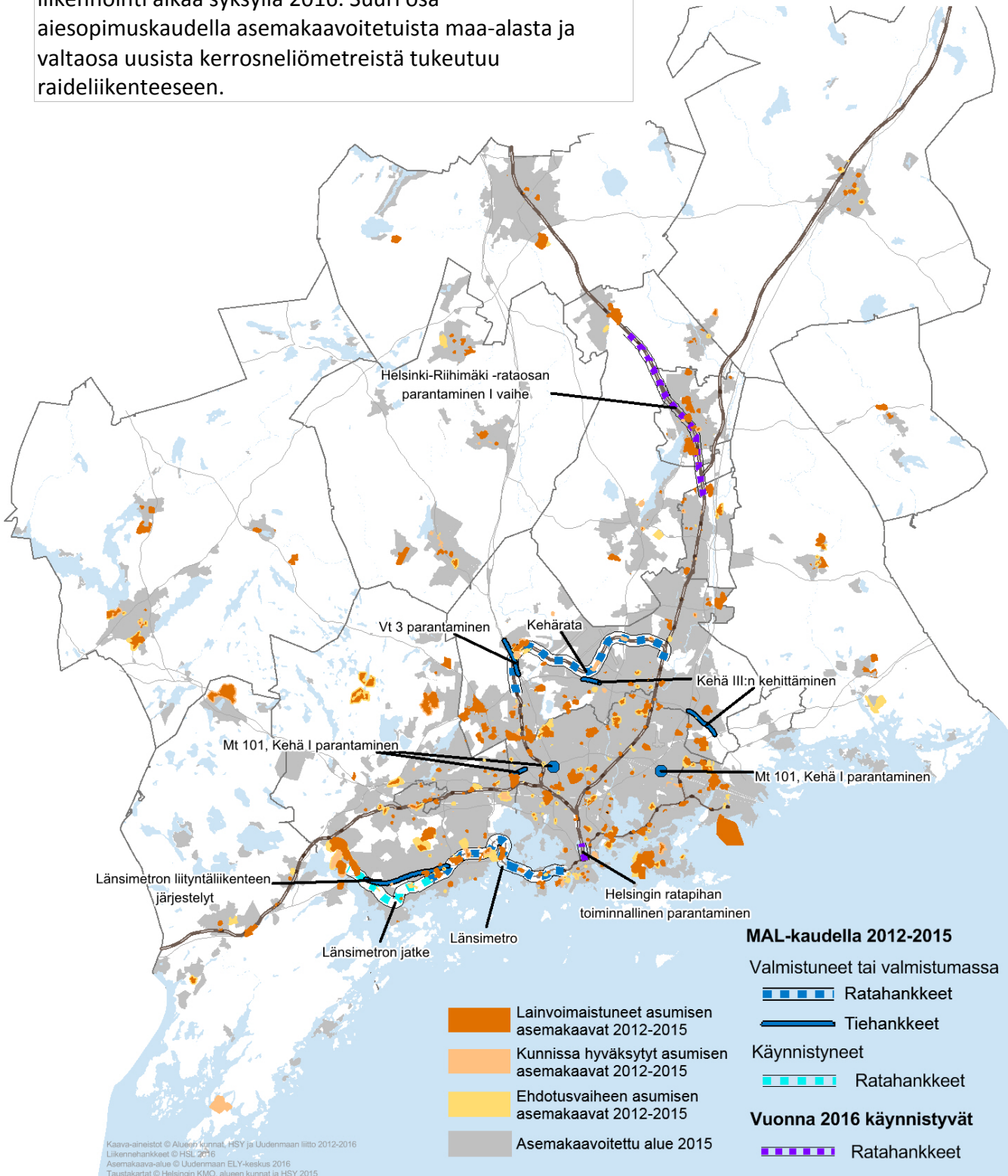
Asemakaavavarantoa, joka ei vielä ole rakenteilla, on Vantaan asemanseuduilla raportin kirjoitushetkellä lähes 400 000 kerrosneliometriä (vastaten noin 4 500 asuntoa) ja yleiskaavavarantoa noin 1,6 miljoonaa kerrosneliometriä (vastaten noin 18 000 asuntoa). Vantaalla käynnissä oleva, raideliikenteen äärelle sijoituvaa täydennysrakentamista suosiva kaavoitus tuottanee asemanseuduille nykyistä varantoa suuremman määrän asuntorakentamisen kerrosalaa. Kunnan oman arvion mukaan asuntorakentamisen mahdollisuuksia Kehäradan varressa olisi vähintään kahden miljoonan kerrosneliometrin verran. Edellä käytetyllä keskimääräisellä asuntokoolla arvioiden se vastaisi yli 22 000 uuden asunnon edellyttämää kerrosalaa.

Kartat 11, 13 ja 14.



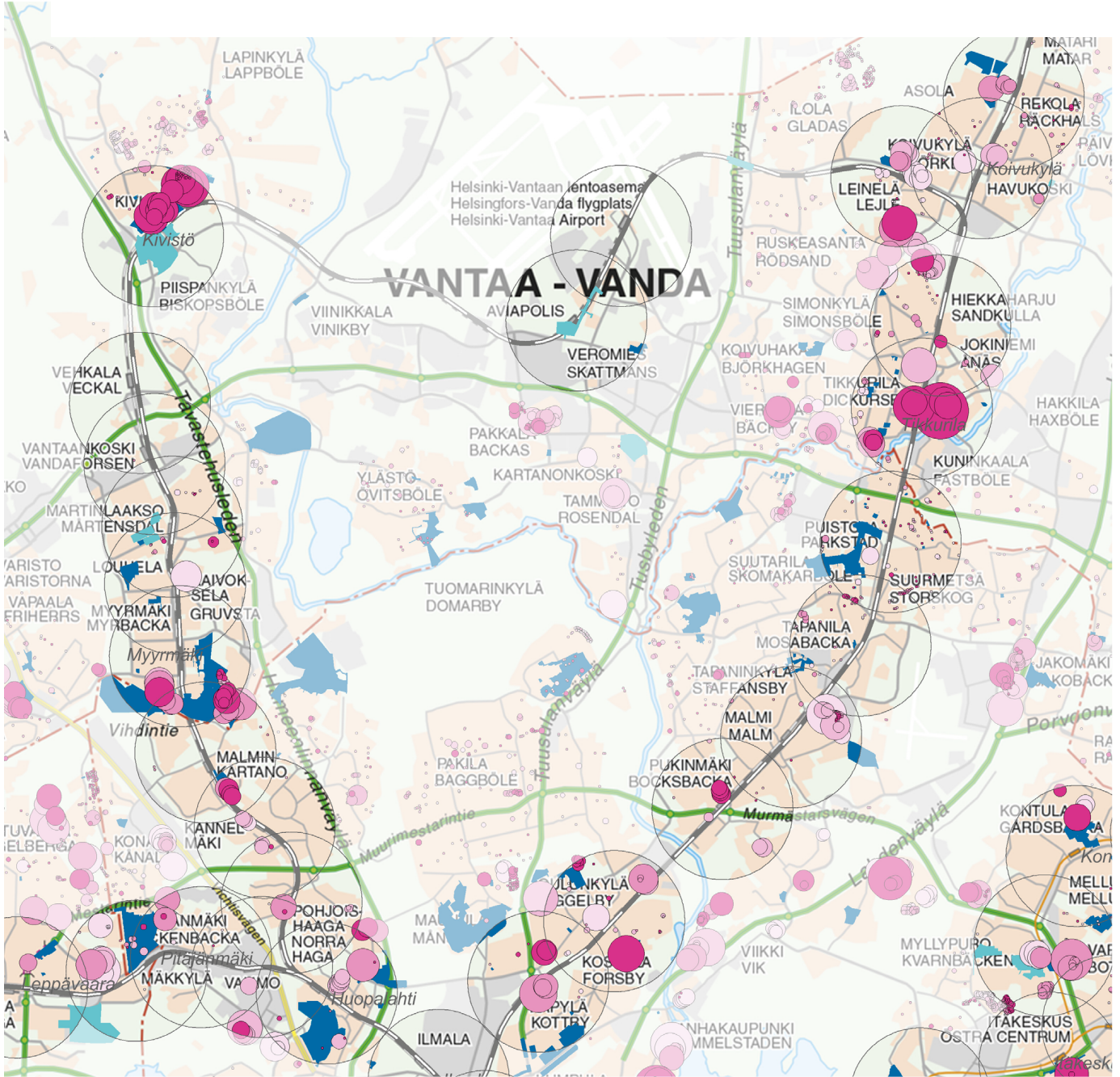
Kartta 13. Liikenteen suuret infrastruktuurihankkeet, MAL-aiesopimuksen liikennehankkeet ja kaavoitetut alueet 2012–2015

Kehäradan liikennöinti alkoi vuonna 2015 ja Länsimetron liikennöinti alkaa syksyllä 2016. Suuri osa aiesopimuskaudella asemakaavoitetuista maa-alasta ja valtaosa uusista kerrosneliömetreistä tukeutuu raideliikenteeseen.





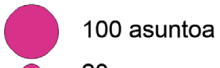
Kartta 14. Kehäradan asemaseuduille aiesopimuskaudella valmistunut asuntotuotanto ja asumiseen asemakaavoitettu kerrosala



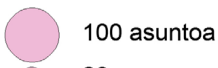
Teemakartat © HSY 2016
 Aineistol © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2012-2016
 Tauskarta © Helsingin kaupunkimittausosasto 2016

Valmistuneet asuinrakennukset

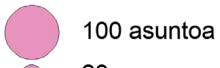
2015



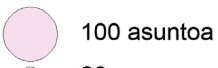
2013



2014



2012



Lainvoimaistuneet asumisen kaavat 2012-2015

Hyväksytyt asumisen kaavat 2012-2015

Asemanseutu: 1 km säde



Yhdyskuntarakennetarkastelujen aineistot ja menetelmät

Asuntotuotannon ja kaavoituksen kohdistumista yhdyskuntarakenteessa on tarkasteltu paikkatietoanalyysien avulla. Tarkasteluissa on hyödynnetty yhdyskuntarakenteen seurannan tarpeisiin kehitettyjä yleisesti käytössä olevia työkaluja, kuten Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurannan ns. YKR-aineistoja, HSL-kuntayhtymän toimesta kehitettyä SAVU-saavutettavuustarkastelua sekä etäisyyttä raideliikenteen asemista.

Asemanseututarkastelun pohjana ovat sekä yhdyskuntarakenteelliset että saavutettavuusnäkökohdat. Asemanseutujen ympärille on muodostettu kehät 600 m ja 1 000 m säteillä ja näin muodostuvalta ns. bufferivyöhykkeeltä on laskettu sinne kohdistuvat asunnot ja kerrosneliömetrit. Tarkasteluun on otettu mukaan valmiit ja rakenteilla olevat asemanseudut niillä ratayhteyksillä, joilla on henkilöliikennettä, riippumatta liikenneverkon kapasiteetista tai liikennetarjonnasta kyseisellä asemalla nykyhetkellä.

Alueiden *saavutettavuutta* on tässä tarkasteltu HSL:n kehittämän SAVU-saavutettavuustarkastelun ja Suomen ympäristökeskuksen kehittämän Urban Zone -vyöhyketarkastelun (UZ) avulla. Molemmat menetelmät perustuvat 250 x 250 metrin ruutuihin, mutta poikkeavat toisistaan jonkin verran ja kuvaavat yhdyskuntarakennetta hieman eri ajankohtina. Periaatteena menetelmissä on, että kullekin ruudulle on määritelty ominaisuudet tai profiilit ruudun sijainnin, kaupan ja työpaikkojen tarjonnan ja liikkumismahdollisuuksien perusteella. MAL-seurannassa on ensisijaisesti hyödynnetty seudullisia SAVU-saavutettavuusvyöhykkeitä (HLJ 0+), joissa aiesopimuskauden alun liikennejärjestelmän lisäksi oli huomioitu jo rakenteilla olleet isot infrahankkeet, Länsimetro ja Kehärata, sekä eräitä liikennettä sujuvoittavia pieniä kustannustehokkaita hankkeita. SAVU-tarkastelua on kuvattu yksityiskohtaisemmin joukkoliikennettä ja yhdyskuntarakennetta käsittelevässä osiossa E2.



C2. Valtion toimet rakentamattoman rakennusmaan korotetun kiinteistöveron alarajan nostamiseksi

Aiesopimuksen toimenpiteet

Tehostetaan rakentamattomien, valmiiden tonttien käyttöön ottoa nostamalla asuntotuotantoon tarkoitettun rakentamattoman rakennusmaan korotetun kiinteistöveron alarajaa. (Aiesopimuksen toimenpide 10)

Toimenpiteen toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Kiinteistöverolain pykälää 12 b, joka koskee *rakentamattoman rakennuspaikan veroprosenttia eräissä kunnissa*, on muutettu siten, että korotetun kiinteistöveron alarajaa nostettiin yhdestä prosentista 1,5 prosenttiin. Muutetun pykälän mukaisesti *Espoon, Helsingin, Hyvinkään, Järvenpään, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten, Sipoon, Tuusulan, Vantaan ja Vihdin kunnanvaltuustojen on määrättävä rakentamattomalle rakennuspaikalle veroprosentti, joka on vähintään 1,5 prosenttiyksikköä yleistä kiinteistöveroprosenttia korkeampi, kuitenkin enintään 3,0 prosenttia*. Muutettu pykälä 12 b § tuli voimaan 1.12.2013.

Rakentamattoman rakennuspaikan korotettu kiinteistövero maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti on käytössä täysimääräisenä koko Helsingin seudulla neljää kuntaa lukuun ottamatta.



D Maankäytön suunnittelua kuvaavat indikaattorit

D1. Seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma ja sen yhteensovittaminen HLJ 2015:n kanssa

Aiesopimuksen toimenpiteet

Helsingin seudulle laaditaan 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 aikataulut. (Aiesopimuksen toimenpide 12)

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma MASU 2050, siihen sisältyvä asuntopolitiikka 2025 sekä seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 viimeisteltiin alkuvuodesta 2015.

Suunnitelmakokonaisuudessa on esitetty yleispiirteinen näkemys Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Suunnitelmien muodostama kokonaisuus tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta, seudun saavutettavuutta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Suunnittelun lähtökohtana on, että seudulla on vuonna 2050 noin kaksi miljoonaa asukasta ja yli miljoona työpaikkaa.

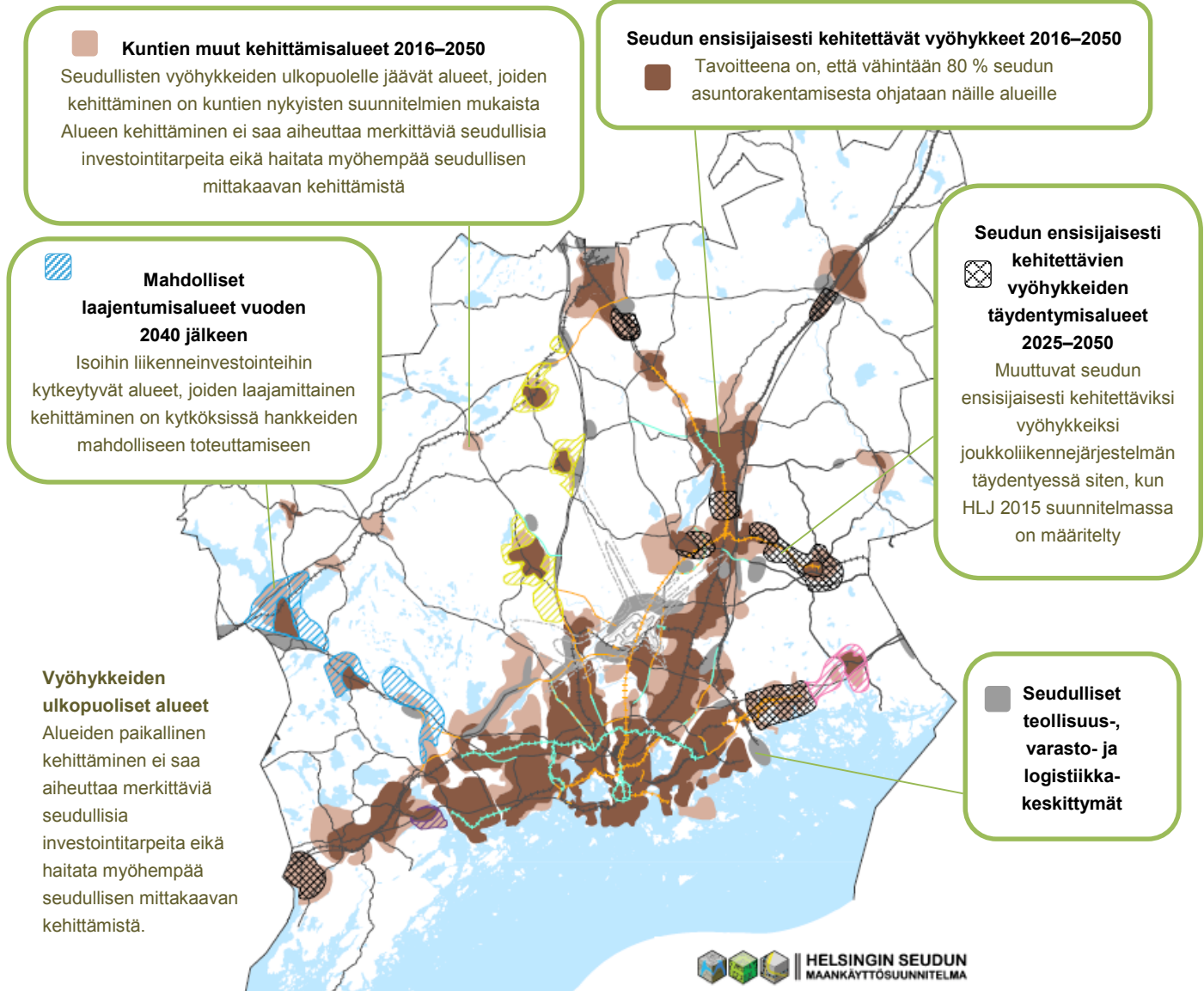
Maankäyttösuunnitelma 2050 on luonteeltaan strateginen suunnitelma, jonka läpileikkaavana valintana on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. MASU osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Seudun ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä ohjataan vähintään 80 % seudun asuntorakentamisesta vuosina 2016–2050.

Maankäyttösuunnitelma toteuttaa seuraavia kriteerejä:

- Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta
- Asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantumista erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla
- Edellytykset joukkoliikenteen ja palvelujen keskittymiselle paranevat. Solmukohtien joukkoliikenne, palvelu- ja asuntotuotantotasot kasvavat tarkoituksenmukaisesti
- Seudullisesti merkittävät ja työpaikkaintensiiviset alueet suunnitellaan seudullisesti hyvin kestäväillä kulkumuodoilla saavutettaviksi
- Maankäytön sijoittamisella tuetaan keskuksien kehittymistä. Liikkumisympäristö suunnitellaan jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta miellyttäväksi
- Maankäyttö suunnitellaan siten, että se ei heikennä seudullisesti keskeisiä luontoarvoja



- Seudun eri osien omailmeisyys, ympäristön luomat edellytykset, paikan henki ja historia huomioidaan osana muuttuvaa kaupunkirakennetta
- Maankäytön avulla tuetaan kaupunkirakenteen kehittymistä sosiaalisesti kestävämmäksi



Kuvio 8. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman 2050 maankäyttövyöhykkeet. Lähde: MASU 2050

Asuntostrategia 2025 sisältää seudulliset asunto- ja maapoliittiset linjaukset seuraaviksi kymmeneksi vuodeksi. Strategia toimii maankäyttösuunnitelman ensimmäisen vaiheen toimeenpanosuunnitelmana.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

HLJ 2015 liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen, liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva suunnitelma, joka tukee seudun kestävästä kasvusta ja hyvää saavutettavuutta ja varmistaa liikenteen toimivuuden myös tulevaisuudessa. Suunnitelman toimenpiteet tukevat maankäyttösuunnitelman mukaista kehittämistä. Väestön kasvusta johtuva liikkumistarpeen lisääntyminen ohjataan joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Suunnitelmaan sisältyvät HLJ 2015-strategian mukaiset linjaukset (kuvio 7) ja niitä tukevat toimenpiteet mukaan lukien liikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeet vuosille 2016–2025. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi raide- ja bussiliikenteen runkoverkon säteittäisten ja poikittaisten yhteyksien sekä niitä täydentävien liityntäyhteyksien kehittäminen, liityntäpysäköinnin kehittäminen ja sen vastuunjaon uudistaminen sekä ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtojen selvittäminen.



Kuvio 9. HLJ 2015 -linjaukset

Valmistelu ja päätöksenteko

Maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian valmistelusta vastasi Helsingin seudun yhteistyökokouksen nimeämä maankäytön, asumisen ja liikenteen neuvottelukunta (MAL-neuvottelukunta). Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta vastasi Helsingin liikennejärjestelmätoimikunta (HLJ-toimikunta) ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL. Suunnitelmat valmisteltiin tiiviissä yhteistyössä ja niissä rakentamista, liikennettä ja



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

asuntopoliittisia toimenpiteitä tarkastellaan kokonaisuutena. HLJ 2015 -suunnitelmasta tehtiin SOVA-lain (200/2005) mukainen vaikutusten arviointi, joka sisälsi myös maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian vaikutusten arvioinnin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 3.3.2015. Maankäyttösuunnitelma ja asuntostrategia hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 24.3.2015.

KUUMA-johtokunta hyväksyi omalta osaltaan mainitut suunnitelmat 16.4.2015 päättäen samalla esittää KUUMA-kuntien kunnan- ja kaupunginhallituksille suunnitelmien hyväksymistä.

HSL-kuntayhtymään kuuluvien KUUMA-kuntien osalta liikennejärjestelmäsuunnitelma tuli hyväksytyä 3.3.2015. Muut seudun kunnat hyväksyivät suunnitelmat kevätkauden 2015 aikana. Maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian osalta poikkeuksen tekivät Helsinki ja Espoo, jotka päättivät merkitä ne tiedoksi.

