



Helsingin seudun MAL-sopimuksen seuranta

MAL-seurantakokous 9.6.2020





Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyöllä tulosta – 64 000 uutta asuntoa hyvillä sijainneilla kestävien kulkumuotojen äärellä

Valtio ja Helsingin seudun kunnat allekirjoittivat yhteisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen vuosille 2016–2019 kesäkuussa 2016. Sopimuksessa sovittiin yhteisistä tavoitteista seudun yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi sekä tavoitteiden saavuttamista edistävistä konkreettisista toimenpiteistä neljäksi vuodeksi.

Sopimuksella on tiivistetty yhtäältä kuntien keskinäistä sekä toisaalta seudun ja valtion välistä yhteistyötä ja sitoutumista yhdessä sovittuihin tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Maankäytön, asumisen ja liikenteen asioissa tarvitaan kuntarajat ja hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä. Tärkeää on myös huomioida pitkäjänteisyys, koska monien toimenpiteiden vaikuttavuus näkyy vasta pidemmällä aikavälillä. Kaupunkiseudun tarpeita ja haasteita tarkasteltiin sopimuksessa kokonaisuutena kumppanuushengessä.

Sopimuksen keskeisimpiä tavoitteita olivat koko toiminnallisen kaupunkiseudun eheä yhdyskuntarakenne, yhteisvastuullinen asuntopolitiikka ja toimiva liikennejärjestelmä. MAL-sopimuksella on ohjattu koko kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta eheämmäksi, kasvua olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja luotu samalla edellytyksiä kestäväälle liikkumiselle. Liikkumista seudulla on ohjattu kestäviin kulkumuotoihin. MAL-sopimuksella on edistetty seudun asuntomarkkinoiden toimivuutta ja kiritetty asuntotuotantoa, jotta asuntotarjonta on saatu paremmin vastaamaan kasvavaan kysyntään.

Seudun kehittyminen on edennyt tavoitteiden mukaisesti niin asuntotuotannon, kaavoituksen kuin liikenteen saralla. Sopimisen kulttuuri on sitonut osapuolia yhteisten tavoitteiden saavuttamiseen. MAL-sopimuksessa sovitut toimenpiteet ovat toteutuneet pääsääntöisesti hyvin.





Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyöllä tulosta – 64 000 uutta asuntoa hyvillä sijainneilla kestävien kulkumuotojen äärellä

Tavoiteltava seudulle rakentuvien uusien asuntojen määrä oli sopimuksessa kunnianhimoinen ja vuosittain kiristyvää. Seudulle valmistui sopimuskauden aikana yhteensä yli 64 000 asuntoa, mikä ylitti asetetun tuotantotavoitteen. Kunnittain tavoitetaso toteutui vaihtelevasti. Asuntotuotanto painottui voimakkaasti vapaarahoitteisiin kerrostaloihin. Seudulle valmistuneista asunnoista noin 14 500 oli valtion korkotukemaa tuotantoa.

Sopimuskaudella valtaosa Helsingin seudun asuntotuotannosta sijoittui yhdyskuntarakenteen ja saavutettavuuden kannalta kestäviksi tunnistetuille ensisijaisille alueille. Asemakaavojen ulkopuolisen hajakenttämisen osuus oli vain prosenttina. Myös hyväksytyistä kaavoista suurin osa sijoittui ensisijaisille alueille. Asemakaavoitettua kerrosalaa hyväksyttiin seudulla yhteensä 5,77 miljoonaa kerrosneliömetriä, mikä miltei saavutti sopimuksessa asetetun kaavoitustavoitteen. Myös kaavoituksen osalta kunnissa oli eroja. Sijoittuminen tukee eheän yhdyskuntarakenteen syntymistä ja kestävästi liikennejärjestelmän toteutumisen edellytyksiä. Vuosina 2016–2019 valmistui noin 37 000 asuntoa kilometrin etäisyydellä nykyisestä tai rakenteilla olevasta raideliikenteen asemasta tai rakenteilla olevan Raide-Jokerin linjauksesta.

Sopimuksissa määritellyt liikenteen toimenpiteet ovat pääsääntöisesti toteutuneet hyvin. Suurimmat muutokset HSL-alueen joukkoliikenteessä liittyvät Länsimetron valmistumiseen ja uusien tariffivöyhykkeiden käyttöönottoon. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat kasvaneet suotuisasti. Nousujen määrä kasvoi sopimuskauden aikana. Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on edistetty ja liikkumistottumukset kaupunkiseuduilla ovat kehittyneet edelleen kestävämpään suuntaan. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin jatkossa huomattavasti nykyistä tehokkaampia toimenpiteitä. Yhteistyön edellytykset liikennepalveluissa ovat edistyneet sopimuskaudella ja ensimmäisiä uuden tyyppisiä liikennepalveluja on tullut markkinoille.

