



Katsaus Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen toteutumiseen

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. Tässä tiivistelmässä tarkastellaan koko kulu- nutta aiesopimuskautta, eli vuosia 2012–2015.

Asuntotuotanto ja kaavoitus asumiseen

Vuosina 2012–2015 Helsingin seudulle on valmistunut yhteensä noin 45 300 uutta asuntoa (91 % tavoitteesta). Valtion tukemia ARA-vuokra-asuntoja valmistui kaikkiaan noin 7 570 ja asumisoikeusasuntoja noin 3 690. ARA-tuotannon toteutuma on siten 82 % tavoitteesta. ARA-toteutuma laske- taan aiesopimuksen allekirjoituspöytäkirjassa sovitulla tavalla siten, että KUUMA-kunnissa puolet toteu- tumasta voi olla asumisoikeusasuntoja

Helsingin seudulla lainvoimaistui vuosina 2012–2015 uutta asumisen kerrosalaa kaikkiaan noin 4,7 mil- joonaa kerrosneliometriä ja hyväksyttiin noin viisi miljoonaa kerrosneliometriä. Nämä vastaavat noin 97 % ja 104 % aiesopimuksen kaavoitustavoitteesta.

Vuoden 2015 lopussa Helsingin seudulla oli asumisen asemakaavavarantoa 9,2 miljoonaa kerrosne- liometriä (PKS 7,1 milj. k-m² ja KUUMA 2,1 milj. k-m²). Laskennallinen kokonaisvaranto on samansuurui- nen kuin edellisenä vuonna vastaavana ajankohtana.

Yhdyskuntarakenteen kehitys

Kaudella valmistuneista asunnoista 68 % sijoittui kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä hyvin tai melko hyvin saavutettaville alueille ja 50 % kilometrin säteelle sellaisista raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista, joilla on henkilöliikennettä. Lainvoimaistuneesta asumiseen asemakaavoitetusta ker- rosalasta vastaavat osuudet olivat 56 % ja 46 %. Pääasiassa henkilöautoliikenteen varassa oleville alu- eille sijoittuu 7 % asunnoista ja 9 % kerrosalasta. Hajarakentamisen osuus on ollut keskimäärin 2,5 % vuosituotannosta.

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen

Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma MASU 2050, siihen sisältyvä asuntostrategia 2025 sekä seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015, joista jatkossa käytetään nimeä MAL-suunnitel- mat, valmistuivat vuonna 2015. Suunnitelmat muodostavat yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metro- polialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Helsingin seudun yhteistyökokous, HSL:n hallitus sekä seudun kunnat ovat kukin osaltaan hyväksyneet suunnitelmat tai merkinneet ne tie- doksi.

MAL-suunnitelmat sekä vuonna 2014 solmittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suur- ten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi muodostavat seudun yhteiset lähtökohdat uudelle MAL-sopimukselle.

Liikennepalvelut

Joukkoliikenteen linjastorakennetta on kehitetty määrätietoisesti raideliikenteeseen tukeutuen. Kehä- radan liikennöinti alkoi kesällä 2015 ja Länsimetron liikennöinti alkaa elokuussa 2016. HSL-alueen jouk- koliikenteen 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.

Infrahankkeiden tilanne

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.