Suunnitteluyhteistyön jatkaminen ja yhteisten yleiskaavojen tarve

Maankäyttösuunnitelma ei suoraan ottanut kantaa maankäyttö- ja rakennuslain 46 a) §:n mukaisen pääkaupunkiseudun yhteisen yleiskaavan tai seudun muiden kuntien alueille laadittavien yhteisten yleiskaavojen tarpeeseen ja aikataulutukseen. Suunnitteluyhteistyön jatkamisesta maankäyttösuunnitelmassa todetaan seuraavaa: *”Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman laatiminen yhdessä seudullisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on osoittanut, että suunnitteluyhteistyötä edelleen kehittämällä voidaan saavuttaa luonteva ketju aiesopimukseen perustuvan suunnittelun ja juridisten kaavaprosessien välille. Seudun kunnat jatkavat yhteistyötä ja kaupunkirakenteen yhteistä tarkastelua omien yleiskaavatöidensä kautta. Kunnat, HSL ja Uudenmaan liitto tekevät myös jatkuvaa yhteistyötä toimivan seudullisen kokonaisuuden varmistamiseksi.”*

MAL-sopimus 2016–2019

9.6.2016 allekirjoitettu MAL-sopimus 2016–2019 sisältää kirjauksen Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelun jatkamisesta.

Lisätietoja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmasta 2050:

<http://www.helsinginseutu.fi/hki/HS/Maankayttosuunnitelma/Maankayttosuunnitelma/maankaytto>

Lisätietoja Helsingin seudun asuntostrategiasta 2025:

http://www.hel.fi/hel2/Helsinginseutu/Masu/Asuntostrategia_2025_170315.pdf

Lisätietoja Helsingin seudun HLJ 2015 -liikennejärjestelmäsuunnitelmasta:

<https://www.hsl.fi/hlj-helsingin-seudun-liikennejarjestelmasuunnitelma/hlj-2015>



D2. Valtion ja kuntien muut toimenpiteet kaavoituksen kehittämiseksi ja yhdyskuntarakenteen hajautumisen hillitsemiseksi

Aiesopimuksen toimenpiteet

Valtion johdolla kehitetään kaavoituksen ja sen ohjauksen sujuvuutta mm. tehostamalla viranomaisyhteistyötä (Aiesopimuksen toimenpide 13)

Valtio selvittää suunnittelutarveratkaisujen edellytyksiä ja kehittää menettelyjä yhdyskuntarakenteen hajautumisen hillitsemiseksi. Kunnat tehostavat taajamien lievealueiden maankäytön ohjausta. (Aiesopimuksen toimenpide 14).

Toimenpiteiden toteutuminen aiesopimuskaudella 2012–2015

Pääministeri Sipilän hallitusohjelmaan (2015) sisältyi eräitä aiesopimuksen kohtiin 13 ja 14 liittyviä kirjauksia. Niistä on toteutettu kaksi maankäyttö- ja rakennuslain muutosta: maakuntakaavojen ja kuntien yhteisten yleiskaavojen vahvistusmenettelystä ympäristöministeriössä on luovuttu ja poikkeamistoimivalta on siirretty kokonaisuudessaan ELY – keskuksilta kunnille. Muiden kirjausten osalta valmistelu käynnistyi ympäristöministeriön perustamassa maankäyttö- ja rakennuslain muutoksia valmistelemissa työryhmässä syksyllä 2015.



E Liikennepalveluiden kehittämistä kuvaavat indikaattorit

E1. Joukkoliikenteen rahoitus ja palvelutaso

Aiesopimuksen toimenpiteet

Kunnat turvaavat pitkäjänteisesti joukkoliikenteen rahoituksen. Seudun kunnat, HSL ja Uudenmaan ELY -keskus järjestävät joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen 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. (Aiesopimuksen toimenpide 15)

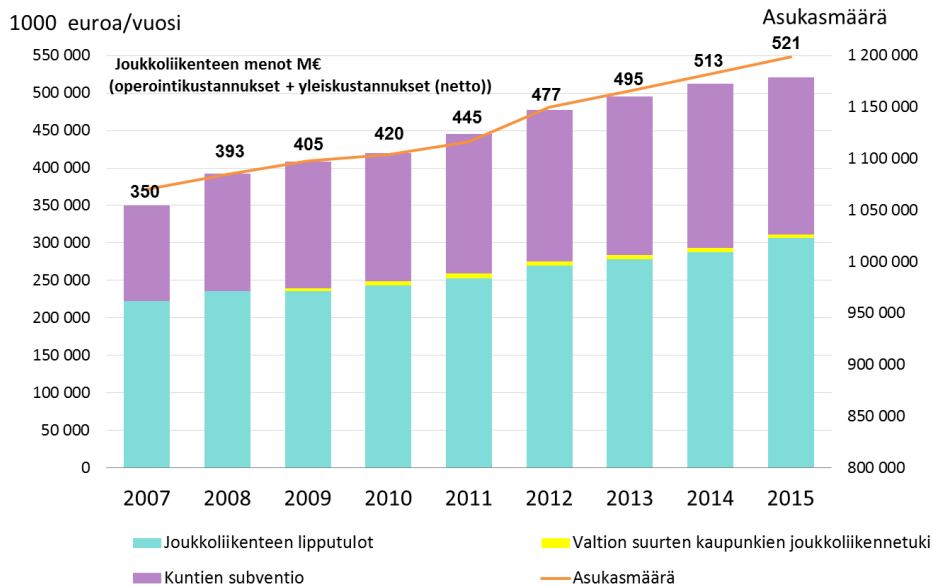
Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella ja muulla Helsingin seudulla

Aiesopimuksen mukaan valtio osoittaa Helsingin seudulle suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja pyrkii lisäämään tuen määrää aiesopimuskauden aikana. Aiesopimuskauden kolmena ensimmäisenä vuotena tavoite toteutui ja tuki oli 5,5–6,0 miljoonaa euroa vuodessa. Vuonna 2015 joukkoliikennetuen määrä kuitenkin tippui alle vuoden 2012 tason 4,7 miljoonaan euroon vuodessa. Samanaikaisesti seudun asukasmäärä ja matkustajamäärät ovat sopimuskauden aikana kasvaneet.

HSL-kuntien maksama subventio oli ilman suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea vuonna 276 miljoonaa euroa vuonna 2012. Vuonna 2013 subventio oli 280 miljoonaa euroa ja vuonna 2014 se oli 285 miljoonaa euroa. Vuonna 2015 tuki laski erityisesti kasvaneiden lipputulosten myötä noin 277 miljoonaan euroon. HSL-kunnat maksoivat subventiota per asukas 232 euroa vuonna 2012 ja 229 euroa per asukas vuonna 2015. Vuosien 2013 ja 2014 aikana subventio per asukas oli 238 euroa vuodessa. Näihin lukuihin sisältyvät HSL:n perustamissopimuksen infrastruktuurikustannukset.

HSL:n infrakustannukset pysyivät aiesopimuskauden aikana melko vakaina noin 68 miljoonassa eurossa vuodessa. Seuraavalla MAL-sopimuskaudella infrakustannukset tulevat nousemaan suurten raideliikennehankkeiden valmistumisen myötä, minkä vuoksi kuntien rahoitusosuuksiin ja lippujen hintoihin tulee selkeitä kasvupaineita. Muut kustannukset HSL-alueella ovat vuosina 2012–2015 kasvaneet 477 miljoonasta eurosta 520 miljoonaan euroon. Kasvu on seurausta kasvaneesta liikennemäärästä.



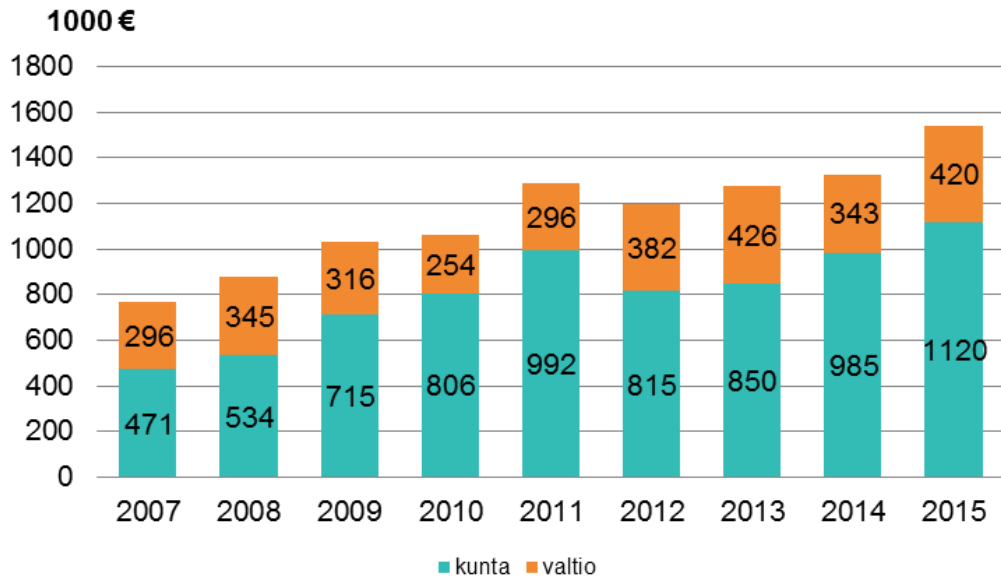
Kuvio 10. Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella (Kerava 1.3.2006 alkaen, Kirkkonummi 1.1.2007 alkaen ja Sipoo 1.1.2012 alkaen). Kuvan joukkoliikenteen menoissa ei ole mukana infrastruktuurikustannuksia. Vuodesta 2012 lähtien lukuihin sisältyy HSL:n Kutsuplus-palvelu, jonka kustannus vuonna 2015 oli vuositasolla noin 0,8 % (4,3 M€).

Hyvinkäällä joukkoliikenteen menot olivat 1,20 miljoonaa euroa vuonna 2012 ja 1,54 miljoonaa euroa vuonna 2015. Hyvinkään kaupungin rahoitus on vuosina 2012–2015 noussut 0,82 miljoonasta eurosta 1,12 miljoonaan euroon. Kaupungin osuuden kasvuun ovat vaikuttaneet ELY-keskuksen hankkiman lähi- ja seutuliikenteen siirtyminen osittain kaupungin ostamaksi liikenteeksi. Samalla kaikki Hyvinkään haja-asutusalueen linja-autovuoroista on muutettu kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi ja näin koulutaksiliikenteen määrää on voitu vähentää.

Seutu- ja työmatkalippujen kokonaissumma nousi noin 30 000 eurolla edelliseen vuoteen verrattuna. Summan sisällä HSL:n kehyskuntalippujen osuus tuesta kasvoi, seutulippujen tukiosuus pysyi edellisvuoden tasolla ja Hyvinkää–Helsinki -työmatkalipun osuus pieneni.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV



Kuvio 11. Joukkoliikenteen rahoitus Hyvinkäällä. Kaikille avoin joukkoliikenne (paikallisliikenne, kaupunki, seutu- ja työmatkaliput sekä palveluliikenne).

Muulla Helsingin seudulla, pois lukien Hyvinkää, joukkoliikenteen menot olivat 4,59 miljoonaa euroa vuonna 2012 ja 9,54 miljoonaa euroa vuonna 2015. Muualla seudulla kuntien rahoitusosuus on vuosina 2012–2015 kasvanut 3,55 miljoonasta eurosta 7,76 miljoonaan euroon, mikä on ollut seurausta erityisesti ELY-keskuksen pienentyneestä roolista joukkoliikenteen rahoituksessa.

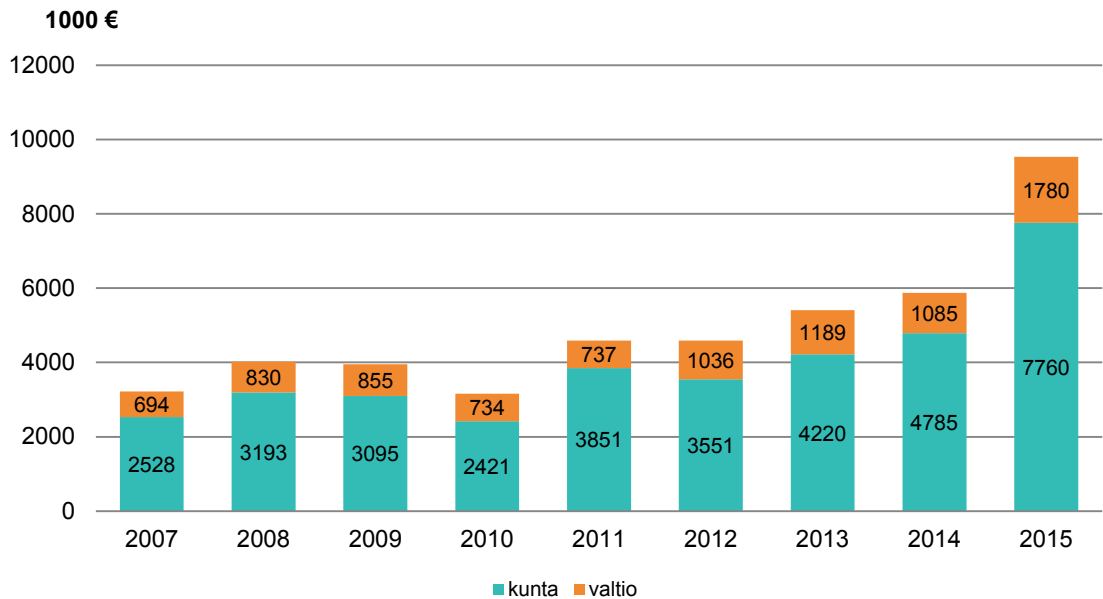
Muulla Helsingin seudulla kuntien kustannukset ovat vaihdelleet vuosittain tarkastelujakson aikana osoittaen kuitenkin kasvusuuntaa. Vaihtelua joukkoliikenteen rahoitukseen ovat aiheuttaneet liikenteen tarjontaan tehdyt muutokset ja joukkoliikenteen järjestämistavan muutos kesästä 2014 alkaen. Kaikki kunnat ovat osallistuneet liikenteiden yhteishankintoihin ELY-keskuksen kanssa vuonna 2015. Erityisesti Nurmijärven ja Tuusulan tarve panostaa parempaan joukkoliikenteen palvelutasoon on nostanut näiden kuntien kustannusosuutta selvästi.

Joukkoliikenteen kokonaiskustannusten nousu selittyy etupäässä siirtymäajan sopimusten lakkaamisella ja korvautumisella kilpailutetulla liikenteellä, liikkumistarpeita paremmin vastaavien liikenteiden järjestämisellä sekä korvaavia toimenpiteitä aiheuttaneilla liikenteiden yllättävillä lakkautuksilla. Liikenteenharjoittajien epävarmuus tuloista ja tulevaisuudesta on korottanut tarjoushintoja. Lisäksi tiettyjen lipputuotteiden kustannukset ovat nousseet.

Joukkoliikenteeseen käytetty rahoitus on kasvussa pääosin kuntien osalta. Valtion avustukset ovat kohdentuneet linja-autojen matkalippujen hinnanalennuksiin ja liikenteen ostoihin. Tuki on vaihdellut vuosittain 26–33 prosentin välillä kunnan kokonaiskustannuksista. Painopiste valtion rahoituksessa on siirtynyt kuntien kanssa tehtäviin liikenteiden yhteishankintoihin. Samanaikaisesti kuntien opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuskustannukset ovat kasvaneet.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIOSOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV



Kuvio 12. Joukkoliikenteen rahoitus muulla Helsingin seudulla (HSL-alue ja Hyvinkää eivät mukana). Lähde: Kunnan rahoitus ELY-keskuksen kuntien kuljetuskustannuskysely (avoin joukkoliikenne). Valtion rahoitus on ELY-keskuksen myöntämä valtionavustus. Huom. Vuosien 2012–2013 rahoitus on laskettu uudelleen.

Joukkoliikenteen palvelutason kehitys

Helsingin seudun alueen toimivaltaiset viranomaiset Helsingin seudun liikenne, Hyvinkää ja Uudenmaan ELY-keskus ovat määritelleet joukkoliikenteen palvelutason joukkoliikennelain edellyttämällä tavalla. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä.

HSL-alue

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely ohjaa HSL:n ja kuntien toimia joukkoliikenteen suunnittelussa ja järjestämisessä. HSL:n toimivalta-alueella joukkoliikenteen palvelutaso perustuu HSL:n hallituksen 13.12.2011 vahvistamaan HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeeseen. HSL-alueen joukkoliikenteen palvelutaso 2016–2021 -raporttiin saatiin kuntien lausunnot kevään aikana ja raportti on HSL:n hallituksen käsittelyssä kesäkuussa 2016.

HSL:n asiakastyytyväisyystutkimuksen perusteella matkustajat ovat tyytyväisiä Helsingin seudun joukkoliikenteeseen. Vuoden 2015 kyselyn mukaan vastaajista 89 % oli tyytyväisiä HSL-joukkoliikenteeseen. Vastaajia oli kaikkiaan 61 000. Matkustajien tyytyväisyys HSL-joukkoliikenteeseen on ollut erittäin korkealla tasolla vuodesta 2013.

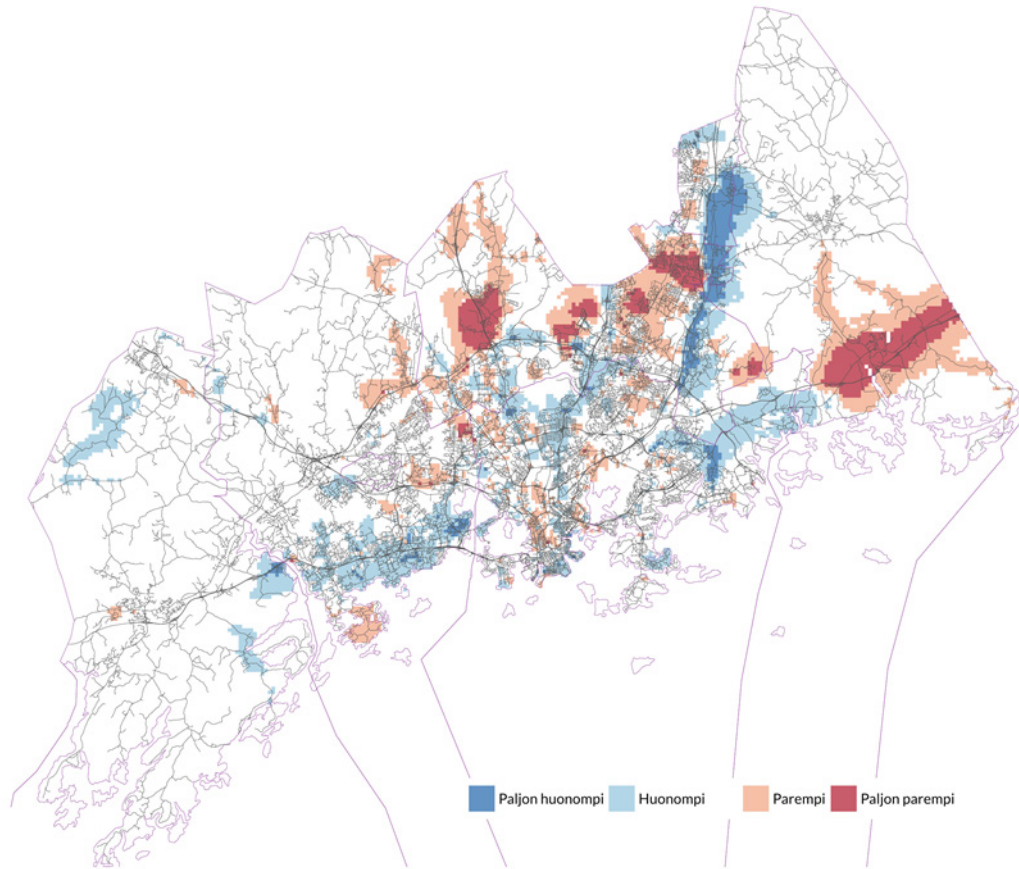


HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

HSL-alueen joukkoliikenteen palvelutason mittaamisessa otettiin vuonna 2013 mittariksi matka-aikasaavutettavuus (MASA). Mittarilla voidaan mitata, kuinka hyvää HSL:n joukkoliikenteen palvelu on kokonaisuutena ja miten palvelu jakautuu eri alueille. Tarkastelu on tehty tähän mennessä kolme kertaa. Uusimmassa analyysissä vertaillaan joukkoliikenteen palvelutasoa talviliikenteessä 2015–2016 talviliikenteeseen 2014–2015.

Matka-aikasaavutettavuus perustuu analyysiin siitä, kuinka lyhyessä ajassa kultaakin alueelta voidaan saavuttaa joukkoliikenteellä eri toiminnot (esim. työpaikat, koulut ja asiointipaikat). Matka-aikoihin luetaan mukaan myös kävely aika, odotusajat ja vaihtoihin kuluvat ajat. Matka-aikojen pohjalta lasketaan kullekin alueelle saavutettavuusarvo, jonka laskennassa matkakohteita painotetaan niihin kohdistuvan liikkumistarpeen mukaan.

Matka-aikasaavutettavuus (MASA) mittarin mukaan joukkoliikenteen palvelutaso kokonaisuutena heikentyi hieman vuodesta 2012 vuoteen 2013, vaikka palvelutarjontaa lisättiin. Liikenteen ruuhkautumisen kasvu hidasti joukkoliikennettä. Vuodesta 2013 vuoteen 2014 Kirkkonummen ja Sipoon saavutettavuus parantui etenkin iltahuipputuntien osalta. Helsingin kantakaupungissa saavutettavuus hieman heikentyi, mikä johtui joukkoliikenteen hidastumisesta keskustassa. Vuodesta 2014 vuoteen 2015 Vantaalla Kehäradan asemien läheisyydessä saavutettavuus joukkoliikenteellä parani huomattavasti, mutta suorat bussiyhteydet Helsingin keskustaan muuttuivat osin vaihdollisiksi Vantaan linjastomuutoksen myötä. Etelä-Espoossa saavutettavuus heikentyi linjojen lakkautuksien myötä, kun korvaava linja ei palvele yhtä laajaa aluetta. Sipoossa Söderkullan suunnalla saavutettavuutta paransi tammikuussa 2015 aloittanut uusi linja.



Kuvio 13. Joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuuden muutos 2013–2014 HSL-alueella.