MAL-sopimusmenettelyn juuret ovat 1990-luvun loppupuolella alkaneessa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa, johon tuli matkan varrella mukaan myös maankäyttötarkastelua ja asuntotuotannon näkökulmaa. Tämä nyt päätökseen tullut MAL-sopimus on kolmas seudulla neuvoteltu sopimus. Seudulle laadittiin sopimuskauden aikana yhteinen MAL2019 -suunnitelma maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisesta seuraavien sopimusneuvottelujen pohjaksi. Parhaillaan on käynnissä neuvottelut valtion ja kaupunkiseudun kuntien kanssa uudesta MAL-sopimuksesta vuosille 2020-2023.



MAL-sopimuksen seurantakausi 2016-2019

Seurattavat sopimuksen aihealueet:

- Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen
 - Toteutunut asuntotuotanto ja myönnetty rakennusluvut
 - Valtion toimenpiteet
 - Asemakaavoitus asumiseen ja kaavavarannot
- Yhdyskuntarakenteen kehitys
 - Asuntotuotannon ja asemakaavoitetun kerrosalan sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa
 - Ensisijaisten kohdealueiden toteutuminen
- Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen
 - Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelu
- Liikennepalvelut ja liikenneinfrastrukturi
 - Kestävien kulkutapojen palvelutason kehitys
 - KUHA-toteutusohjelman seuranta
 - Joukkoliikenteen rahoitus
 - Liityntäpysäköinti
 - Hankkeet
 - Tiemaksujen valmistelun seuranta
- Osapuolten yhteistyössä edistämät toimet



Tiivistelmä

- Sopimuskauden aikana valmistui noin 64 000 uutta asuntoa, mikä on 107 prosenttia koko kauden tuotantotavoitteesta. Vuonna 2020 ennakoitaan alkavan yli 18 000 asunnon rakentaminen.
- Korkotuetulle asuntotuotannolle asetetun tavoitteen toteutuma (2016-19) oli 87 %, 14 481 valmistunutta asuntoa. Pitkäaikaisella korkotuella rakennettujen vuokra-asuntojen toteutuma oli 91 %, 9 612 asuntoa.
- Uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa hyväksyttiin kaudella 2016-2019 5,77 miljoonaa kerrosneliömetriä (94 % tavoitteesta) ja voimaan tuli 5,82 miljoonaa kerrosneliömetriä (95 % tavoitteesta).
- Ensisijaisille kohdealueille sijoittui 87 % valmistuneista asunnoista, 89 % sekä voimaan tulleesta että hyväksytystä nettokerrosalasta.
- Pitkäjänteinen MAL-yhteistyö on osoittanut tehokkuutensa. Kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkumuoto-osuus kasvoi vuoden 2012 57 prosentista 60 prosenttiin vuonna 2018.
- Kestävien kulkutapojen palvelutaso on parantunut. Metron läntinen osuus aloitti liikennöinnin 18.11.2017 ja liityntäbussilinjat 3.1.2018. HSL:n raitioliikenteen linjastouudistus toteutettiin elokuussa 2017 ja Pasilan uusittu asema aukesi 17.10.2019. Vuonna 2016 Helsingissä aloittaneet ja 2018 Espooseen laajentuneet kaupunkipyörät ovat rikkoneet ennätyksiä joka vuosi. Vantaalla otettiin kesäkuussa 2019 käyttöön oma kaupunkipyöräpalvelu.
- Raide-Jokerin rakentaminen alkoi kesäkuussa 2019 ja tavoitteena on, että liikenne alkaisi 6/2024. Klaukkalan ohikulkutie valmistuu syksyllä 2021. MAL 2019 -suunnittelussa määriteltiin Pisaran toimenpidepolku. Liikennöinnistä tehtyjen tarkastelujen pohjalta on määritelty Pisara+ -toimenpidepaketti.
- MAL-rahoituksella tehdyistä KUHA-hankkeista valtio rahoitti 51,7 % (16,7 M€) ja kunnat rahoittivat 48,3 % (15,6 M€). Kolme KUHA-hanketta jäi toteuttamatta.
- Yhteistyön edellytykset liikennepalveluissa ovat parantuneet.