Hyvinkää

Hyvinkään paikallisliikenteen palvelutaso on määritelty Hyvinkään liikennejärjestelmätön yhteydessä ja se on hyväksytty vuoden 2010 lopussa. Hyvinkään joukkoliikenteen palvelutaso oli vuonna 2015 samalla tasolla kuin edellisenä vuonna. Paikallisliikenteen matkustajamäärä on tällä hetkellä noin 750 000 matkaa vuodessa, joka on noin 200 000–250 000 matkaa enemmän kuin 2000-luvun alkupuoliskolla.

Tuki ja ostot sisältävät paikallisliikenteen käyttöoikeussopimuksen korvauksen, Metsäkaltevan alueen kutsuliikenteen, palvelubussiliikenteen oston, seutu- ja työmatkalippu- ja Hyvinkään haja-asutusalueiden liikenteen ostot (kaupunki 100 %) sekä osuudet ELY-keskuksen hankkimasta seutuliiikenteestä Hyvinkäältä Nurmijärvelle ja Mäntsälään.



Uudenmaan ELY-keskuksen alue

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely Uudenmaan ELY-keskuksen alueella vahvistettiin 21.12.2011. Päätös on voimassa 1.1.2012–31.12.2016. Päätöksellä vahvistettava tavoitteellinen joukkoliikenteen palvelutaso suuntaa ELY-keskuksen ja kuntien toimia joukkoliikenteen järjestämisessä ja hankinnassa.

Määritellyn palvelutason kehittymistä on seurattu joukkoliikenteen hankintojen sekä liikenteenharjoittajien tekemien reittiliikennelupahakemusten ja siirtymäajan liikennöintisopimusten muutosesitysten yhteydessä. Palvelutaso on heikentynyt joillain yhteysväleillä vuoromäärien vähentyessä, mutta kriittiset yhteydet on pystytty pääsääntöisesti korvaamaan kuntien kanssa yhteisrahoituksella tehdyillä hankinnoilla. Joukkoliikenteen hankintamahdollisuuksiin vaikuttaa voimakkaasti ELY-keskukselle osoitetun määrärahan suuruus, joka on vähentynyt ostovoimaltaan vuosittain, vaikkakin se on pysynyt euromääräisesti suurin piirtein samalla tasolla. Siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä asukkaiden liikkumistarpeita vastaavaa liikennettä ei ole riittävässä määrin syntynyt markkinaehtoisena. Liikennöitsijät ovat myös yllättäen lopettaneet vuoroja kannattamattomina. Näistä johtuen kuntien ja ELYn tarve hankkia liikennettä on lisääntynyt. ELY-keskuksen määrärahan odotetaan pysyvän samalla tasolla lähivuosina, joten kuntien rooli joukkoliikenteen rahoituksessa korostuu.

Nurmijärven alueellinen käyttöoikeussopimus alkoi 1.1.2015 käsittäen Nurmijärven sisäisen liikenteen ja valtaosan Nurmijärveltä pääkaupunkiseudulle ja Hyvinkäälle suuntautuvasta liikenteestä. Tuusulan suunnan liikenne, joka osittain ulottuu Järvenpäähän ja Mäntsälään saakka, järjestettiin reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla. Lisäksi järjestettiin liityntäliikennettä Kehäradalle bruttomallisella sopimuksella Hyrylän ja Keravan suunnasta. Nurmijärven ja Tuusulan kunnan suuri rahallinen panostus hankinnassa mahdollistaa näiden liikenteiden korkeamman palvelutasoluokan.

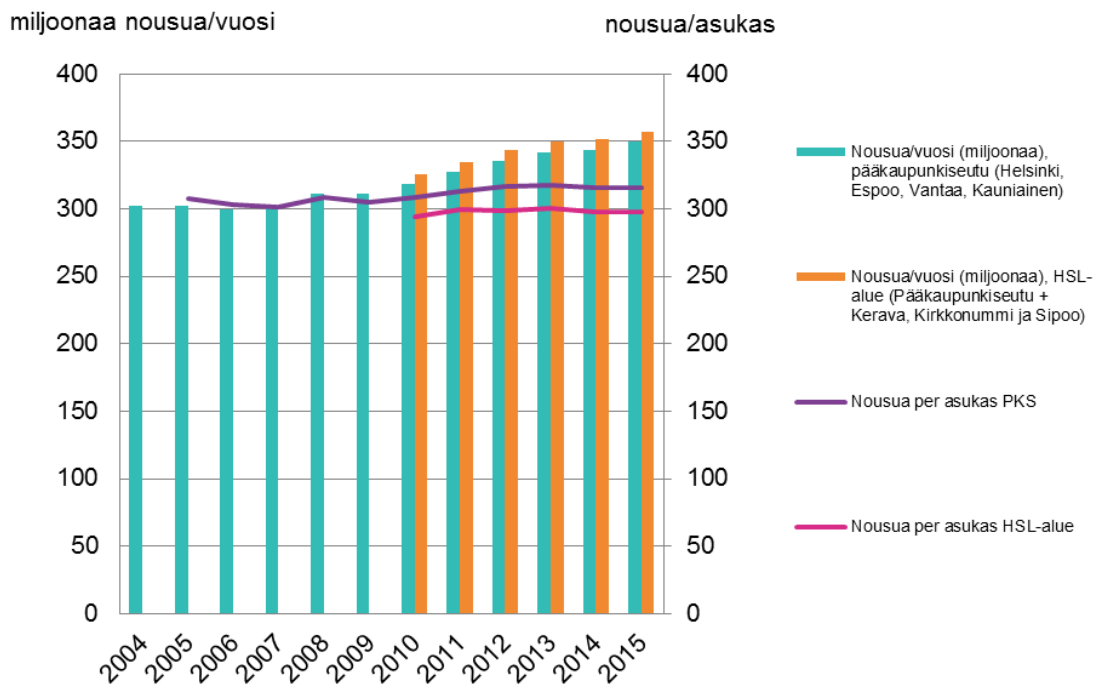
HSL:n ja ELY-keskuksen Sipoon suunnan yhteishankintaliikennettä täydennettiin viikonlopun suorilla yhteyksillä Pornaisista pääkaupunkiseudulle syksyllä 2015. Vihdin suunnan liikenteessä on päättynyt yllättäen vuoroja, joista tärkeimmät pystyttiin kuitenkin korvaamaan yhteisrahoituksella kunnan kanssa.

Liikennevirasto on antanut uudistetun ohjeen toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi alueellisen, seudullisen ja paikallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (31/2015). ELY-keskus on aloittanut joukkoliikenteen palvelutason määrittelytyön Itä-, Keski- ja Länsi-Uudenmaan henkilöliikenneselvityksien avulla. Selvityksissä kartoitetaan alueen joukkoliikenteen nykytilanne ja määritellään tavoitteellinen palvelutaso vuosiksi 2017–2020.



Joukkoliikenteen nousijamäärä HSL-alueella

Indikaattori mittaa joukkoliikenteen matkustajamäärän (nousujen määrä) muutoksia vuositasolla. Matkustajamäärä HSL-alueella kertoo vuotuisen nousujen määrän eri joukkoliikennevälineisiin. Määrä sisältää raitiovaunun, metron, bussit, KutsuPlussan sekä lähijunien osalta HSL-alueen nousut. Mukaan ei ole laskettu Suomenlinnan lautan nousuja.



Kuvio 14. Joukkoliikenteen nousijamäärä HSL-alueella (Kerava 1.3.2006 alkaen, Kirkkonummi 1.1.2007 alkaen ja Sipoo 1.1.2012 alkaen). Nousu: Liikennevälineen käyttöä kuvaava mittari, joka tarkoittaa yhden matkustajan nousua pysäkillä joukkoliikennevälineeseen. Vuodesta 2012 lähtien lukuihin on sisällytetty HSL:n Kutsuplus-palvelu.

HSL-alueen joukkoliikenteen nousujen määrä kasvoi aiesopimuskauden aikana 4 % (13,8 miljoonaa nousua). Vuonna 2015 tehtiin 298 nousua/asukas, kuten myös edellisenä vuonna. Kasvu on ollut merkittävää lähijunaliikenteessä sekä seutuliikenteen busseissa, joihin on vaikuttanut erityisesti aiesopimuskaudella avattu Kehärata sekä HSL-alueen laajentuminen Sipooseen.



Taksa- ja lippujärjestelmä

Joukkoliikennematkan pituus vaikuttaa tulevaisuudessa lipun hintaan selkeämmin kuin nykyisin. Lyhyet matkat kunnasta toiseen halpenevat, kun HSL-alueella siirrytään kuntarajoihin perustuvista maksuvyöhykkeistä uuteen kaarimalliin. Siinä vyöhykerajat piirtyvät kaarimaisesti eri etäisyyksille Helsingin keskustasta. Uusi HSL-alueen taksa- ja lippujärjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuoden 2017 alussa.

Lippu- ja informaatiojärjestelmä

HSL-alueen joukkoliikenteen uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän käyttöönotto on alkanut, kun uusi myyntijärjestelmä otettiin käyttöön palvelupisteissä maaliskuun 2016 lopussa. Matkakortinlukijat ja lippuautomaatit uudistuvat kevään ja kesän 2016 aikana, ja uusi informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön syksyllä. Uudistus tuo merkittävää helpotusta matkustajien arkeen: ajantasaista matkustajainformaatiota sekä helppokäyttöiset laitteet.



E2. Joukkoliikennejärjestelmä ja yhdyskuntarakenne

Aiesopimuksen toimenpiteet

Sopimusosapuolet kehittävät seudun yhdyskuntarakennetta ja joukkoliikennejärjestelmää olemassa olevaan ja rakenteilla olevaan raideliikenneverkostoon ja sitä täydentävään linja-autoliikenteeseen tukeutuen. Joukkoliikenteen linjastorakennetta kehitetään panostaen runkoverkkoon, solmupisteisiin ja joukkoliikenteen etuisuuksiin. (Aiesopimuksen toimenpide 16)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Joukkoliikenteen runkoverkon ja laatukäytävien toteutuminen

HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 -suunnitelma ja HSL-alueen poikittaislinjaston kehittämissuunnitelma 2012–2022

HSL-alueen poikittaislinjaston kehittämissuunnitelman ja runkolinjastosuunnitelman 2012–2022 toimenpiteitä on viety eteenpäin. Suunnitelmien tavoitteena on parantaa poikittaisjoukkoliikenteen palvelutasoa seudulla sekä kehittää linjastorakennetta ja parantaa runkoverkkoa. Suunnitelmien keskeisenä lähtökohtana on ollut, että linjasto on toteutettavissa vaiheittain ja linjaston on mukauduttava mahdollisiin uusiin ratahankkeisiin. Linjastoratkaisut päätetään HSL:n hallituksessa lopullisesti kunkin vuoden liikennöintisuunnitelman yhteydessä.

Vuonna 2015 tehtiin seuraavia toimenpiteitä. Runkolinjan 560 (ns. jokeri 2) liikennöinti alkoi suunnitellusti elokuussa 2015 välillä Vuosaari–Myyrämäki. Linja 560 on matka-aikaa lyhentävä poikittainen oikoreitti, joka tarjoaa vaihtoyhteyden Kehäradalle. Myös Paloheinän ulkoilualueelle on entistä helpompaa kulkea bussilla. Vuonna 2015 Pasilan tason runkolinjan (Herttoniemi–Munkkiniemi / Munkkivuori) suunnittelu jatkui liikennesuunnitelmien laadinnalla. Tavoitteena on aloittaa runkolinjan liikennöinti syksyllä 2018. Mellunmäki–Aviapolis -välin runkolinjan 570 suunnittelu eteni vuoden 2015 aikana infra- ja nopeutustoimenpidesuunnitelman laadinnalla. Runkolinjan 570 liikennöinti alkaa aikaisintaan syysliikenteen alussa 2019. Tapiola–Pasila -välin runkolinjan 510 vastaavan suunnitelman laadinta on aloitettu loppuvuodesta 2015. Runkolinjan liikennöinti käynnistyy aikaisintaan vuonna 2019. Lisäksi Matinkylä–Espoon keskus / Jorvi -yhteysvälin runkolinjan tarkempi suunnittelu alkaa vuonna 2016. Linjan liikennöinti alkaa aikaisintaan 2020-luvun alussa.

Raideliikenteen hankkeiden toteutuminen

Joukkoliikenteen linjastorakennetta on kehitetty määrätietoisesti raideliikenteeseen tukeutuen. Kehäradan liikennöinti alkoi heinäkuussa 2015 ja Länsimetron liikennöinti alkaa 15.8.2016 Matinkylään. HSL:n hallitus hyväksyi Länsimetron liityntälinjastosuunnitelman tammikuussa 2015.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Raide-Jokerin hankesuunnitelma valmisteltiin vuoden 2015 aikana. Hankesuunnitelmassa määritellään raitiotien ja pysäkkien sijainnit sekä tarvittavat muutokset katuihin. Siinä on myös selvitetty hankkeen kustannukset ja vaikutukset. Raide-Jokerin valtion rahoitusosuus varmistui keväällä 2016.

Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja kehitetään Solmu-projektissa

Tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä on verkostomainen. Se perustuu vahvoihin raideliikenteen runkoyhteyksiin, bussien runkolinjoihin sekä niitä täydentäviin liityntäyhteyksiin. Runkoverkko lisää vaihtojen määrää ja yhä useampi matka on vaihdollinen. Vaihdon tuoma haitta vähentää halukkuutta käyttää joukkoliikennettä. Vaihdon vastusta voidaan lieventää lyhentämällä vaihtoaikaa, parantamalla vaihtotapahtuman laatua sekä antamalla vaihdon yhteydessä mahdollisuus lisäarvopalveluiden käyttöön. HSL:n SOLMU- projektissa tunnistetaan ne solmupisteet, joissa joukkoliikennevaihto on merkittävämpää kuin liityntä kävellen, pyörällä tai autolla. Työssä tunnistetaan HSL-alueen tärkeimmät vaihtopaikat ja luokitellaan ne kehittämistoimenpiteitä varten. Työ valmistuu vuonna 2016.

Saavutettavuuden kehitys kestäväillä kulkumuodoilla

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) jatkotyönä tehdyissä saavutettavuustarkasteluissa (SAVU) on kehitetty analyysityökalu, jonka avulla eri toimintojen seudullista saavutettavuutta kuvataan vyöhykkeiden avulla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Lähtökohtana ovat tiedot seudun väestön liikkumistottumuksista, maankäytön sijoittumisesta ja koko liikennejärjestelmän tarjoamista kulkumahdollisuuksista.

Saavutettavuustarkastelut on kehitetty liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteista strategisen tason suunnittelua varten. Tarkastelujen avulla voidaan vertailla eri alueiden yhdyskuntarakenteellista sijaintia suhteessa toisiinsa saavutettavuuden näkökulmasta. Tarkastelulla voidaan osoittaa sellaiset alueet, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita Helsingin seudulla. Tarkastelut mahdollistavat myös erilaisten kehittämistoimien vaikutusten arvioinnin.

Saavutettavuustarkastelut ovat olleet keskeinen työkalu HLJ 2015:n, seudun maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian valmistelussa, vaikutusten arvioinnissa sekä MAL-sopimuksen valmistelussa 2016–2019. SAVU-kartat ovat tukeneet maankäytön ja liikenteen vuoropuhelua ja yhteensovittamista prosessin aikana. SAVU-kartat visualisoivat ja kiteyttävät hyvin seudullisen saavutettavuuden idean, jossa liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutus on keskiössä.

HLJ 2015 -suunnitelmassa on esitetty saavutettavuusvyöhykkeet tavoitevuosille 2025 ja 2040 sekä tarkasteltu saavutettavuuden kehittymistä suhteessa nykytilaan. HLJ 2015:n vaikutusten arvioinnissa on arvioitu suunnitellun asuntorakentamisen ja työpaikkakeskittymien sijoittumista seudullisen saavutettavuuden näkökulmasta. Maankäyttösuunnitelmassa saavutettavuustarkasteluja on hyödynnetty kriteerien muodostamisessa ja arvioinnissa. Jatkossa ne toimivat



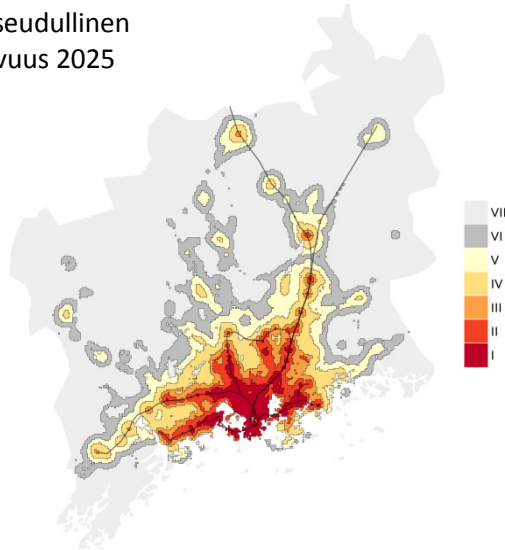
HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

suunnitelman seurannan mittarina. Asuntostrategiassa kuntien arvioimaa asuntotuotantoa vuosille 2016–2025 on tarkasteltu suhteessa seudulliseen saavutettavuuteen.

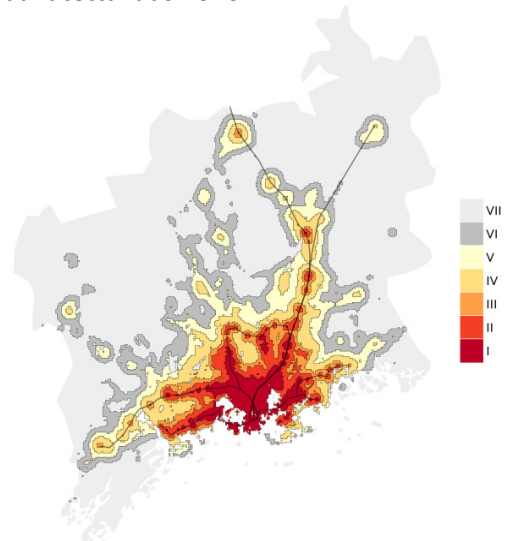
SAVU on hyvä ennustetyökalu, koska sillä on aineistojen kautta vahva yhteys HLJ-suunnitelmien ennustemalleihin. Saavutettavuustarkastelut soveltuvat erinomaisesti myös pitkän aikavälin seurantaan, kuten MAL-aiosopimuksen 2012–2015 seurantaan. SAVU-kartalla voidaan kuvata tavoitetilä, jonka mukaisesti liikennejärjestelmän ja maankäytön toimia toteutetaan ja suunnataan. Saavutettavuustyökalua on hyvä kehittää edelleen suunnittelutarpeiden mukaan.



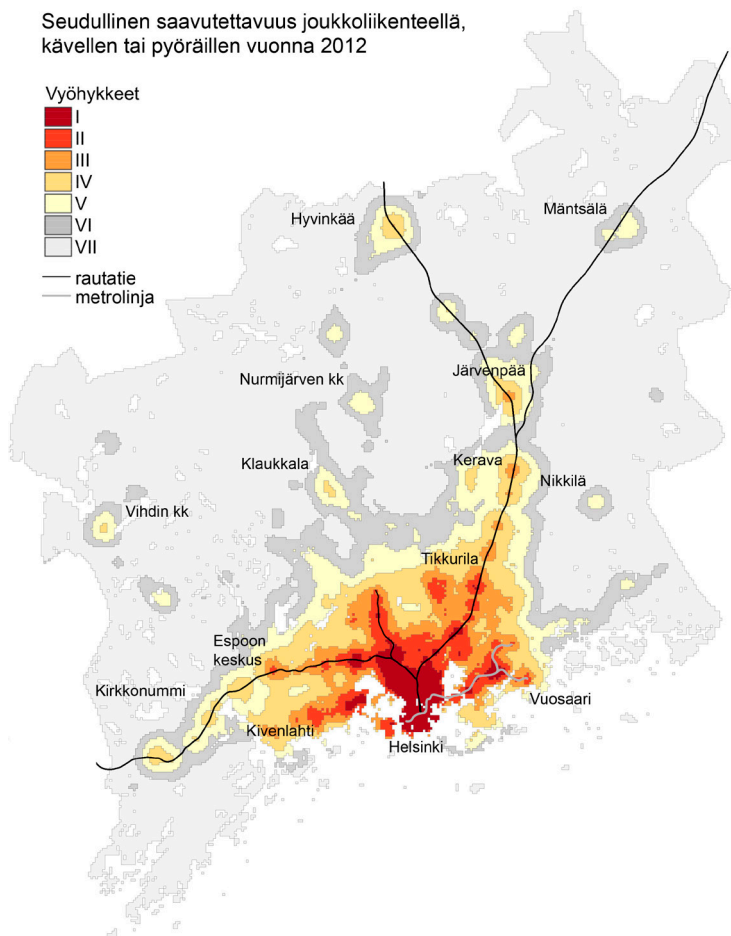
HLJ 2015 -suunnitelman mukainen seudullinen saavutettavuus 2025



HLJ 2015 -suunnitelman mukainen seudullinen saavutettavuus 2040



Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävelen tai pyöräillen vuonna 2012



Eri vyöhykkeillä on mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat tyypillisesti seuraavalla tavalla. Kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä.

I Kävelen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikennenyhteydellä

II Kävelen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikennenyhteydellä

III Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikennenyhteydellä tai autolla

IV Autolla tai vaihdollisella joukkoliikennenyhteydellä

V Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä

VI Pääosin autolla

VII Autolla

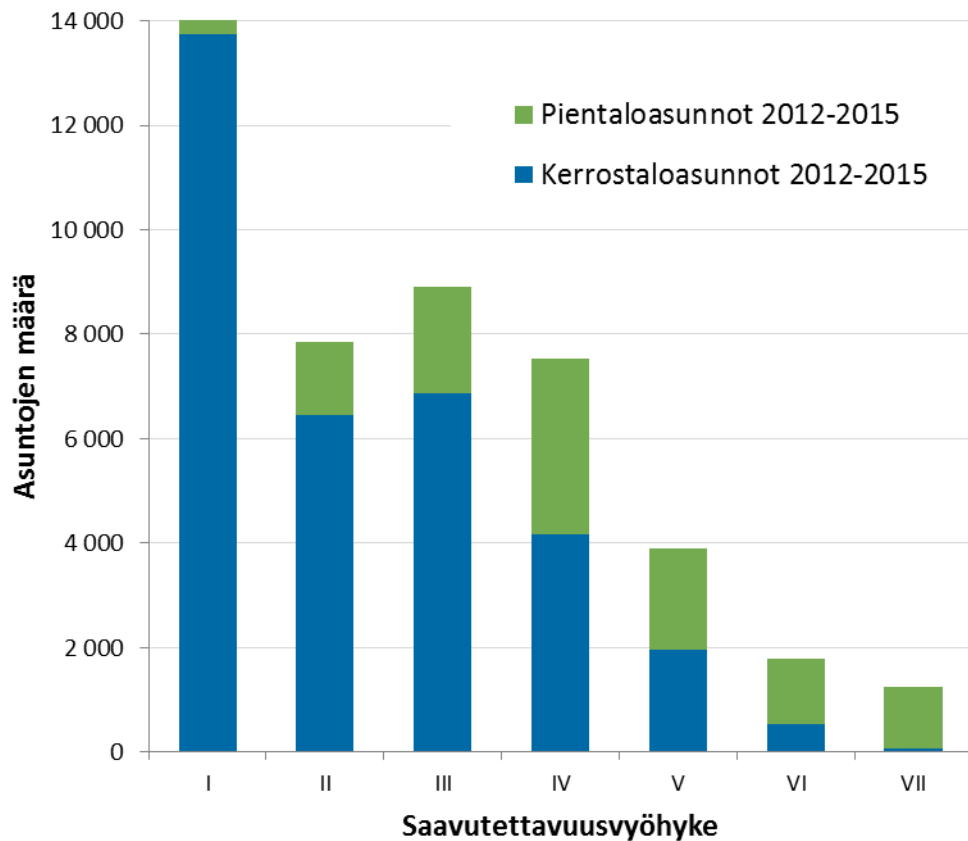
Kuvio 15. SAVU-vyöhykkeet vuonna 2012 sekä HLJ 2015 -suunnitelman mukaiset saavutettavuusvyöhykkeet vuosina 2025 ja 2040. Suunniteltuja uusia asemia, kuten Ristikytöä, ei näy vuoden 2040 saavutettavuuskartalla, koska niiden lähtötietoja ei ole vielä ollut käytettävissä. Nämä asemat vaativat vielä maankäytön suunnittelua.



Uuden asuntotuotannon sijoittuminen saavutettavuuden kannalta hyville vyöhykkeille

Vuosina 2012–2015 Helsingin seudulle on valmistunut lähes 45 300 asuntoa, joista 75 % on kerrostaloasuntoja. Uudesta asuntotuotannosta 68 % sijoittuu seudullisen saavutettavuuden kannalta kolmelle parhaimmalle vyöhykkeelle. Aiesopimuskaudella rakennetuista kerrostaloasunnoista 40 % sijoittui parhaimmalle vyöhykkeelle ja 50% kolmelle seuraavaksi parhaimmalle (II-IV) vyöhykkeelle. Pientalorakentamisen painopiste on ollut vyöhykkeillä III, IV ja V aiesopimuskaudella.

MAL-seurannassa on käytetty HLJ 2011 -suunnitelman mukaisia saavutettavuusvyöhykkeitä (HLJ 0+), joissa nykyiseen liikennejärjestelmään on lisätty rakenteilla olevat isot infrahankkeet, Länsimetro ja Kehärata, sekä liikennettä sujuvoittavia pieniä kustannustehokkaita hankkeita.



Kuvio 16. Vuosina 2012–2015 valmistuneiden asuntojen sijoittuminen saavutettavuusvyöhykkeille (SAVU HLJ 0+). Asuntotuotannon kohdentumisesta ks. kartta 11 osiossa C, yhdyskuntarakenteen kehittymistä kuvaavat indikaattorit.



E3. Liityntäpysäköinti

Aiesopimuksen toimenpiteet

Sopijaosapuolet edistävät liityntäpysäköintiä sekä sopivat yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja liikennevirasto. (Aiesopimuksen toimenpide 17)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuminen

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma hyväksyttiin 5.12.2012 HSL:n HLJ-toimikunnassa. Strategiatyön tavoitteena oli luoda yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämistä sekä selkeyttää ja vahvistaa polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää, joukkoliikenteen kokonaisuutta, liikkujien matkaketjuja ja pyöräilyn edistämistä sekä poistaa liityntäpysäköinnin toteutuksen esteitä. Strategia ja toimenpideohjelma palvelivat HLJ 2015:n valmistelua ja tuottivat lähtöaineistoa metropolialueen pienten ja kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelmointityöhön.

Liityntäpysäköintistrategian ensimmäinen, vuotta 2013 koskeva seuranta toteutettiin HSL:n toimesta. Seurannassa kuvattiin lisäksi toimintaympäristön osalta liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopimista ja yleistä edistämistä, liityntäpysäköinnin liittämistä liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämiseen, informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmiä, liityntäpysäköintialueiden palvelutasoa sekä liityntäpysäköinnin markkinointia ja tiedottamista. Seuranta toteutettiin yhteistyössä liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIIPY-ryhmä) kanssa. Seurannan paikkamäärien laskennoissa hyödynnettiin seudullista tietokantatyötä.

Liityntäpysäköinnin suunnittelu on ollut tärkeänä osana mukana seudun suurten ratahankkeiden, Kehäradan ja Länsimetron, suunnittelussa ja toteutuksessa. Vuoden 2015 aikana valmistui autopysäköintiä 500 paikkaa Kivistön ja Leinelän asemille sekä pyöräpysäköintiä Leinelän, Kivistön, Vehkalan ja Aviapoliksen asemille noin 300 paikkaa. Sekä auto- että pyöräpysäköintiä valmistuu merkittävästi vielä vuoden 2016 aikana. Länsimetron yhteydessä toteutetaan arviolta 1 430 autopaiikkaa ja 1 820 pyöräpysäköintipaikkaa. Liityntäpysäköintiä on edistetty, mutta Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelman (2012) kokonaistavoitteesta ollaan vielä kaukana. Koko aiesopimuskauden aikana valmistui arviolta 2 500 autopaiikkaa ja 2 500 pyöräpaikkaa.

Liityntäpysäköintialueiden kehittämistoimenpiteet liittyvät kiinteästi joukkoliikenteen laatuikäytävien kehittämiseen. Laajoja seudullisia vaikutuksia saadaan aikaan esimerkiksi Keravan, Kirkkonummen, Hyvinkään ja Järvenpään liityntäpysäköintiä kehittämällä. Pyöräpysäköinnin kehittäminen on tärkeällä sijalla erityisesti pääkaupunkiseudulla. Pienten kustannustehokkaiden



hankkeiden (KUHA) ohjelmoinnissa mukana olleiden liityntäpysäköintikohteiden toteutuminen ei ole edennyt suunnitelmien mukaisesti. Vuosina 2014–2015 MAL-rahoitusta saaviin KUHA-hankkeisiin nimettiin alun perin 10 liityntäpysäköintihanketta, mutta näistä vain yksi valmistui aikataulun mukaisesti. Suurimpia syitä viivästymisiin ovat olleet suunnittelun viivästyminen ja kustannusjakoneuvottelujen puuttuminen.

Liityntäpysäköinnin tutkimus ja informaatio

HSL käynnisti syksyllä 2013 yhteistyössä kuntien ja viranomaisten kanssa liityntäpysäköinnin seudullisen tietokannan kokoamisen. Tietokantaan kerättiin paikkatietopohjaisesti tietoa henkilöauto- ja pyöräparkkien paikkamäärästä, varustelutasosta, omistajuudesta ja kunnossapitotahosta. Tietokanta Helsingin seudun liityntäpysäköinnistä perustuu avoimen datan periaatteisiin ja sen pohjalta on viety online-karttapalvelu HSL.fi-verkkosivuille.

Vuonna 2014 HSL:n johdolla käynnistettiin liityntäpysäköinnin infojärjestelmä -projekti, jonka tavoitteena on liityntäpysäköinnin reaaliaikaisen tiedon jakaminen ja erilaisten liityntäpysäköintiä helpottavien sovellusten kehittämisen mahdollistaminen. Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmän tavoitteena on saada autoilijat vaihtamaan joukkoliikenteeseen mahdollisimman aikaisessa vaiheessa sekä tehdä liityntäpysäköintitiedon saamisesta yksinkertaista. Infojärjestelmä mahdollistaa helpon tavan kerätä ja päivittää liityntäpysäköintitietoja sekä jakaa reaaliaikaista tietoa pysäköintialueiden täyttöasteista. Uutta infojärjestelmää pilotoidaan Kehäradan liityntäpysäköintialueilla. Informaatiojärjestelmä valmistui vuoden 2016 alkuun mennessä, mutta Kehäradan liityntäpysäköintialueiden järjestelyt ovat viivästyneet, eikä reaaliaikaista informaatiota ole vielä päästy jakamaan uuden järjestelmän avulla. Vuoden 2015 aikana toteutettiin pilottiprojekti, jossa testattiin Espoon kahdella asemalla reaaliaikaisen täyttöastetiedon keräämistä videokameroiden avulla.

HSL teki syksyllä 2014 liityntäpysäköintitutkimuksen, jossa kerättiin tietoa henkilöauto- ja polkupyöräpysäköijiltä yhteensä 70 liityntäpysäköintialueella Helsingin seudulla ja lisäksi kymmenellä alueella seudun ulkopuolella. Tutkimuksen analyysi ja tutkimusraportti valmistuivat 2015. Tutkimuksessa kysyttiin tietoja matkasta, joka aamulla tehtiin liityntäpysäköintialueen kautta (lähtö- ja määräpaikan osoite ja tyyppi, lähtöaika, matkan kesto sekä vaihtoehto liityntäpysäköinnille), mielipiteitä liityntäpysäköinnistä (miksi tällä matkalla, miksi tämä alue, maksuhalukkuus, kehittämistarpeita) ja vastaajan taustatietoja (ikä, sukupuoli, autonkäyttömahdollisuus, asumismuoto). Lisäksi oli Kehärataa ja Länsimetraa koskevia lisäkysymyksiä (onko saanut tietoa, olisiko uusi asema ollut varteenotettava vaihtoehto tälle alueelle).



Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta sopiminen

Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaon periaatteet valmisteltiin osaksi HLJ 2015 -päätöstä. Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden kustannusosuudet ehdotetaan jaettavan sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion välillä (taulukko 4, kuvio 17). Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma sekä syksyn 2014 liityntäpysäköintitutkimuksen tulokset toimivat pohjana kustannusjakoneuvotteluille. Vuoden 2015 aikana toteutettiin liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujaomallin pilottiprojekti Pasila–Riihimäki -ratakäytävässä. Työssä on tarkennettu HLJ 2015 -suunnitelmassa hyväksytyn liityntäpysäköinnin kustannusjakomallia, kirjattu kustannusjaon yleisperiaatteet sekä luotu sopimus pohja tulevia kustannusjakoneuvotteluja varten. HLJ:n mukainen kustannusjakoperiaate hyväksyttiin MAL-sopimuksessa 2016–2019.

Liityntäpysäköinnin seudullinen tavoitetila 2025



Kuvio 17. Liityntäpysäköinnin kustannusjakomalli ja seudullinen tavoitetila 2025. Lähde: HLJ 2015 –suunnitelma.



Taulukko 4. Ehdotus liityntäpysäköinnin kustannusten jakamisesta

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %



E4. Jalankulku ja pyöräily

Aiesopimuksen toimenpiteet

Kunnat ja Uudenmaan ELY-keskus parantavat jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä kehittämällä seudullisesti yhtenäistä ja korkeatasoisesti hoidettua jalankulun ja pyöräilyn runkoverkkoa. (Aiesopimuksen toimenpide 18)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutuminen

Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittelytyö (PÄÄVE) valmistui elokuussa 2012. Työssä on muodostettu Helsingin seudun 14 kunnan alueelle 900 kilometriä kattava pyöräilyn tavoiteverkko 2020, joka sisältää laatukäytäviä, seutureittejä ja uusia yhteystarpeita. Pääverkkosuunnitelmassa laadittiin toimenpideohjelma, jossa pääreiteille ja laatukäytävälle määriteltiin yhteensä 34 hanketta, jotka tulisi toteuttaa vuoteen 2020 mennessä. Työ on laadittu tiiviissä yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen ja seudun kuntien kanssa. Työtä hyödynnetään KUHA-hankkeiden ohjelmoinnissa ja osa PÄÄVE:n hankkeista toteutuu KUHA-hankkeina. PÄÄVE-suunnitelma toimi pyöräilyn osalta lähtökohtana HLJ 2015 -suunnitelman laadinnassa. HLJ 2015 -työssä verkolta määritettiin pyöräilyn kilpailukyvyyn kannalta keskeiset yhteydet, joille tarvittavia toimenpiteitä tulisi ensi sijassa kohdistaa (kuvio 18).

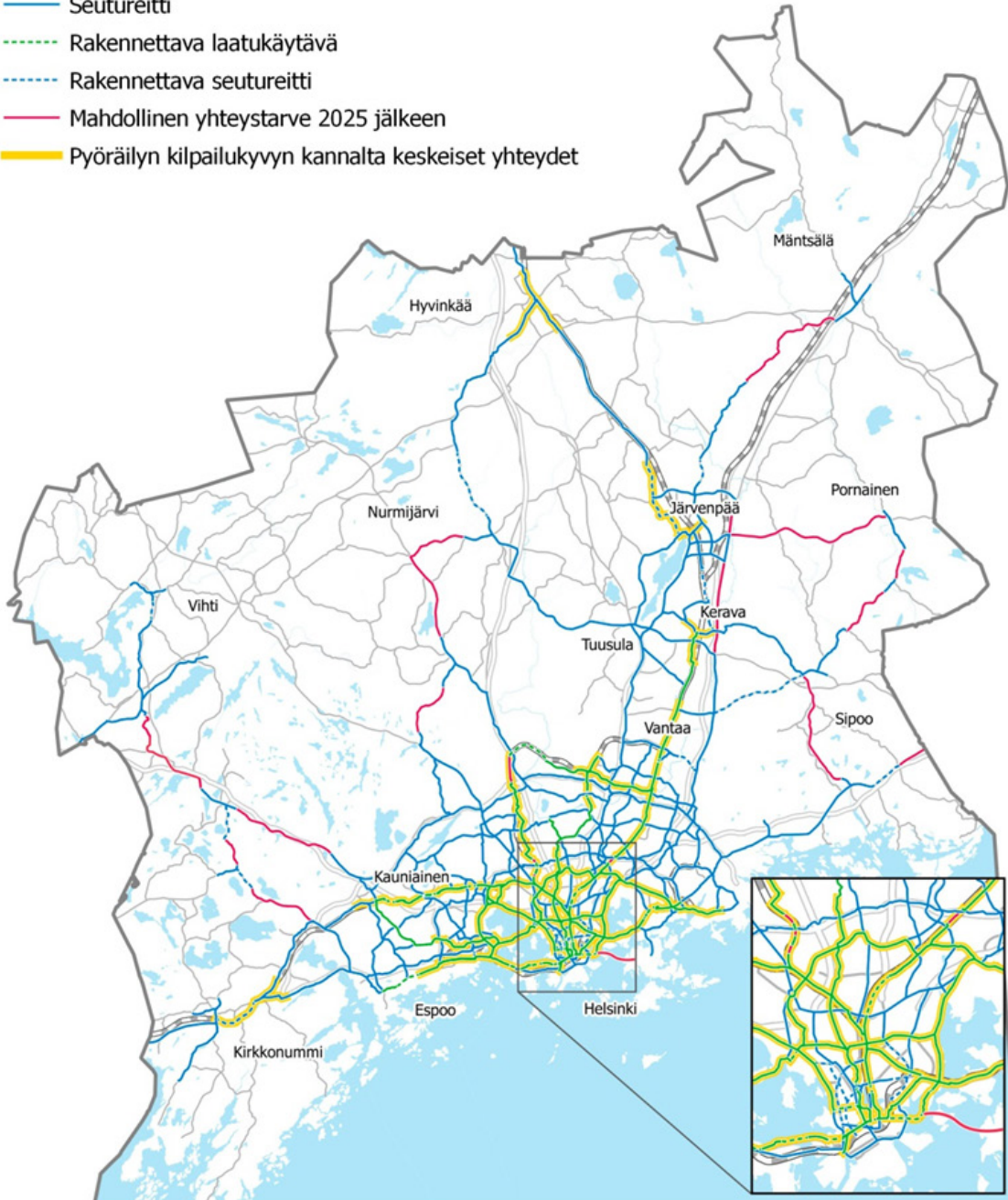
Pääpyöräilyverkon toteutumista seurataan ja edistetään osana Helsingin seudun liikennejärjestelmätyötä yhteistyössä kuntien ja Uudenmaan ELY -keskuksen kanssa. Verkon toteutumisen seuranta toteutettiin edellisen kerran HLJ 2015 -suunnitelman laadinnan yhteydessä maaliskuussa 2014. Selvitys PÄÄVE:n toteutumisesta tehtiin hyödyntäen KUHA-seurannan tietoja, kuntien edustajilta saatuja tietoja ja olemassa olevia pyöräilyn edistämishankkeita ja tavoiteverkkoja. Vuonna 2015 merkittävimmät MAL-rahoituksella toteutetut kevyen liikenteen hankkeet olivat jalankulku- ja pyörätie maantielle 1456 välille Vähänummi–Kellokoski sekä Nihtisillan alikulkukäytävä maantielle 114.

HLJ 2015 -työn yhteydessä on havaittu tarve kehittää pääpyöräilyverkon toteutumisen seurantaa. Koska nykyisellään laatutietoa on vain vähän saatavilla, on suunnitellun ja olemassa olevan verkon todellisesta palvelutasosta ja kehittämistarpeista vaikea esittää luotettavaa kokonaiskuvaa. HSL on nyt käynnistämässä selvitystyötä, jossa kuvataan keskeisten pyöräily-yhteyksien (kuvio 18) nykytila, PÄÄVE:n puuttuvien osuuksien toteutumisaste ja suunnittelutilanne sekä verkon kehittämistarpeita. Työ sisältää esityksen vuosittain päivitettävästä seurantamenetelmästä. Selvitys valmistuu vuoden 2016 loppuun mennessä.



Seudun pääpyöräilyverkon kehittäminen

- Laatuikäytävä
- Seutureitti
- Rakennettava laatuikäytävä
- Rakennettava seutureitti
- Mahdollinen yhteystarve 2025 jälkeen
- Pyöräilyn kilpailukyvyyn kannalta keskeiset yhteydet



Kuvio 18. Pyöräilyn kilpailukyvyyn kannalta keskeiset yhteydet. Pyöräilyn kulkutapaosuutta voidaan tehokkaimmin nostaa kohdentamalla investoinnit näille yhteyksille. Yhteyksien investointitarpeet ja vaiheistus tarkentuvat jatkotyöskentelyssä. (HLJ 2015).



E5. Liikenteen hallinta

Aiesopimuksen toimenpiteet

Sopijaosapuolet kehittävät älyliikenteen keinoin liikenneverkon ohjausta, häiriönhallintaa sekä ajantasaista tiedotusta ja joukkoliikenteen informaatiota sujuvien matka- ja kuljetusketjujen varmistamiseksi. (Aiesopimuksen toimenpide 19)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Liikenteen hallinnan kärkihankkeiden toteutuminen

Kärkihankkeet

1. Liityntäpysäköinnin dynaamisen informaatiojärjestelmän pilotointi Hämeenlinnanväylän käytävässä Kehäradan asemilla
2. HSL:n alueen joukkoliikenteen häiriöhallinnan uudelleenorganisointi
3. Seudullisen liikenteen hallintasuunnitelman laadinta verkollisen operoinnin kehittämiseksi
4. Reaaliaikaisen sujuvuustiedon tuottaminen ja jalostaminen ruuhkautuvalta pääkatu- ja alempiasteiselta maantieverkolta
5. Liikenteen vaihtuvan ohjauksen ja tiedottamisen hyödyntäminen pääväylien ruuhkautumisen ja häiriöiden hallinnassa

Liikenteen hallinnan kärkihankkeiden toteutuminen, tilanne 1/2016

1. *Liityntäpysäköinnin dynaamisen informaatiojärjestelmän pilotointi Hämeenlinnanväylän käytävässä Kehäradan asemilla*

Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä (HSL) rajapintoinen on toteutettu ja valmis vastaanottamaan tilatietoa liityntäpysäköintipaikkojen täyttymisasteesta liityntäpysäköintipaikkojen operaattoreilta. Vantaalla sijaitsevien Kehäradan liityntäpysäköintipaikkojen operaattorin hankintaprosessi on meneillään. Liityntäpysäköintipaikoille Kivistöön, Vehkalaan ja Vantaankoskelle opastavat informaatiotaulut Hämeenlinnanväylälle (vt 3) ja Kehä III:lle on toteutettu osana Kehärata-projektia ja Hämeenlinnanväylän vaihtuvan liikenteenohjauksen järjestelmää. Liikenteenohjausjärjestelmä on otettu käyttöön muilta osin ja



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIOSOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

ohjaus liityntäpysäköintipaikoille saadaan käyttöön, kun tilatietoja liityntäpysäköintipaikkojen täyttöasteesta tullaan saamaan liityntäpysäköintipaikkojen operaattoreiden toimesta. Opastus liityntäpysäköintiin toteutetaan myös Vantaan katuverkolle, kun katujärjestelyt valmistuvat.

Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä tullaan ottamaan käyttöön myös 2016 valmistuvan Länsimetron liityntäpysäköintiin. Länsiväylälle (kt 51) ja Espoon katuverkolle toteutetaan liityntäpysäköintiin opastavat informaatiotaulut. Länsimetron liityntäpysäköinnin palveluntarjoajat on jo valittu.

2. HSL:n alueen joukkoliikenteen häiriöhallinnan uudelleenorganisointi

HSL ja Liikennevirasto solmivat joulukuussa 2012 aiosopimuksen, johon kirjattiin askellusta häiriöhallinnan yhteistyössä etenemisessä kokeilujen kautta, vaiheittain ja jatkuvasti kehittäen, sekä tavoite vakiintuneesta toimintamallista vuodelle 2017. HSL:n häiriöpäivystäjien yhteistyö Helsingin seudun liikenteenhallintakeskuksen kanssa on vakiintunut ja HSL:n häiriöpäivystäjät osallistuvat häiriötilanteiden hoitoon liikenteenhallintakeskuksessa tarpeen mukaan. HSL:n raitioliikenteen operointi liikenteenhallintakeskuksessa alkaa pilottina 2016.

Helsingin seudun liikenteenhallintakeskuksen toiminnan laajentamista ja useamman viranomaistoimijan yhteisten valvomotilojen toteuttamista Pasilan virastokeskukseen on suunniteltu ja valmisteltu pitkälle.

3. Seudullisen liikenteenhallintasuunnitelman laadinta verkollisen operoinnin kehittämiseksi

Liikenteenhallintasuunnitelma pääkaupunkiseudun ilmanlaadun äkillisiä heikkenemistilanteita varten on laadittu ja suunnitelmaa on myös testattu pääkaupunkiseudun ilmanlaadun äkillisen heikkenemisen valmiusharjoituksessa marraskuussa 2014. Suunnitelma pohjautuu tehostettuun liikennetiedotukseen, viranomaisten yhteistiedotuksen tehostamiseen, tilapäisen liityntäpysäköinnin käyttöönottoon sekä maksuttomaan joukkoliikenteeseen typpidioksiditilanteen vakavuudesta riippuen.

Helsingin seudun liikenteenhallintakeskus on laatinut pelastuslaitoksen kanssa yhteisiä toimintaohjeita häiriöhallintaan ja yhteisiä toimintaohjekortteja erityiskohteisiin. Liikennevirasto on ohjeistanut maanteiden osalta varareittien laatimista ja laatinut tavoiteverkon, jolle varareitit tulee suunnitella. Uudenmaan ELY-keskus on laatinut uuden ohjeistuksen mukaisen varareittisuunnitelman E18-tien osalta eli valtateille 1 ja 7 sekä Kehä III:lle.

Seudullisen liikenteenhallintasuunnitelman laadinta verkollisen operoinnin kehittämiseksi liikennettä merkittävästi haittaavien muiden yllättävien häiriötilanteiden varalle ei ole edennyt.



4. *Reaaliaikaisen sujuvuustiedon tuottaminen ja jalostaminen ruuhkautuvalta pääkatu- ja alempiasteiselta maantieverkolta*

Liikenneviraston hankinta matkapuhelimiin perustuvasta matka-aikapalvelusta ei tuottanut laadultaan toivotun tasoista tietoa ja hankinta keskeytettiin. Liikennevirasto selvitti kaupallisten matka-aikatietojen laatua alkuvuoden 2016 aikana. Tällä hetkellä kaupallisilta toimijoilta ei vielä ole saatavilla riittävän kattavaa ja laadukasta tietoa. Selvitys koski neljää omaa ns. probe-dataa hyödyntävää yritystä. Selvitysalueet olivat Helsinki, Turku ja Tampere. Tilanne liikennetietomarkkinoilla kehittyi nopeasti ja riittävän hyvää ja kattavaa tietoa saattaa tulla nopeastikin. Liikennevirasto selvittää laajemmin erilaisten liikennetietojen hankintaa ja laadullisia vaatimuksia osana digitalisaatiohanketta. Liikennevirasto myös pilotoi uusia liikennetiedon tuottamiseen tarvittavia teknologioita.

5. *Liikenteen vaihtuvan ohjauksen ja tiedottamisen hyödyntäminen pääväylien ruuhkautumisen ja häiriöiden hallinnassa*

Pääkaupunkiseudun pääväylille on laadittu nopeusrajoituspolitiikka ja liikenteenhallinnan taustaselvitys, jossa esitetään pääkaupunkiseudun kehäteille ja säteittäisille pääväylille nopeusrajoitusmuutoksia sekä aiempaa aktiivisempia ja kattavampia liikenteenhallinnan toimia, joilla pyritään vähentämään liikenteen häiriöitä, häiriöiden vaikutuksia liikennevirtaan, henkilövahinko-onnettomuuksia, liikenteen melua ja päästöjä sekä lieventämään ruuhkautumisen vaikutuksia. Taustaselvityksen pohjalta on muodostettu liikenteenhallinnan hankekokonaisuus HLJ 2015:n investointiohjelmaan. Vt 4:n osalta on tehty esiselvitys Koskelan ja Järvenpään välille ennakoivan liikennetieto-ohjatun vaihtuvan ohjauksen pilotoinnista. Pilotoinnin jatkosuunnittelu on käynnistymässä. Nopeuden automaattivalvontapisteitä on suunniteltu ja toteutettu Kehä I:lle.



F Liikenteen infrastruktuurin kehittämistä kuvaavat indikaattorit

Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta 2012–2015 täydentävä valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi allekirjoitettiin 25.8.2015. Sopimus luo perustan Helsingin seudun MAL-asioista sopimiseen vuodesta 2016 alkaen. MAL-seurannassa huomioidaan myös uusi sopimus.

F1. Liikenneinvestointien rahoitus

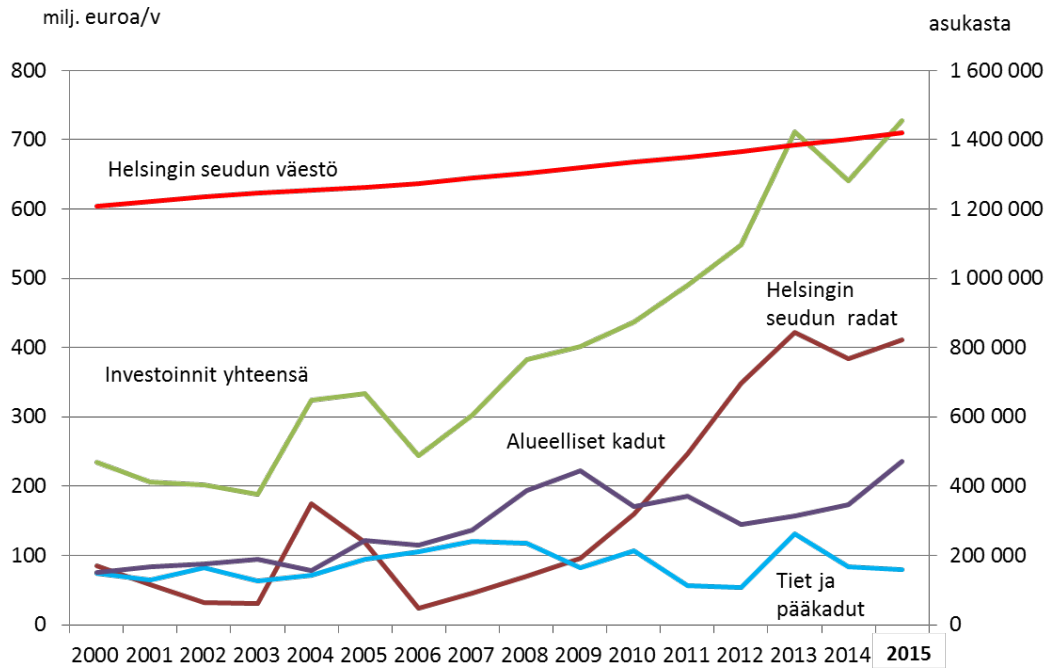
Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja rahoituksen kohdentuminen eri toimenpidekokonaisuuksille ja liikennemuodoille

Seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet ja pääkadut) rahoitustaso Helsingin seudulla on noussut merkittävästi 2000-luvun alusta sekä aiesopimuskauden aikana ja oli vuonna 2015 ennätyskellisen korkealla. Tämä on ollut seurausta erityisesti suurten ratahankkeiden rakentamisesta, joiden investoinnit olivat 300 miljoonaa suuremmat vuonna 2015 kuin vuonna 2005. Teiden ja pääkatujen vuotuiset investoinnit ovat pysyneet vajaassa 100 miljoonassa eurossa. Alueellisten katujen rakentaminen on ollut ennätyskellistä johtuen uusien alueiden voimakkaasta rakentamisesta. Huomattavaa on myös, että kuntien osuus on noussut aiesopimuskauden aikana selvästi valtion rahoitusosuutta suuremmaksi.

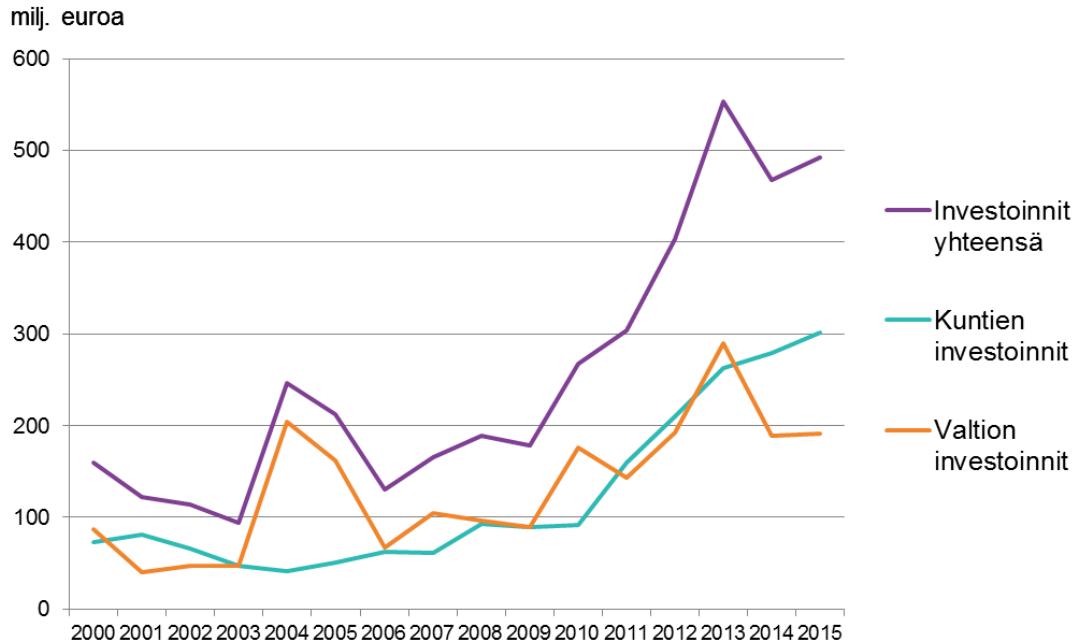
Länsimetron rakentamisinvestoinnit kasvoivat vuonna 2015 Espoon ja Helsingin osalta, kun valtion 30 prosentin osuus investoinnista täyttyi kyseisen vuoden aikana. Länsimetron jatkeesta valtion osuus on 30 prosenttia, mutta kuitenkin enintään 240 miljoonaa euroa. Nämä yhdistettynä Kehäradan valmistumiseen pitivät valtion investointitason vuonna 2015 vajaassa 200 miljoonassa eurossa, mikä on ollut aiesopimuskaudella valtion investointien keskimääräinen vuositaso lukuun ottamatta 300 miljoonan euron tasoa vuonna 2013. Samanaikaisesti kuntien vuotuinen investointien rahoitusosuus kasvoi 300 miljoonaan euroon, missä on 100 miljoonan euron nousu vuoden 2012 tasosta. Kunnat rahoittivatkin vuoden 2015 tilanteessa Helsingin seudulla pääväylä- ja ratahankkeita valtiota enemmän.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV



Kuvio 19. Helsingin seudun pääväylä- ja ratainvestoinnit 2000–2015



Kuvio 20. Kuntien ja valtion osuudet pääväylä- ja ratainvestoinneista Helsingin seudulla 2000–2015



F2. Liikenneverkon kehittämishankkeiden priorisoinnin toteutuminen

Aiesopimuksen toimenpiteet

Liikenneverkon kehittämishankkeissa priorisoidaan maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistäviä hankkeita. Pienillä kustannustehokkailla toimenpiteillä (KUHA -rahoitusjärjestelmä ja -hankekokonaisuus) tehostetaan ja parannetaan nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja asuntotuotannon edellytyksiä. (Aiesopimuksen toimenpide 20)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistävien liikenneverkon kehittämishankkeiden priorisoinnin toteutuminen

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011 on ollut liikenteen osalta lähtökohtana MAL-aiesopimuksen valmistelussa. Aiesopimuksen sisältämät liikennettä koskevat toimenpiteet ja liikenneverkon kehittämishankkeiden priorisointi perustuvat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan HLJ 2011 ja liikennepoliittiseen selontekoon. HSL:n hallituksen (29.3.2011) ja KUUMA-hallituksen (19.4.2011) hyväksymän liikennejärjestelmäpäätöksen kiireellisyysjärjestys infrastruktuurin kehittämishankkeille on MAL-aiesopimuksen liitteenä (kartta 14).

Liikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeet etenevät pääosin suunnitellusti. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi 25.8.2014 on vauhdittanut joitakin hankkeita.

Helsingin seudun MAL-sopimusneuvottelut käynnistyivät ympäristöministeriön koolle kutsumalla sopijapuolten kokouksella 13.8.2015. Neuvottelutuloksessa sitouduttiin Raide-Jokerin toteuttamiseen. Raide-Jokeri saa valtiolta 84 miljoonaa euroa eli 30 prosenttia 275 miljoonaa maksavan raideyhteyden rakentamiseen. Hankkeeseen sisältyvästä Kehä I:n tasauksen kustannusjaosta (kustannusarvio 12 miljoonaa euroa) sovitaan erikseen.

Tämän indikaattorin toteutumista käsitellään kohdissa F3 ja F4 (aiesopimuksen toimenpiteet 21–25).



F3. Raideliikenteen toimintavarmuus ja tie- ja katuverkon kehittämistoimet

Aiesopimuksen toimenpiteet

Valtio lisää olemassa olevan raideverkon kapasiteettia ja kehittää kulunvalvontaa ja ohjausta raideliikenteen toimintavarmuuden parantamiseksi. Tie- ja katuverkon kehittämisellä edistetään bussi- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. (Aiesopimuksen toimenpide 21)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Raideliikenteen toimintavarmuuden parantaminen

Lähijunaliikenteen täsmällisyys heikentyi vuosina 2004–2010, jonka jälkeen tilanne parantui, mutta on heikentynyt taas vuosina 2014–2015. Vuonna 2015 on jatkettu raideliikenteen toimintavarmuuden parantamista Livin, HSL:n ja VR:n yhteisellä täsmällisyysohjelmalla. Täsmällisyyttä on pystytty kehittämään, vaikka Kehäradan käyttöönotto syksyllä 2015 aiheutti ongelmia junaliikenteelle. Ohjelmassa on pystytty hyvin analysoimaan raideliikenteen ongelmakohtia ja puuttumaan niihin liikenteellisesti sekä raideteknisesti. Lisäksi on käynnistynyt yhteistyöprojekti, jossa lyhennetään junien laiturilla oloaikaa kertomalla matkustajille junan tuleva sijainti laiturilla sekä saapuvien junayksiköiden määrä.

Hanalan puolenvaihtopaikat (väliällä Tikkurila–Kerava) toteutettiin MAL-rahoituksella vuosina 2014–2015 ja otettiin käyttöön syksyllä 2015. Raideliikenteen toimintavarmuutta parantavia hankkeita toteutettiin myös Helsingin ratapihalla.

Tie- ja katuverkon kehittämistoimet bussi- ja tavaraliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi

Bussi- ja tavaraliikenteen kannalta tärkeimmät kehitettävät pääväylät ovat olleet Hämeenlinnanväylä, Vihdintie ja Turunväylä. Hämeenlinnanväylän tärkeimmät pysäkkiparannukset toteutettiin MAL-rahoituksella vuonna 2014 ja Vihdintien joukkoliikenteen kannalta keskeisten parantamiskohteiden toteutus on aloitettu vuonna 2015. Turunväylän lisäkaistojen rakennussuunnitelmat ovat valmistuneet. Länsiväylän tiejärjestelyjen rakentaminen Länsimetron liityntäliikenteeseen liittyen on käynnissä ja valmistuu 2016. Tuusulanväylän parantaminen rakentamalla Yhdyskunnantien vaihtopysäkit 560 -linjaa varten on valmistunut. Lahdenväylän tiesuunnitelma Hakunilan pysäkkien rakentamiseksi käynnistyy vuonna 2016.

Vuonna 2015 on toteutettu MAL-rahoituksella pieniä joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden parantamiskohteita Turuntiellä sekä Hämeenlinnanväylällä Nurmijärven eritasoliityntämaassa. Vt 2 liityntäpysäköintiin liittyvän alikulun tiesuunnitelma on valmistumassa Vihdissä.



F4. KUHA-rahoitusjärjestelmä ja -hankekokonaisuus

Aiesopimuksen toimenpiteet

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 miljoonaa euroa aiesopimuskaudella siten, että KUHA – määrärahoista pyritään osoittamaan puolet pääkaupunkiseudulle ja puolet KUUMA – kuntiin. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat laaditaan sopijaosapuolten yhteistyöprosessina osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. (Aiesopimuksen toimenpide 22)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

KUHA-rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteutuminen ja kehittäminen

Pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA) tehostavat nykyisen liikennejärjestelmän käyttöä. HLJ-toimikunta hyväksyi lokakuussa 2013 MAL-rahoituksella toteutettavien KUHA-hankkeiden ohjelman vuosille 2014–2015. Ohjelmaan valittiin 28 hanketta. Hankkeiden rahoitustaso oli 15 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä 30 miljoonaa euroa kahdessa vuodessa. Hankekokonaisuus edisti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä vuosina 2014–2015.

Vuosille 2014–2015 ohjelmoiduista 28 hankkeesta suunnitelmien mukaan toteutui 13 hanketta. Viivästyneistä hankkeista yhdeksän on liityntäpysäköintihankkeita. Syitä hankkeiden viivästyneeseen olivat muun muassa suunnitelmien viivästyminen, suunnittelun aikana ilmenneet ongelmat sekä kustannusjakoneuvottelujen puuttuminen. Viivästyneiden hankkeiden tilalle on nostettu korvaavia hankkeita. Vuoden 2015 aikana jatkettiin KUHA-ohjelmointia ja valmisteltiin hankeohjelmaehdotus vuosille 2016–2019 HLJ 2015:n mukaisilla toimenpidekokonaisuuksilla.

Vuosina 2014–2015 toteutettiin seuraavat KUHA-hankkeet MAL-rahoituksella:

- Massbyntien (Mt 11679) kevyen liikenteen väylä Sipoossa
- Vähänummi–Kellokoski (Mt 1456) kevyen liikenteen väylä Järvenpäässä ja Tuusulassa
- Ylästöntien (Mt 11453) kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen Vantaalla
- Lapinkyläntien (Mt 1131) kevyen liikenteen väylä Kirkkonummella
- Järvenpään rautatieasema ja linja-autoasema, liityntäpysäköinti, I-vaihe
- Hämeenlinnanväylän pysäkkien parantaminen (Vt 3) (Kalannintie, Vetotie, Vetokuja, Mätäoja) Helsingissä ja Vantaalla
- Vihdintien (Mt 120) bussikaista- ja pysäkkijärjestelyjen parantaminen Helsingissä

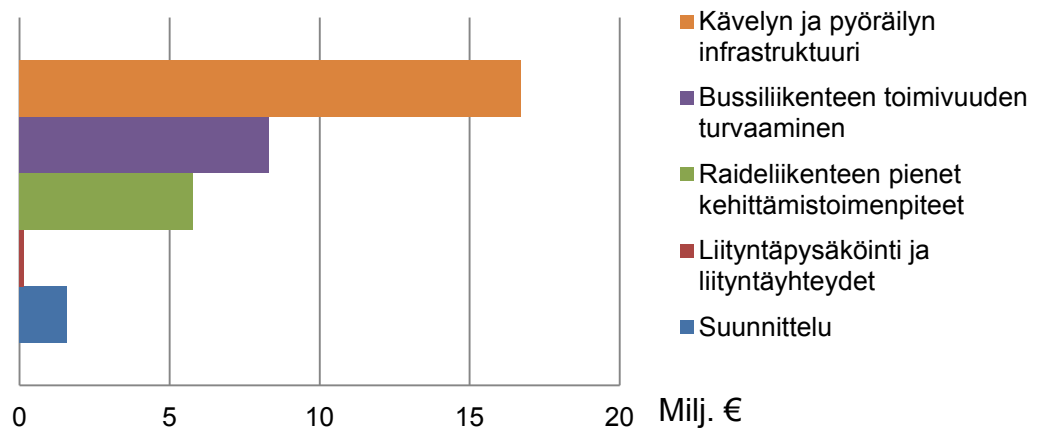


HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

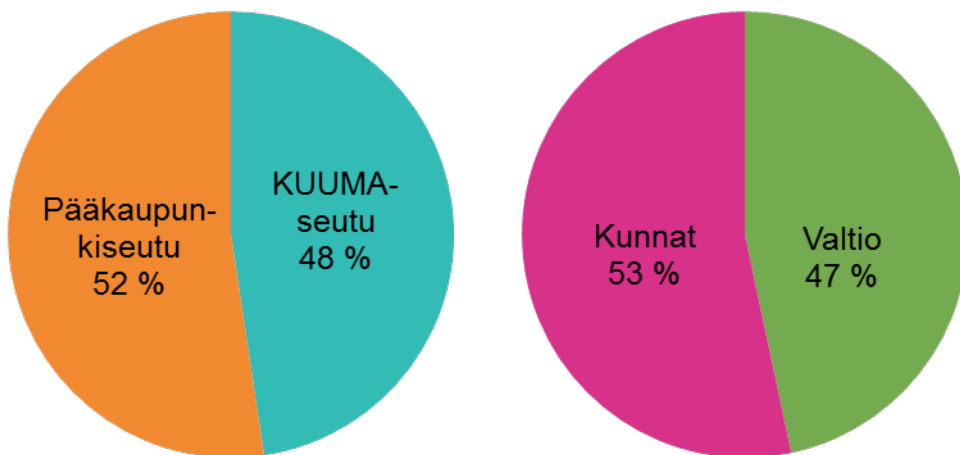
- Runkolinjan 560 (entinen Jokeri 2) pysäkit ja terminaalit Helsingissä ja Vantaalla
- Turuntien (Mt 110) joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden pienet hankkeet Espoossa
- Magneettien käyttäminen eristysvikojen vähentämiseen Helsingin ratapihalla
- Hanalan (välillä Tikkurila–Kerava) liikennepaikan vaihdekujan ja raiteenvaihtopaikan rakentaminen
- Lähiliikenteen laitteistousinnat vikaantumishäiriöiden poistamiseksi Helsingin seudulla
- Poikkien (mt 145) parantaminen Järvenpäässä

Lisäksi

- Lahdenväylän (Vt 4) / Keravantien (Mt 148) pysäkit eritasoliittymään toteutetaan KUHA-rahoituksen sijaan osana suurempaa hanketta.



Kuvio 21. Kustannusten kohdentuminen toimenpidekokonaisuuksittain vuosina 2014 ja 2015.



Kuvio 22. Kuntien ja valtion MAL-rahoituksen jakautuminen sekä valtion rahoituksen kohdentuminen 2014 ja 2015.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

KUHA-kokonaisuus on ensimmäisenä HLJ 2015:n infrastruktuurin kehittämishankkeiden listalla, ja sille on esitetty 30 miljoonan vuotuista investointia. KUHA-hankkeiden painopisteinä HLJ 2015:ssä ovat:

- kävely ja pyöräily
- joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti
- logistiikan yhteydet ja palvelut
- tiivistyvän maankäytön tukeminen
- meluntorjunta

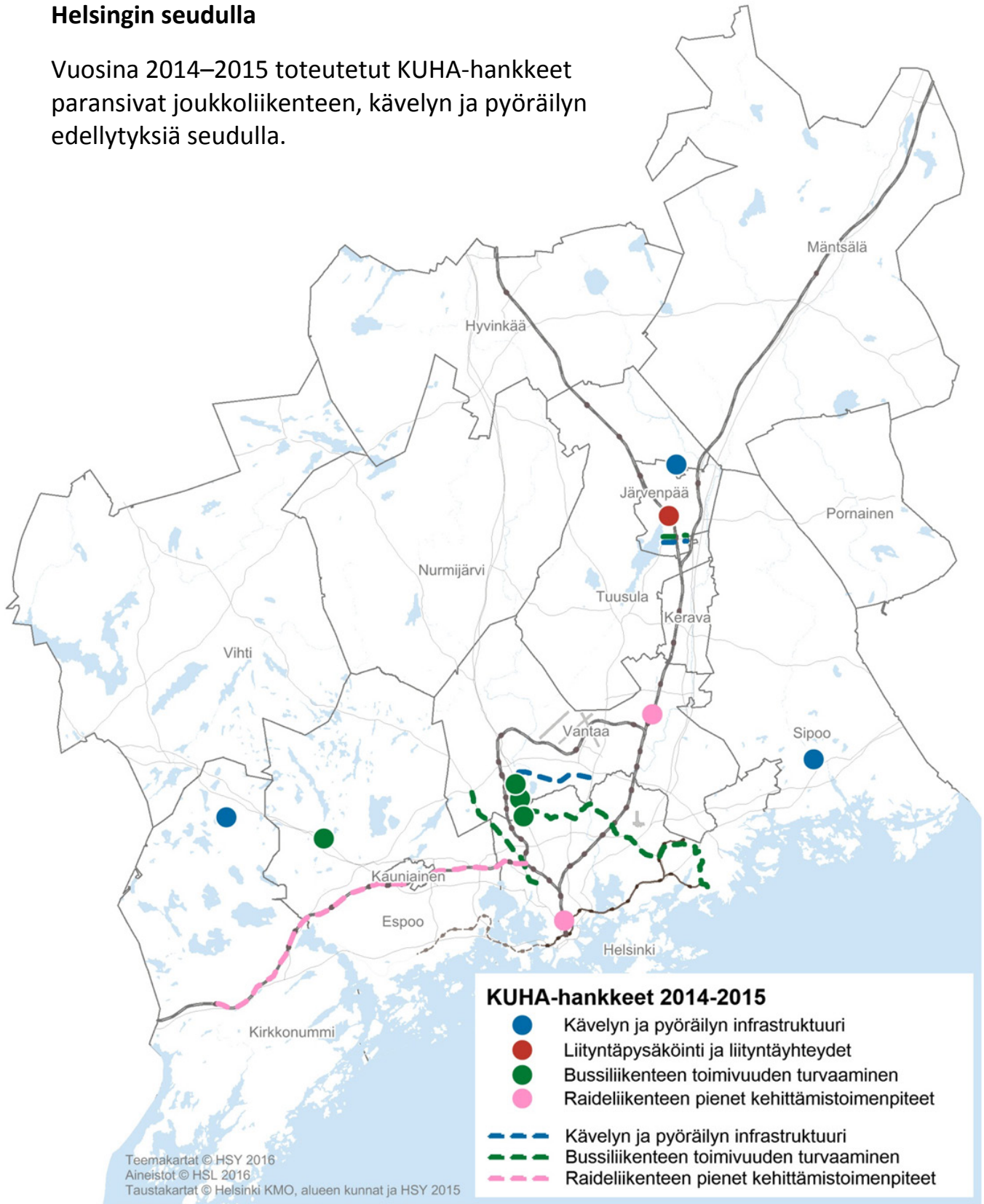
Vuoden 2015 aikana tehtiin HLJ 2015 -mukainen KUHA-hankeohjelma vuosille 2016–2019. Hankeohjelma laadittiin keväällä 2015 päätettyjen arviointi- ja priorisointikriteerien avulla. Hankeohjelmaa koostettaessa haettiin tasapainoa KUUMA-kuntien ja pääkaupunkiseudun, kuntien ja valtion sekä eri toimenpidekokonaisuuksien välillä. Ohjelmaehdotuksessa on paljon hankkeita, jotka ovat olleet jo aikaisemmin KUHA-listoilla. Hankeohjelmaan kuuluu yhteensä 57 hanketta, joista 17 on ohjelmoitu vuodelle 2016. Hankkeiden keskikoko on 2,3 miljoonaa euroa. Etenkin vuoden 2016 hankkeissa korostettiin toteutusvalmiutta.

9.6.2016 allekirjoitetussa MAL-sopimuksessa vuosille 2016–2019 KUHA-hankkeisiin osoitettu rahoitus on huomattavasti pienempi, joten jatkossa ohjelma tulee muuttua sen mukaiseksi.



Kartta 15. Pienet kustannustehokkaat KUHA-liikennehankkeet Helsingin seudulla

Vuosina 2014–2015 toteutetut KUHA-hankkeet paransivat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä seudulla.





F5. Liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät infrastruktuurin kehittämishankkeet aiesopimuskaudella

Aiesopimuksen toimenpiteet

Valtio ja kunnat aloittavat sopimuskaudella seuraavat liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät infrastruktuurin kehittämishankkeet.

- a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen (valtion osuus 35 miljoonaa euroa, kunnat 15 miljoonaa euroa)*
- b) Helsinki-Riihimäki – rataosan palvelutason parantaminen (150 miljoonaa euroa)*
- c) E 18, Kehä III:n kehittäminen (valtion osuus 110 miljoonaa euroa, kunnat 40 miljoonaa euroa)*
- d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (100 miljoonaa euroa)*

(Aiesopimuksen toimenpide 23)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Infrastruktuurin kehittämishankkeiden suunnittelutilanne, päätökset, rahoitus ja toteutuminen

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi allekirjoitettiin 25.8.2014 ja se etenee pääosin sopimuksen mukaisesti.

- a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen (valtion osuus 32 miljoonaa euroa, kunnat 28 miljoonaa euroa)*

Kehä I:n pullonkaulat, 1.vaihe (Espoo, Helsinki) hanke sisältää kolme osahanketta: Kivikontien eritasoliittymä, Kehä I välillä Espoon raja–Vihdintie ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä. Kivikontien eritasoliittymä valmistuu 7/2016 ja kaksi muuta osuutta syksyllä 2017. Hankkeiden kustannusennuste on 60 miljoonaa euroa, josta valtion osuus noin 32 miljoonaa euroa.

- b) Helsinki–Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen (150 miljoonaa euroa)*

Helsinki–Riihimäki -hankkeen rakentamistyöt aloitetaan vuonna 2016. Hanke on osa Helsinki–Riihimäki -rataosan kehittämishanketta (yhteensä 365 miljoonaa euroa).

Hanke sisältää Ainola–Purola -välin lisäraiteet ja liikennepaikkojen muutokset sekä Riihimäen liikennepaikalla nykyisten laitureiden korotukset ja laiturikatosten kunnostukset. Ratapihalla tehdään raide- ja vaihdejärjestelyjä, jotka mahdollistavat mm. nykyistä sujuvamat reitit Riihimäen ohi pysähtymättä kulkeville junille. Lisäksi hankkeessa tehdään Tikkurilan, Keravan ja Hyvinkään liikennepaikoilla vaihde- ja raidejärjestelyjä. Hankkeen yleissuunnittelu on valmistunut 2012. Pasila–Riihimäki 1. vaiheen ratasuunnitelma valmistui 2014 ja se hyväksyttiin 2015. Varsinainen rakentamissuunnittelu käynnistyy 2016 ja ensimmäiset rakennusurakat käynnistyvät vuonna 2016. Helsinki–Riihimäki välityskyvyn parantamisen 1. vaiheen kustannusarvio on noin 150 miljoonaa euroa.



c) E 18, Kehä III:n kehittäminen (valtion osuus 82 miljoonaa euroa, Vantaan kaupunki 29 miljoonaa euroa)

Toisen vaihe valmistui syksyllä 2015 ja siinä parannettiin Lentoasemantien kohta sekä väli Lahdenväylä (vt 4)–Porvoonväylä (vt7). Kustannusarvio on 111 miljoonaa euroa, josta valtion osuus on 82 miljoonaa euroa ja Vantaan kaupunki osuus 29 miljoonaa euroa. Vuonna 2016 rakennetaan vielä lisäramppi Porvoonväylän liittymään Helsingin suunnasta Kehä III:lle itään.

d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA) (60 miljoonaa euroa)

Liikennöinti- ja raiteistokaaviomallin suunnittelu simuloinnin avulla on valmistunut 2014 ja raiteistomalli jatkosuunnittelua varten on löytynyt. Helsingin ratapihan toiminnallisuutta voidaan parantaa lisäämällä kohdennetusti vaihteita, raiteenvaihtopaikkoja ja vaihdekujia sekä opastinportaita. HELRAsta on valmistunut parantamissuunnitelma vuonna 2015.

Hanke on saanut eduskunnalta rahoituksen ja se toteutetaan vuosien 2016–2020 aikana. Kustannusarvio on 60 miljoonaa euroa (MAKU 130, 2010=100). Yksittäisten vaihteiden rakentamissuunnittelu voidaan aloittaa heti. Myös opastinportaiden sekä puolenvaihtopaikkojen jatkosuunnittelu voidaan aloittaa heti. Toteutus on sidoksissa Pasilan läntisen lisäraiteen ja Pasilan keskustakorttelin toteutusaikatauluihin.



F6. Kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen valtio sitoutuu aiesopimuskauden jälkeen

Aiesopimuksen toimenpiteet

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 miljoonaa euroa)

f) Helsinki-Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe (200 miljoonaa euroa)

(Aiesopimuksen toimenpide 24)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Infrastruktuurin suunnitteluhankkeiden eteneminen

e) Pisara-rata (1 064 miljoonaa euroa)

Liikennevirasto hyväksyi Pisara-radan yleissuunnitelman helmikuussa 2012. Jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin vaihtoehto, jossa tunneliosuus alkaa Pasilan aseman eteläpuolelta Eläintarhan ja Alppipuiston kohdalta. Valittu linjaus todettiin taloudellisesti ja teknisesti parhaaksi vaihtoehdoksi. Maanalaisia rautatieasemia on suunnitelmassa kolme: Töölö, Keskusta ja Hakaniemi.

Pisara-radan asemakaava on tullut lainvoimaiseksi elokuussa 2015. Ratasuunnitelma valmistui kesällä 2015 ja se oli lausunnoilla loppuvuodesta 2015. Ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä valmistellaan Liikennevirastossa ja arvioitu hyväksyminen tapahtunee keväällä 2016. Pisara-radan ratasuunnitelmassa arvioitu kustannusarvio on 1 064 miljoonaa euroa, MAKU=130 (2010=100). Hanke edellyttää lisäksi Espoossa ja Keravalla kääntöraidejärjestelyjä, joiden kustannus on arviolta 17 miljoonaa euroa. Pisara sisältyy syksyn 2014 sopimukseen. Suunnittelua jatketaan Liikenneviraston ja Helsingin kaupungin yhteisprojektina kevääseen 2017 asti. Pisara-radan kustannusjakoa ja rahoitusmallia on valmisteltu. Lisäksi hankkeelle on haettu TEN-tukea.

f) Helsinki-Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe (215 miljoonaa euroa)

Hanke on osa Helsinki-Riihimäki -rataosan kehittämishanketta (yhteensä 365 miljoonaa euroa). Hankkeen toisessa vaiheessa toteutetaan lisäraiteet Kytömaalta Ainolaan ja Purolasta Jokelaan sekä Lahden oikoradan suunnan tavaraliikenneraide Keravalla. Toisen vaiheen yleissuunnittelu käynnistyi tammikuussa 2015, valmistui marraskuussa 2015 ja oli lausunolla alkuvuodesta 2016. Ratasuunnittelu voi alkaa keväällä 2016.



F7. Hankkeet, joiden suunnitteluvalmiutta valtio edistää seuraavalle aiesopimuskaudelle

Aiesopimuksen toimenpiteet

Valtio edistää seuraavien hankkeiden suunnitteluvalmiutta seuraavalle aiesopimuskaudelle:

g) Mt 101, Kehä I parantaminen

h) E 18, Kehä III:n kehittäminen

i) Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet (valtion osuus 30 %)

j) Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt

k) Espoon kaupunkirata

(Aiesopimuksen toimenpide 25)

Toimenpiteiden toteutuminen keväällä 2016

Infrastruktuurin hankkeiden suunnitteluvalmius

g) Mt 101, Kehä I:n parantaminen

Kehä I:n pullonkaulat, 1.vaihe (Espoo, Helsinki) hanke sisältää kolme osahanketta: Kivikontien eritasoliittymä, Kehä I välillä Espoon raja–Vihdintie ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä. Kivikontien eritasoliittymä valmistuu 7/2016 ja kaksi muuta osuutta syksyllä 2017. Hankkeiden kustannusennuste on 60 miljoonaa euroa, josta valtion osuus noin 32 miljoonaa euroa.

Kehä I:n seuraavan 2.vaiheen parannustarpeiden priorisointia tarkasteltiin vuoden 2014 aikana. Tarkastelussa oli koko Kehä I Helsingin ja Espoon alueella. Priorisoinnissa seuraaviksi kohteiksi nousivat Maarinsolmu, Laajalahdensolmu ja Myllypuron liittymä.

Tiesuunnitelma välillä Maarinsolmu-Vt1 valmistuu kevään 2016 aikana. Myllypuron eritasoliittymän tiesuunnitelma on valmis ja ollut lausunnoilla. Kummastakin suunnitelmasta on mahdollista saada hyväksymispäätös vuoden 2017 aikana.

h) E 18, Kehä III:n kehittäminen

Kehä III:n parannushankkeen ensimmäinen vaihe välillä Vantaankoski–Pakkala on valmistunut kokonaisuudessaan 2012. Hankkeen kustannukset olivat noin 60 miljoonaa euroa.

Toinen vaihe valmistui syksyllä 2015 ja siinä parannettiin Lentoasemantien kohta sekä väli Lahdenväylä (vt 4)–Porvoonväylä (vt7). Kustannusarvio on 111 miljoonaa euroa, josta valtion osuus



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

on 82 miljoonaa euroa ja Vantaan kaupungin osuus 29 miljoonaa euroa. Vuonna 2016 rakennetaan vielä lisäramppi Porvoonväylän liittymään Helsingin suunnasta Kehä III:lle itään.

Kehä III:n kehittämisen 3. vaihe: Vanhakartano–Vantaankoski -välin tiesuunnitelmaan liittyvät asemakaavat ovat valmistuneet ja suunnitelma voi edetä hallinnolliseen käsittelyyn. Vanhakartano–Pakkala -välin tiesuunnitelman tarkistus on valmis.

i) Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet (valtion osuus 30 %)

Länsimetron liikennöinti Matinkylään alkaa 15.8.2016. Syksyn 2014 sopimuksen mukaan valtio osallistuu Länsimetron jatkeen toteuttamiseen 30 prosentin rahoitusosuudella, joka kuitenkin on enintään 240 milj. euroa (MAKU-indeksi 11/2013), ja joka tulee maksettavaksi vuosina 2017–2020. Metron tunnelityöt Matinkylästä Kivenlahteen alkoivat joulukuussa 2014 ja osuuden kustannusarvio on 801 miljoonaa euroa marraskuun 2013 hintatasolla. Valtion osuus Matinkylä–Kivenlahti-osuuden kustannuksista on enintään 240 miljoonaa euroa ja se tulee maksettavaksi vuosina 2017–2020. Metro on käytössä aikaisintaan vuonna 2020.

Metron jatkamista Mellunmäestä itään on tutkittu Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisen Östersundomin yleiskaavatyön yhteydessä. Yleisaavaehdotus on ollut lausunnoilla keväällä 2015. Kaavan jatkoon kannalta merkittävien asioiden kysymys Natura-alueen luontoarvojen suojelusta. Päätöksentekoa varten tehdään lisäselvityksiä arviolta syksyyn 2016 saakka. Tämän jälkeen kaavaehdotus todennäköisesti asetetaan uudestaan nähtäville. Itämetron jatkeesta on laadittu seuraavat suunnitelmat ja selvitykset: Itämetron esiselvitys 2010, Majvikin metron esiselvitys 2011, Itäisen metrokäytävän esiselvitys (Majvik-Sibbesborg) 2013 ja Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu 2014.

Raide-Jokeri on poikittainen pikaraitiotie Helsingin Itäkeskuksesta Espoon Keilaniemeen. Linja on noin 25 km pitkä ja korvaksi nykyisen bussirunkolinjan 550. Raide-Jokerin hankesuunnitelma valmistui vuoden 2015 lopussa. Hankkeen edellyttämien kaavamuutosten ja muiden hallinnollisten suunnitelmien valmistelu on käynnissä. Valtion rahoitusosuus on varmistunut huhtikuussa 2016. Valtio myönsi Raide-Jokeri -hankkeeseen 84 miljoonaa euroa, mikä vastaa 30 prosenttia varsinaisen radan hankesuunnitelman alkuperäisestä kustannusarviosta. Raitiotien kustannusarvio hankesuunnitelmassa on 275 miljoonaa euroa. Lisäksi hankkeeseen liittyy investointeja varikkoon, kalustoon ja Kehä I:n muutokseen Espoon Laajalahdessa.

j) Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt

Länsimetron liityntäliikenteen järjestelyihin kuuluvat Länsiväylän joukkoliikennekaistat Espoonlahden ja Matinkylän välillä, joukkoliikenteen ramppi Markkinakadulle, Suomenlahdentien jatkaminen Kaitaantien ja Kalastajantien välillä sekä Piispansillan leventäminen.

Hankekokonaisuuden kustannusennuste on noin 19,9 miljoonaa euroa. Valtion osuus on 13,1 miljoonaa euroa sisältäen Länsiväylän joukkoliikennekaistoihin liittyvät järjestelyt ja Espoon kaupungin osuus 6,8 miljoonaa euroa.



HELSINGIN SEUDUN MAL-AIESOPIMUKSEN SEURANTARAPORTTI IV

Länsimetron liityntäliikennejärjestelyjen rakentaminen alkoi heinäkuussa 2014. Vuoden 2014 lopussa avattiin liikenteelle yhtenäinen joukkoliikennekaista Espoonlahdesta Matinkylään. Länsiväylän melusuojausten ja Kirkkonummen suunnan joukkoliikennekaistan rakentaminen jatkui vuonna 2015 ja samalla töiden painopiste siirtyy Kehä II:n eteläpään, Gräsanlaaksoon. Gräsanlaaksossa liikennevaloliittymä korvattiin kiertoliittymällä ja lisäksi rakennetaan kevyen liikenteen yhteyksiä. Hankkeen yhteydessä rakennetaan ajantasainen liityntäpysäköintiopastus Länsiväylältä Länsimetron liityntäpysäköintiin. Hankekokonaisuus valmistuu vuoden 2016 aikana.

Kehärata muodostaa joukkoliikenteen tärkeän runkoyhteyden Vantaankosken asemalta lentoaseman kautta Tikkurilaan. Radalle tulee ensi vaiheessa viisi asemaa (Vehkala, Kivistö, Aviapolis, Lentoasema ja Leinelä), joiden lisäksi ratalinjalla on kolme asemavarausta (Petas, Viinikkala ja Ruskeasanta). Kehäradan liikennöinti alkoi 1.7.2015. Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyihin sisältyvä Ruskeasannan asema olisi tärkeä liityntäliikenteen ja -pysäköinnin kannalta ja parantaisi yhteyksiä erityisesti Tuusulan suunnasta. Ruskeasannan eritasoliittymän tiesuunnitelma on hyväksytty. Aseman osalta hanke ei ole edennyt, eikä Ruskeasannan aseman rakennussuunnittelua ei ole aloitettu.

k) Espoon kaupunkirata

Espoo–Kauklahti välin kaupunkiraiteiden yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2012. Ratasuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2015 ja se on voimassa 8 vuotta. Espoon kaupunkiradasta laadittiin vuonna 2013 liikennöintiselvitys, jonka perusteella kaupunkiradan suurimmat liikenteelliset hyödyt saavutetaan, kun kaupunkirata päättyy Espoon keskukseen. Radan rakennuskustannukset Kauklahteen asti ovat 265 miljoonaa euroa tai Espoon keskukseen 225 miljoonaa euroa (MAKU 130, 2010=100). Rakentamisesta ei ole tehty toteuttamispäätöstä. Kaupunkiradan käyttöönotto on mahdollista vaiheittain 2018–2022. Radan varteen suunnittelualueella rakennetaan samalla myös pyöräilyn laatukäytävä.



Kartta 16. Liikenteen infrastruktuurin kehittämishankkeet MAL-aiesopimuksessa

22) Kuha-hankekokonaisuus (ei kartalla)

23) Infrastruktuurin kehittämishankkeet aiesopimuskaudella:

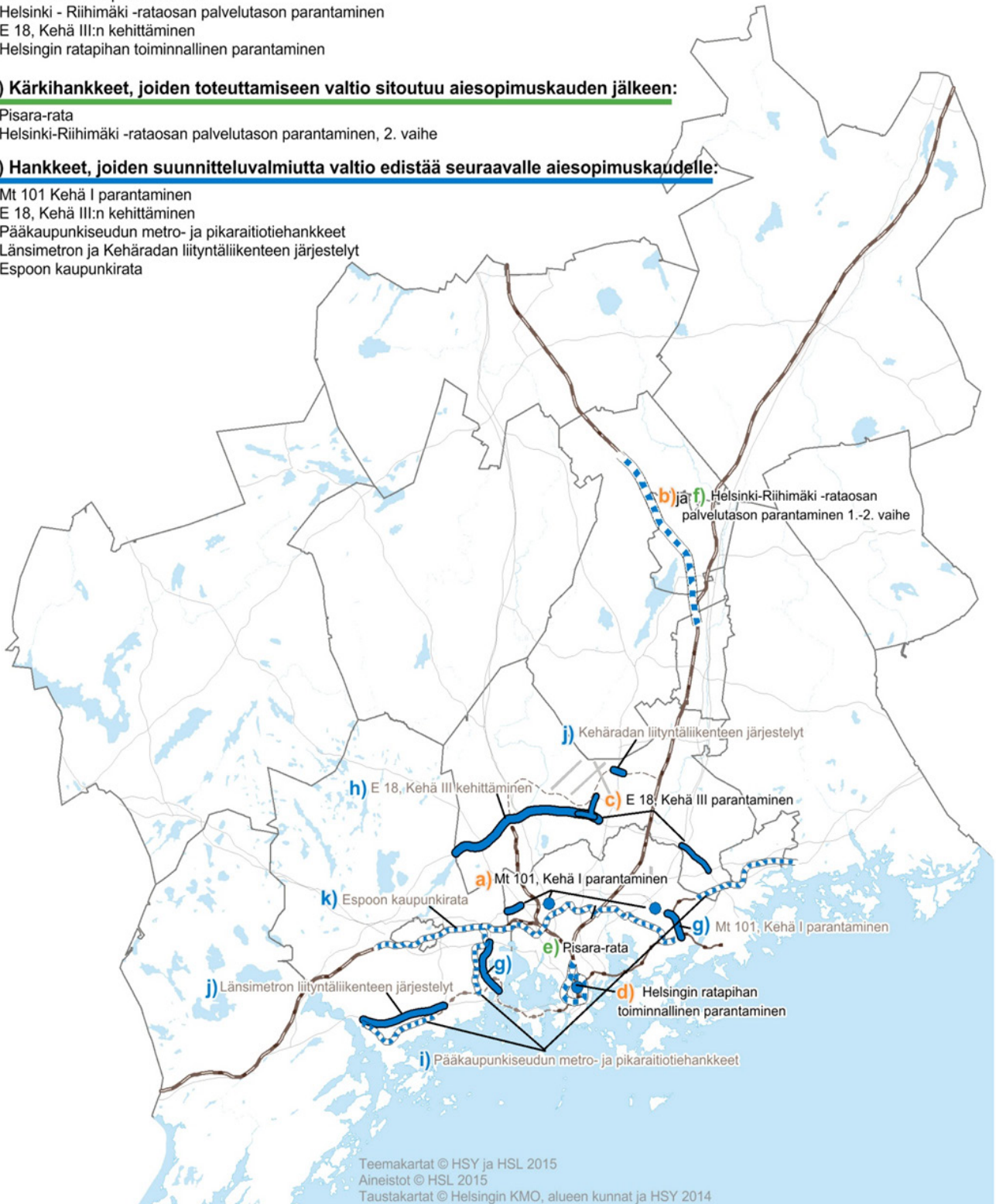
- a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen
- b) Helsinki - Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen
- c) E 18, Kehä III:n kehittäminen
- d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen

24) Kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen valtio sitoutuu aiesopimuskauden jälkeen:

- e) Pisara-rata
- f) Helsinki-Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe

25) Hankkeet, joiden suunnitteluvalmiutta valtio edistää seuraavalle aiesopimuskaudelle:

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





F8. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi (syksy 2014), liikenteen hankkeet

Sopimuksen toteutumista seurataan osana MAL-aiesopimuksen seurantaa.

Liikennehankkeet:


















1. Valtio osallistuu sopimuksessa mainittujen suurien infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen edellyttäen, että sopimuksen mukaiset kaavoitustavoitteet toteutuvat.
2. Sopimus koskee vain sopimuksessa mainittuja suuria infrastruktuurihankkeita, Länsimetron jatketta Matinkylästä Kivenlahteen, Pisara-rataa ja Helsinki–Riihimäki -rataosan kapasiteetin parantamista (1.vaihe).
3. Vuonna 2015 valmistuvan Kehäradan liityntäpysäköinnin toteuttamiseen liittyvät vastuut ja rahoituskysymykset ratkaistaan erikseen HLJ 2015 -työn yhteydessä tehtävien selvitysten pohjalta.
 - HLJ 2015 sisältää kustannusjakoperiaatteet liityntäpysäköinti-investoinneille, pilotoidaan Pasila–Riihimäki -ratahankkeessa. Ks. F7
4. Valtio osallistuu Länsimetron jatkeen toteuttamiseen 30 prosentin rahoitusosuudella, joka kuitenkin on enintään 240 miljoonaa euroa (MAKU-indeksi 11/2013), ja joka tulee maksettavaksi vuosina 2017–2020.
 - Rahoituspäätös Länsimetron jatkeesta on tehty. Ks. F7.
5. Valtio käynnistää Helsinki–Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisäämisen ensimmäisen vaiheen vuoden 2015 talousarvioesityksen mukaisesti. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on noin 150 miljoonaa euroa.
 - Ks. F5.
6. Pisara-radnan rahoitusta koskevan selvityksen sekä hankearvioinnin ja ratasuunnitteluvaiheen kustannusarvion sekä sopimuksen perusteella hallitus arvioi valtion osuutta radan rakentamiseen. Pisara-radnan suunnittelu ja toteuttaminen edellyttävät osapuolten yhteistä sopimista hankkeen rahoituksesta.
 - Rahoituspäätöstä ei ole tehty. Ks. F6.
7. Valtio lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön.



- Malmin lentokenttää koskeva, Helsingin kaupungin, Finavia Oyj:n ja Senaatti-kiinteistöjen välinen kauppa lentoaseman ja sen lähialueen kiinteistöistä ja rakennuksista toteutui loppuvuodesta 2014. Samalla vuokrattujen maa-alueiden hallintaoikeus palautui Helsingin kaupungille. Alueelle on vuonna 2015 aloitettu kaavarungon laadinta. Vuonna 2014 tehtyjen päätösten mukaisesti valtio vetäytyy toimintoiheen Helsinki-Malmin lentoasemalta vuoden 2016 loppuun mennessä.
8. Sopijaosapuolten tavoitteena on jatkaa KUHA -rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteuttamista vuosina 2016–2019. Toteuttamis- ja rahoitusohjelmat laaditaan sopijaosapuolten yhteistyöprosessina osana HLJ 2015 -liikennejärjestelmäsuunnittelua. Sopijaosapuolten tavoitteena on lisätä rahoitusta siten, että valtio ja kunnat osoittavat rahoitusta yhteensä 30 miljoonaa euroa vuodessa (2016–2019).
- Ks. E4.
9. Klaukkalan ja Hyrylän ohikulkuteiden suunnittelua ja toteuttamisvalmiutta edistetään.
- Sisältyvät HLJ 2015 -suunnitelmaan. Klaukkalan ohikulkutien tiesuunnitelma valmistuu kesäkuussa 2016. Klaukkalan ohikulkutie sisältyy MAL-sopimukseen 2016–2019.
10. Valtion osalta rahoitukseen osallistuminen edellyttää eduskunnan asianomaisia päätöksiä. Länsimetron jatkeen ja Pisararadan sekä Helsinki–Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisäämisen varsinaisesta toteutuksesta ja rahoitusjärjestelyistä tehdään valtion ja kuntien välillä sopimukset, kun eduskunta on tehnyt rahoituksesta asianomaiset päätökset.



MAL-aiesopimukseen 2012-2015 ja Valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi sisältyvät liikenneinfrastruktuurihankkeet, niiden kustannusarvio ja hankkeen eteneminen




Liikenteen infrastruktuurihanke X = Hanke sisältyy Valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi, syksy 2014	Kustannusarvio	Hankkeen eteneminen  = toteutuu, rahoitus selvä  = suunnittelu etenee  = ei edistynyt
23) Infrastruktuurin kehittämishankkeet aiesopimuskaudella:		
Mt 101 Kehä I:n parantaminen, 1. vaihe	Valtio 32 M€, Helsinki 28 M€	
Helsinki–Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen, 1. vaihe (X)	150 M€	
E18, Kehä III:n Kehittäminen, 2. vaihe	Valtio 82 M€ Vantaa 29 M€	
Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen	60 M€	
24) Kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen valtio sitoutuu aiesopimuskauden jälkeen:		
Pisara-rata (x)	1064 M€	
Helsinki–Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe	215 M€	
25) Hankkeet, joiden suunnitteluvalmiutta valtio edistää seuraavalla aiesopimuskaudella:		
Mt 101 Kehä I:n parantaminen	Kustannusarvio 116 M€	
E18, Kehä III:n kehittäminen	Kustannusarvio 154 M€	
Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet	Länsimetron jatke (x) Östersundomin metro Raide-Jokeri	  
Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt	Länsimetron liityntäliikenteen järjestelyt Länsiväylällä ja katuverkossa Ruskeasannan asema toteuttaminen	 
Espoon kaupunkirata	Kustannusarvio 225 M€ (Espoon keskus) tai 265 M€ (Kauklahti)	






Valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi sisältyvät muut liikennehankkeet ja niiden eteneminen

Muut liikenteen hankkeen

Hankkeen eteneminen

-  = toteutuu, rahoitus selvä
-  = suunnittelu etenee
-  = ei edistynyt

Valtio lopettaa toimintansa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeisteistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön.	
KUHA -rahoitusjärjestelmän ja -hankekokonaisuuden toteuttaminen vuosina 2016–2019.	
Klaukkalan ja Hyrylän ohikulkuteiden suunnittelua ja toteuttamisvalmiutta edistetään.	



Kartat

- Kartta 1. Helsingin seudulla vuosina 2012–2015 valmistuneet asunnot kunnittain ja hallintamuodoittain
- Kartta 2. Helsingin seudulla vuosina 2012–2015 valmistuneet ARA-vuokra-asunnot ja asumisoikeusasunnot
- Kartta 3. Asuntotuotannon kohdistuminen aiesopimuksessa määritellyille asumisen ensisijaisille kohdealueille vuosina 2012–2015
- Kartta 4. Lainvoimaistunut uusi asumiseen asemakaavoitettu kerrosala kunnittain vuosina 2012–2015
- Kartta 5. Kaavoitustilanne vuoden 2015 lopussa kaavavaiheittain seudullisilla saavutettavuusvyöhykkeillä
- Kartta 6. Helsingin seudun laskennallinen asumisen asemakaavavaranto vuoden 2015 lopussa alueittain ja talotyypin mukaan
- Kartta 7. Kerrostaloasumisen asemakaavavaranto pääkaupunkiseudulla vuoden 2015 lopussa omistajaryhmittäin
- Kartta 8. Valmistuneet asunnot 2012–2015, 1 km x 1 km ruuduissa
- Kartta 9. Aiesopimuskauden asuntotuotannon sijoittuminen yhdyskuntarakenteeseen
- Kartta 10. Valmistuneet asunnot 2012–2015 seudullisilla saavutettavuusvyöhykkeillä
- Kartta 11. Lainvoimaistunut uusi asumisen kerrosala 2012–2015 seudullisilla saavutettavuusvyöhykkeillä
- Kartta 12. Asemanseudut ja Urban Zone -vyöhykkeiden keskustat ja alakeskukset
- Kartta 13. Liikenteen suuret infrastruktuurihankkeet, MAL-aiesopimuksen liikennehankkeet ja kaavoitetut alueet 2012–2015
- Kartta 14. Kehäradan asemanseduille aiesopimuskaudella valmistunut asuntotuotanto ja asumiseen asemakaavoitettu kerrosala
- Kartta 15. Pienet kustannustehokkaat KUHA-liikennehankkeet Helsingin seudulla
- Kartta 16. Liikenteen infrastruktuurin kehittämishankkeet MAL-aiesopimuksessa

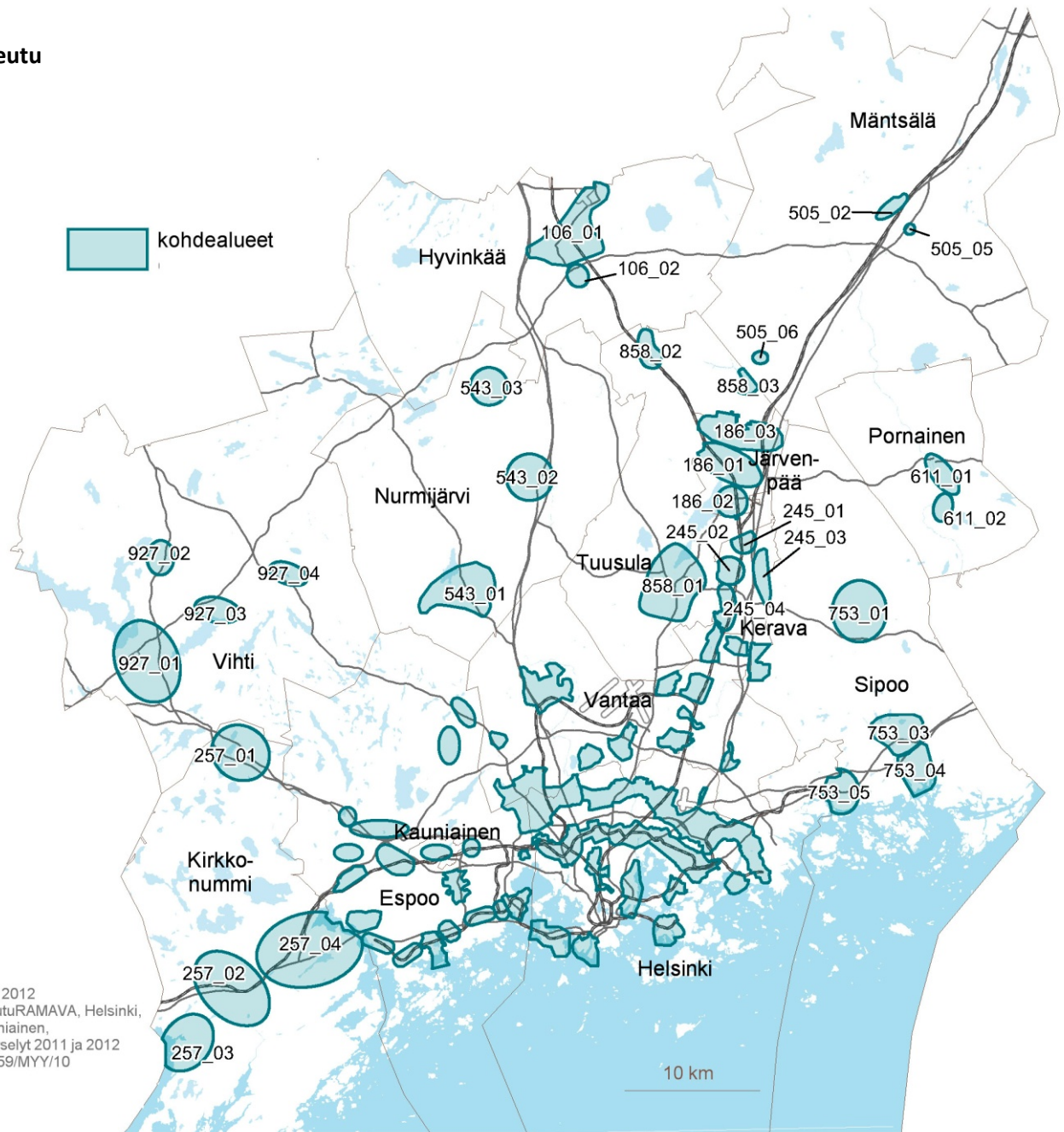
Liitteet

Liite 1. Asumisen ensisijaiset kohdealueet MAL-aiesopimuksessa 2012–2015

Liite 2. Helsingin seudun kunnittaiset MAL-seurantatiedot

Liite 1. MAL-aiesopimuksen ensisijaiset kohdealueet


Helsingin seutu

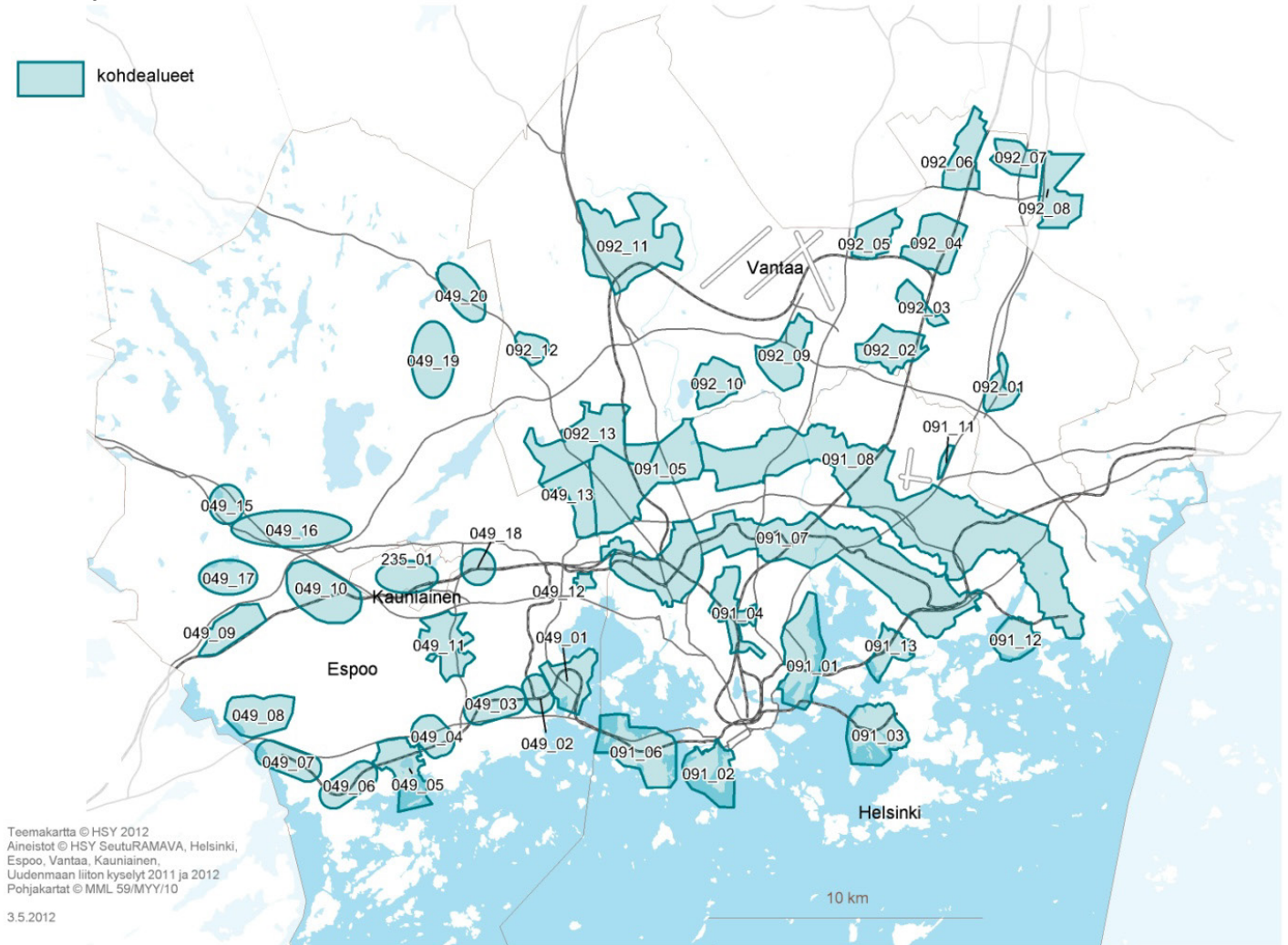


Teemakartta © HSY 2012
Aineistot © HSY SeutuRAMAVA, Helsinki,
Espoo, Vantaa, Kauniainen,
Uudenmaan liiton kyselyt 2011 ja 2012
Pohjakartat © MML 59/MYY/10

27.4.2012

Pääkaupunkiseutu

 kohdealueet



HELSINKI

091_01	Kalasadama-Hermannin-Arabianranta
091_02	Länsisatama
091_03	Kruunuvuorenranta-Gunillantie
091_04	Pasila (Keski- ja Pohjois-Pasila; konepaja ja messukeskus)
091_06	Länsimetroyöhyke (Lauttasaari-Koivusaari)
091_07	Jokeri I-vyöhyke
091_08	Jokeri II-vyöhyke
091_11	Alppikylä
091_12	Meri-Rastila
091_13	Herttoniemi
091_05	Kuninkaankolmio, Helsinki

VANTAA

092_01	Hakunila-Lahdentie
092_02	Tikkurilantie-Jokiniemi
092_03	Hiekkaharju-Jokiniemi

092_04	Leinelä-Koivukylä
092_05	Ilola
092_06	Korso-Vallinoja
092_07	Leppäkorpi-Jokivarsi
092_08	Nikinmäki
092_09	Pakkala-Veromies
092_10	Ylästö
092_11	Marja-Vantaa
092_12	Koivurinne-Friimetsä
092_13	Kuninkaankolmio, Vantaa

ESPOO

049_01	Tapiola-Otaniemi-Keilaniemi
049_02	Tapiolan keskus
049_03	Tapiolan urheilupuisto-Niittymaa, metroasemien seudut

049_04	Matinkylä, metroaseman seutu		
049_05	Finnoo	KIRKKONUMMI	
049_06	Iivisniemi-Soukka, metroasemien seudut	257_01	Pohjoinen Kirkkonummi, Veikkolan keskusta ja lähialueet
049_07	Espoonlahti-Kivenlahti, metroasemien seudut	257_02	Keskinen Kirkkonummi: Kuntakeskus, Tolsa ja lähialueet
049_08	Saunalahti-Tillinmäki	257_03	Eteläinen Kirkkonummi: Kantvik ja lähialueet
049_09	Kauklahti	257_04	Itäinen Kirkkonummi: Masalan keskusta, Jorvas ja Sarvvik
049_10	Espoon keskus		
049_11	Suurpelto	MÄNTSÄLÄ	
049_12	Perkkää-Vermontie	505_02	Asemanseutu
049_15	Nupurinkartano	505_05	Kirkonkylä/ Sepäntie
049_16	Hallavantorppa-Vesirattaanmäki	505_06	Taruma
049_17	Mynttilä		
049_18	Karamalmi	NURMIJÄRVI	
049_19	Perusmäen ympäristö	543_01	Klaukkala
049_20	Kalajärven ympäristö	543_02	Kirkonkylä
049_13	Kuninkaankolmio, Espoo	543_03	Rajamäki
235_1	KAUNIAINEN		
		PORNAINEN	
HYVINKÄÄ		611_01	Keskusta
106_01	Keskustaajama	611_02	Kotojärvi
106_02	Metsäkalteva		
JÄRVENPÄÄ		SIPOO	
186_01	Järvenpään keskustan tiivistys	753_01	Nikkilä
186_02	Järvenpään eteläiset alueet/ Lepola, Ristinummi	753_03	Söderkulla
186_03	Pietilän- Haarajoen alueet	753_04	Eriksnäs
		753_05	Majvik
KERAVALA		TUUSULA	
245_01	Pohjois-Kerava	858_01	Hyrylä
245_02	Keskusta	858_02	Jokela
245_03	Itä-Kerava	858_03	Kellokoski
245_04	Lounais-Kerava		
		VIHTI	
		927_01	Nummela
		927_02	Kirkonkylä
		927_03	Ojakkala
		927_04	Otalampi

Asuntotuotanto Helsingin seudulla aiosesopimuskaudella 2012-2015

Valmistuneet asunnot 2012-2015

Alue	Valmistuneet asunnot yhteensä	Valmistuneet kerrostalo-asunnot	Valmistuneet asunnot pientaloissa	Valmistuneet ARA-vookra-asunnot yhteensä	Valmistuneet normaali ARA-vookra-asunnot yhteensä	Valmistuneet erityisryhmien ARA-vookra-asunnot yhteensä	Valmistuneet asumisoikeus-asunnot yhteensä	Valmistuneet markkina-hinnoitellut vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet lyhyen vuokra-asunnoina myydyt vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet vuokra-asunnot, joille myönnetty valtion takauslaina yhteensä	Valmistuneet vapaarahoitteiset vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet omistusasunnot yhteensä
Espoo	9 815	7 087	2 728	1 611	1 003	608	727	2 120	609	0	1 511	5 357
Helsinki	17 971	15 753	2 218	3 552	1 748	1 804	1 683	4 060	1 272	0	2 788	8 676
Kaunialainen	412	338	74	25	25	0	0	0	0	0	0	387
Vantaa	7 751	5 865	1 886	1 133	829	304	599	1 615	168	139	1 308	4 404
PKS yhteensä	35 949	29 043	6 906	6 321	3 605	2 716	3 009	7 795	2 049	139	5 607	18 824
Hyvinkää	1 095	652	443	66	56	10	88	129	0	77	52	812
Järvenpää	1 484	822	662	135	135	0	132	272	0	22	250	945
Kerava	951	843	108	98	98	0	161	109	0	0	109	583
Kirkkonummi	1 323	771	547	129	46	83	138	259	0	0	259	797
Mantsala	637	409	228	67	67	0	98	0	0	0	98	472
Nurmijärvi	1 317	571	746	172	113	59	50	82	0	0	82	1 013
Pornainen	100	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Sipoo	662	258	404	77	0	77	0	36	0	0	36	549
Tuusula	1 007	391	616	299	113	186	86	41	0	0	41	581
Vhti	773	356	417	203	85	118	22	1026	0	0	0	548
KUUMA yhteensä	9 349	4 892	4 452	1 246	713	533	677	1 026	0	99	927	6 400
Helsingin seutu yhteensä	45 298	33 935	11 358	7 567	4 318	3 249	3 686	8 821	2 049	238	6 534	25 224

Valmistuneet asunnot 2012-2015 suhteessa tavoitteisiin

Alue	Tuotanto-tavoite yhteensä	Valmistuneet asunnot yhteensä	Toteutuma % yhteensä	ARA-tavoite yhteensä	Valmistuneet ARA-vookra-asunnot yhteensä	Valmistuneet asumisoikeus-asunnot yhteensä	ARA-tavoitteen toteutuma asuntolajit*	ARA-tavoitteen toteutuma %
Espoo	10 000	9 815	98	2 000	1 611	727	1 611	81
Helsinki	20 000	17 971	90	4 000	3 552	1 683	3 552	89
Kaunialainen	240	412	172	48	25	0	25	52
Vantaa	8 000	7 751	97	1 600	1 133	599	1 133	71
PKS yhteensä	38 240	35 949	94	7 648	6 321	3 009	6 321	83
Hyvinkää	1 200	1 095	91	240	66	88	132	55
Järvenpää	1 720	1 484	86	344	135	132	267	78
Kerava	1 560	951	61	312	98	161	196	63
Kirkkonummi	1 320	1 323	100	264	129	138	258	98
Mantsala	640	637	100	128	67	98	67	52
Nurmijärvi	1 320	1 317	100	264	172	50	222	84
Pornainen	240	100	42	48	0	0	0	0
Sipoo	1 320	662	50	264	77	77	77	29
Tuusula	1 400	1 007	72	280	299	86	385	138
Vhti	1 040	773	74	208	203	22	225	108
KUUMA yhteensä	11 760	9 349	79	2 352	1 246	677	1 829	78
Helsingin seutu yhteensä	50 000	45 298	91	10 000	7 567	3 686	8 150	82

* KUUMA-kunnissa ARA-tavoitteen toteutumassa huomioidaan asumisoikeusasuntoja toteutuneen ARA-vookratuotannon suhteessa

Valmistuneet asunnot 2012													
Aihe	Valmistuneet asunnot yhteensä	Valmistuneet kerrostalo-asunnot	Valmistuneet asunnot penttalioissa	Valmistuneet ARA-vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet normaali ARA-vuokra-asunnot	Valmistuneet erityisryhmien ARA-vuokra-asunnot	Valmistuneet asumisoikeus-asunnot	Valmistuneet markkina-hinnoitellut vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet lyhyen korotun vuokra-asunnot	Valmistuneet lyhyen vuokra-asunnot, joille myönnetty valtion takauslaina**	Valmistuneet vapaarahoitteiset vuokra-asunnot	Valmistuneet omistusasunnot	
Espoo	2 664	1 906	758	614	465	149	349	529	442	963	87	1 172	
Helsinki	5 175	4 727	448	1 262	435	827	434	1 505	963	63	542	1 974	
Kaunainen	120	87	33	0	0	0	0	0	0	0	0	120	
Vantaa	1 365	850	515	195	142	53	93	168	168	0	0	909	
PKS yhteensä	9 324	7 570	1 754	2 071	1 042	1 029	876	2 202	1 573	629	629	4 175	
Hyvinkää	246	116	130	0	0	0	0	24	0	0	24	222	
Järvenpää	494	332	162	47	47	0	54	75	0	0	75	318	
Kerava	220	220	0	36	36	0	54	0	0	0	0	158	
Kirkkonummi	187	75	109	15	1	14	30	0	0	0	0	142	
Mantsala	154	55	99	0	0	0	0	48	0	0	48	106	
Nurmijärvi	251	63	188	0	0	0	0	0	0	0	0	251	
Pornainen	32	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	32	
Sipoo	150	42	108	0	0	0	0	0	0	0	0	150	
Tuusula	232	15	217	41	41	0	0	0	0	0	0	191	
Vihti	221	103	118	71	71	0	0	0	0	0	0	150	
KUUMVA yhteensä	2 215	1 021	1 191	210	125	85	138	147	0	0	147	1 720	
Helsingin seutu yhteensä	11 539	8 591	2 945	2 281	1 167	1 114	1 014	2 349	1 573	776	776	5 895	

** Vain vuosina 2014-2015

Valmistuneet asunnot 2013													
Aihe	Valmistuneet asunnot yhteensä	Valmistuneet kerrostalo-asunnot	Valmistuneet asunnot penttalioissa	Valmistuneet ARA-vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet normaali ARA-vuokra-asunnot	Valmistuneet erityisryhmien ARA-vuokra-asunnot	Valmistuneet asumisoikeus-asunnot	Valmistuneet markkina-hinnoitellut vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet lyhyen korotun vuokra-asunnot	Valmistuneet lyhyen vuokra-asunnot, joille myönnetty valtion takauslaina	Valmistuneet vapaarahoitteiset vuokra-asunnot	Valmistuneet omistusasunnot	
Espoo	2 552	1 836	716	527	257	270	195	357	54	303	303	1 473	
Helsinki	4 687	4 062	625	936	539	397	344	1 050	309	741	741	2 357	
Kaunainen	68	53	15	25	25	0	0	0	0	0	0	43	
Vantaa	1 675	1 176	499	274	241	33	89	235	0	235	235	1 077	
PKS yhteensä	8 982	7 127	1 855	1 762	1 062	700	628	1 642	363	1 279	1 279	4 950	
Hyvinkää	363	249	114	34	24	10	88	28	0	28	28	213	
Järvenpää	285	87	198	43	43	0	45	50	0	50	50	242	
Kerava	302	287	15	42	42	0	74	0	0	74	74	165	
Kirkkonummi	331	169	162	0	0	0	0	0	0	0	0	257	
Mantsala	113	15	98	0	0	0	0	82	0	82	82	113	
Nurmijärvi	436	140	296	40	40	0	0	0	0	0	0	314	
Pornainen	22	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	22	
Sipoo	95	0	95	0	0	0	0	0	0	0	0	95	
Tuusula	155	34	121	51	51	0	0	0	0	0	0	104	
Vihti	223	114	109	94	63	31	31	0	0	0	0	129	
KUUMVA yhteensä	2 325	1 095	1 230	304	223	81	207	160	0	160	160	1 654	
Helsingin seutu yhteensä	11 307	8 222	3 085	2 066	1 285	781	835	1 802	363	1 439	1 439	6 604	

** Vain vuosina 2014-2015

Valmistuneet asunnot 2014

Aihe	Valmistuneet asunnot yhteensä	Valmistuneet kerrostalo-asunnot	Valmistuneet pientaloissa asunnot	Valmistuneet ARA-wokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet normaali ARA-wokra-asunnot	Valmistuneet erityisryhmien ARA-wokra-asunnot	Valmistuneet asumisolosuhteiden ARA-wokra-asunnot	Valmistuneet markkina-hinnotellut vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet lyhyen vuokra-asunnot	Valmistuneet voimakkaalle myönnetty valtion takauslaina	Valmistuneet vapaarahoitteiset vuokra-asunnot	Valmistuneet omistusasunnot
Espoo	2 190	1 628	562	180	120	60	41	487	0	0	487	1 482
Helsinki	4 050	3 382	668	981	581	400	455	524	0	0	524	2 090
Kauniainen	210	198	12	0	0	0	0	0	0	0	0	210
Vantaa	2 022	1 576	446	292	173	119	113	496	0	0	496	1 121
PKS yhteensä	8 472	6 784	1 688	1 453	874	579	609	1 507	0	0	1 507	4 903
Hyvinkää	213	123	90	0	0	0	0	28	0	0	28	185
Järvenpää	350	145	205	45	45	0	55	122	0	0	122	128
Kerava	239	203	36	20	20	0	39	0	0	0	0	180
Kirkkonummi	194	171	194	0	0	0	0	40	0	0	40	327
Mantsala	268	123	145	28	28	0	0	50	0	0	50	190
Nurmijärvi	363	218	145	75	56	19	0	0	0	0	0	288
Pornainen	26	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	26
Sipoo	129	92	37	18	0	18	0	0	0	0	0	111
Tuusula	424	256	168	207	21	186	0	41	0	0	41	176
Vhti	121	36	85	0	0	0	0	0	0	0	0	121
KUUMA yhteensä	2 500	1 335	1 163	393	170	223	94	281	0	0	231	1 732
Helsingin seutu yhteensä	10 972	8 119	2 851	1 846	1 044	802	703	1 788	0	0	1 738	6 635

Valmistuneet asunnot 2015

Aihe	Valmistuneet asunnot yhteensä	Valmistuneet kerrostalo-asunnot	Valmistuneet pientaloissa asunnot	Valmistuneet ARA-wokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet normaali ARA-wokra-asunnot	Valmistuneet erityisryhmien ARA-wokra-asunnot	Valmistuneet asumisolosuhteiden ARA-wokra-asunnot	Valmistuneet markkina-hinnotellut vuokra-asunnot yhteensä	Valmistuneet lyhyen vuokra-asunnot	Valmistuneet voimakkaalle myönnetty valtion takauslaina	Valmistuneet vapaarahoitteiset vuokra-asunnot	Valmistuneet omistusasunnot
Espoo	2 409	1 717	692	290	161	129	142	747	113	0	634	1 230
Helsinki	4 059	3 582	477	373	193	180	450	981	0	0	981	2 255
Kauniainen	14	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	14
Vantaa	2 689	2 263	426	372	273	99	304	716	0	139	577	1 297
PKS yhteensä	9 171	7 562	1 609	1 035	627	408	896	2 444	113	139	2 192	4 796
Hyvinkää	273	164	109	32	32	0	0	49	0	0	49	192
Järvenpää	355	258	97	0	0	0	23	75	0	0	75	257
Kerava	162	133	29	0	0	0	23	59	0	0	59	80
Kirkkonummi	438	333	105	114	45	69	34	219	0	0	219	71
Mantsala	102	35	67	39	39	0	0	0	0	0	0	63
Nurmijärvi	267	150	117	57	57	0	50	0	0	0	0	160
Pornainen	20	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20
Sipoo	288	179	109	59	0	59	0	36	0	0	36	193
Tuusula	196	86	110	0	0	0	86	0	0	0	0	110
Vhti	208	103	105	38	22	16	22	0	0	0	0	148
KUUMA yhteensä	2 309	1 441	868	339	195	144	238	438	0	49	389	1 294
Helsingin seutu yhteensä	11 480	9 003	2 477	1 374	822	552	1 134	2 882	113	188	2 581	6 090

Aloitetut asunnot 2015

Alue	Aloitetut asunnot yhteensä	Aloitetut kerrostalo-asunnot	Aloitetut asunnot pientaloissa	Aloitetut vuokra-asunnot yhteensä	Aloitetut ARÄ-normaalit vuokra-asunnot	Aloitetut ARÄ-eriyserhymien vuokra-asunnot	Aloitetut asumisoloisuus-asunnot	Aloitetut markkina-hinnotellut vuokra-asunnot yhteensä	Aloitetut lyhyen korotuen vuokra-asunnot	Aloitetut vuokra-asunnot, jolle myönnetty valtion takauslaina	Aloitetut vapaa-rahottiset vuokra-asunnot	Aloitetut omistus-asunnot	Myönnetty rakennusluvut (asuntojen lukumäärä)
Espoo	2 800	2 104	696	480	325	155	197	551	0	60	491	1 572	3 617
Helsinki	5 967	5 315	652	1 253	728	525	515	1 018	0	45	973	3 181	5 717
Kauniainen	111	105	6	0	0	0	0	45	0	0	45	66	40
Vantaa	3 311	2 975	336	284	223	61	234	924	0	158	766	1 869	2 802
PKS yhteensä	12 189	10 499	1 690	2 017	1 276	741	946	2 538	0	263	2 275	6 688	12 176
Hyvinkää	311	206	105	106	106	0	23	0	0	0	0	182	245
Järvenpää	903	752	151	207	114	93	68	0	0	0	0	628	960
Kerava	247	189	58	0	0	0	56	48	0	0	28	143	238
Kirkkonummi	271	207	64	72	72	0	0	135	0	0	135	64	347
Mäntsälä	359	169	190	136	136	0	0	0	0	0	0	223	141
Nurmijärvi	157	73	84	49	49	0	0	0	0	0	0	108	321
Pornainen	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	12	37
Sipoo	329	207	122	83	83	0	35	0	0	0	0	211	312
Tuusula	422	177	245	119	31	88	47	55	0	0	55	201	153
Vihri	110	33	77	0	0	0	0	0	0	0	0	110	197
KUUMA yhteensä	3 121	2 013	1 108	772	591	181	229	238	0	0	218	1 882	2 951
Helsingin seutu yhteensä	15 310	12 512	2 798	2 789	1 867	922	1 175	2 776	0	263	2 493	8 570	15 127

Asemakaavoitus asumiseen Heisingin seudulla aiosopimuskaudella 2012-2015

Alue	Kerrosalataavoite yhteensä	Voimaan tullut uusi kerrosala yhteensä	Voimaan tulleesta kerrosalasta laskettu toteutuma %	Hyväksytyt uusi kerrosala yhteensä	Hyväksytyistä kerrosalasta laskettu toteutuma %
Espoo	1 000 000	1 080 888	108	1 328 507	133
Heisingi	1 800 000	1 894 311	105	1 867 833	104
Kaunialainen	27 000	30 409	113	30 109	112
Vantaa	800 000	624 629	78	797 945	100
PKS yhteensä	3 627 000	3 630 237	100	4 024 394	111
Hyvinkää	95 300	85 889	90	85 889	90
Järvenpää	140 000	128 241	92	129 782	93
Kerava	130 000	86 270	66	92 587	71
Kirkkonummi	120 000	60 678	51	22 106	18
Mäntsälä	75 000	45 203	60	48 948	65
Nurmijärvi	124 000	193 968	156	235 782	190
Porrainen	34 000	14 919	44	14 919	44
Sipoo	173 000	172 428	100	172 428	100
Tuusula	195 000	92 010	47	27 876	14
Vihiti	105 000	153 833	147	132 813	126
KUUMA yhteensä	1 191 300	1 033 439	87	963 130	81
Heisingin seutu yhteensä	4 818 300	4 663 676	97	4 987 524	104

Asemakaavoitus asumiseen 2012

Alue	Voimaan tullut uusi asuminen kerrosala kem ²	Hyväksytyjen asemakaavojen uusi asuminen kerrosala kem ²	Ehdotuksena nähtäville asetettujen asemakaavojen sisältämä uusi asuinkerrosala kem ²
Espoo	246 394	290 533	387 757
Helsinki	368 735	445 844	398 536
Kauniainen	0	20 755	10 030
Vantaa	157 545	199 125	171 555
PKS yhteensä	772 674	956 257	967 878
Hyvinkää	34 432	34 432	13 200
Järvenpää	31 617	58 065	26 925
Kerava	5 876	38 902	1 111
Kirkkonummi	33 800	9 595	15 570
Mäntsälä	17 373	20 644	27 512
Nurmjärvi	53 684	75 427	73 047
Pornainen	0	12 648	0
Sipoo	30 955	30 955	32 055
Tuusula	80 900	1 800	4 800
Vhti	4 024	11 149	15 690
KUUMA yhteensä	292 661	293 617	209 910
Heisingin seutu yhteensä	1 065 335	1 249 874	1 177 788

Asemakaavoitus asumiseen 2013

Alue	Voimaan tullut uusi asuminen kerrosala kem ²	Hyväksytyjen asemakaavojen uusi asuminen kerrosala kem ²	Ehdotuksena nähtäville asetettujen asemakaavojen sisältämä uusi asuinkerrosala kem ²
Espoo	295 379	296 394	368 008
Helsinki	563 598	312 790	459 419
Kauniainen	10 150	10 150	120
Vantaa	109 066	62 798	110 468
PKS yhteensä	978 193	682 132	938 015
Hyvinkää	44 750	44 750	31 550
Järvenpää	81 316	43 516	0
Kerava	33 738	965	19 037
Kirkkonummi	6 085	3 100	0
Mäntsälä	20 855	20 855	300
Nurmjärvi	34 882	34 882	23 619
Pornainen	12 648	0	0
Sipoo	1 100	1 100	100 873
Tuusula	0	3 550	-131
Vhti	19 440	1 590	123 119
KUUMA yhteensä	254 814	154 308	298 367
Heisingin seutu yhteensä	1 233 007	836 440	1 236 382

Asemakaavoitus asumiseen 2014

Alue	Voimaan tullut uusi asumisen kerrosala kem²	Hyväksytyjen asemakaavojen uusi asumisen kerrosala kem²	Endotuksena nähtäville asetettujen asemakaavojen sisältämä uusi asuinkerrosala kem²
Espoo	279 855	201 614	258 225
Helsinki	454 703	661 541	559 509
Kaunialainen	20 259	-796	382
Vantaa	98 163	202 529	274 177
PKS yhteensä	852 980	1 064 888	1 092 293
Hyvinkää	5 938	5 938	7 857
Järvenpää	75	25 105	28 600
Kerava	36 980	36 637	36 637
Kirkkonummi	11 387	-6 719	0
Mäntsälä	-6 530	-6 056	374
Nurmijärvi	45 424	121 982	125 347
Porrainen	0	2 271	2 271
Sipoo	15 890	15 890	53 112
Tuusula	11 219	-1 091	11 120
Vihhti	99 105	101 331	9 783
KUUMA yhteensä	219 488	295 288	275 101
Heisingin seutu yhteensä	1 072 468	1 360 176	1 367 394

Asemakaavoitus asumiseen 2015

Alue	Voimaan tullut uusi asumisen kerrosala kem²	Hyväksytyjen asemakaavojen uusi asumisen kerrosala kem²	Endotuksena nähtäville asetettujen asemakaavojen sisältämä uusi asuinkerrosala kem²
Espoo	259 260	539 966	306 604
Helsinki	507 275	447 658	309 328
Kaunialainen	0	0	0
Vantaa	259 855	333 493	334 259
PKS yhteensä	1 026 390	1 321 117	950 191
Hyvinkää	769	769	19 428
Järvenpää	15 233	3 096	9 089
Kerava	9 676	16 083	44 383
Kirkkonummi	9 406	16 130	68 510
Mäntsälä	13 505	13 505	13 641
Nurmijärvi	59 978	3 491	71 450
Porrainen	2 271	0	0
Sipoo	124 483	124 483	66 669
Tuusula	-109	23 617	116 023
Vihhti	31 264	18 743	5 000
KUUMA yhteensä	266 476	219 917	414 193
Heisingin seutu yhteensä	1 292 866	1 541 034	1 364 384