Asuntotuotanto

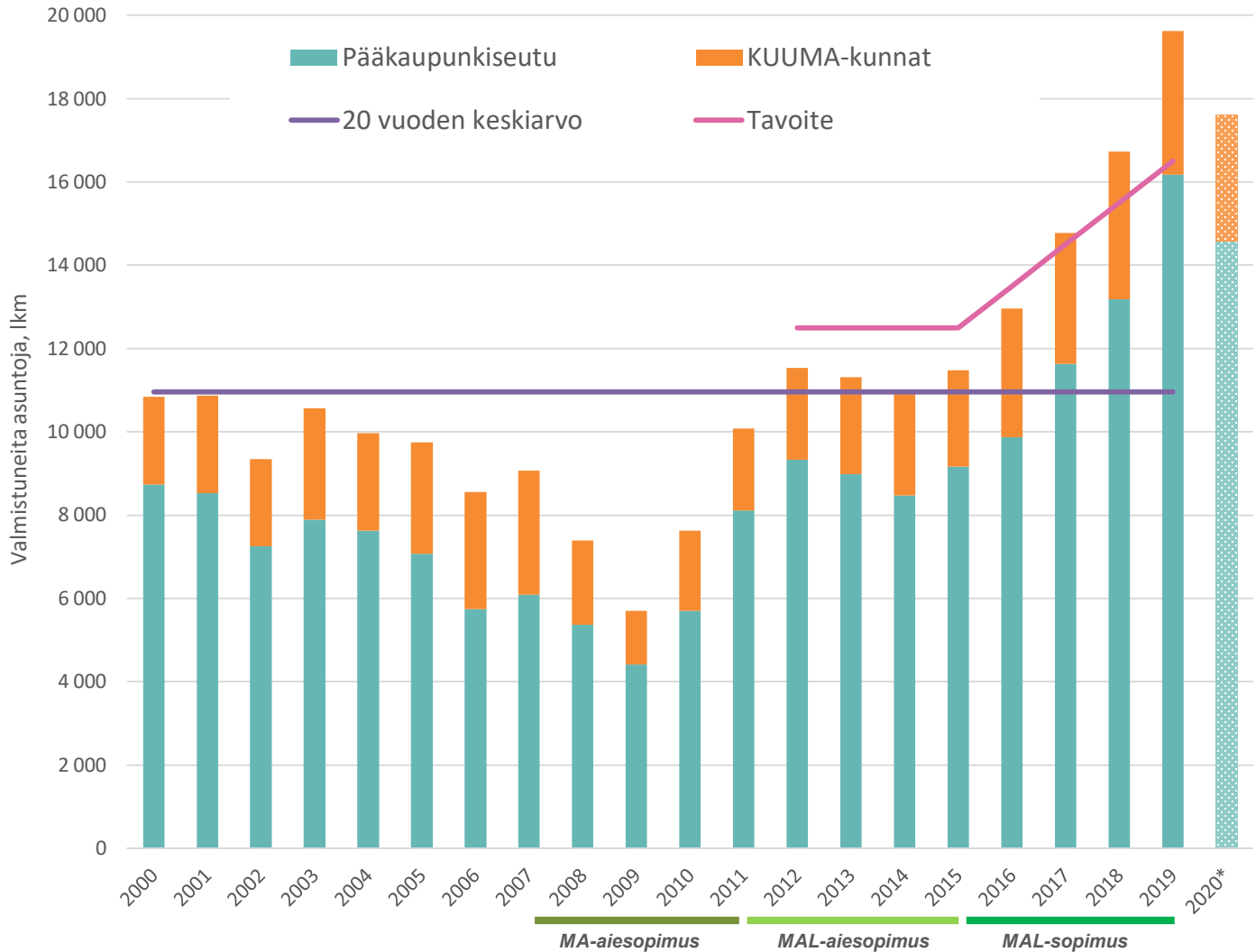
Seurattavat aihealueet:

- Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen ja yhdyskuntarakenteen kehitys
 - Toteutunut ja aloitettu asuntotuotanto
 - Myönnetty rakennusluvat
 - Asuntojen hallintamuotojakauma
 - Korkotuettu asuntotuotanto ja sen sijoittuminen
 - Asuntotuotannon sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa
 - Ensisijaisten kohdealueiden toteutuminen





Helsingin seudulle valmistuneet asunnot 2000-2019 ja *kuntien arvio vuodelle 2020

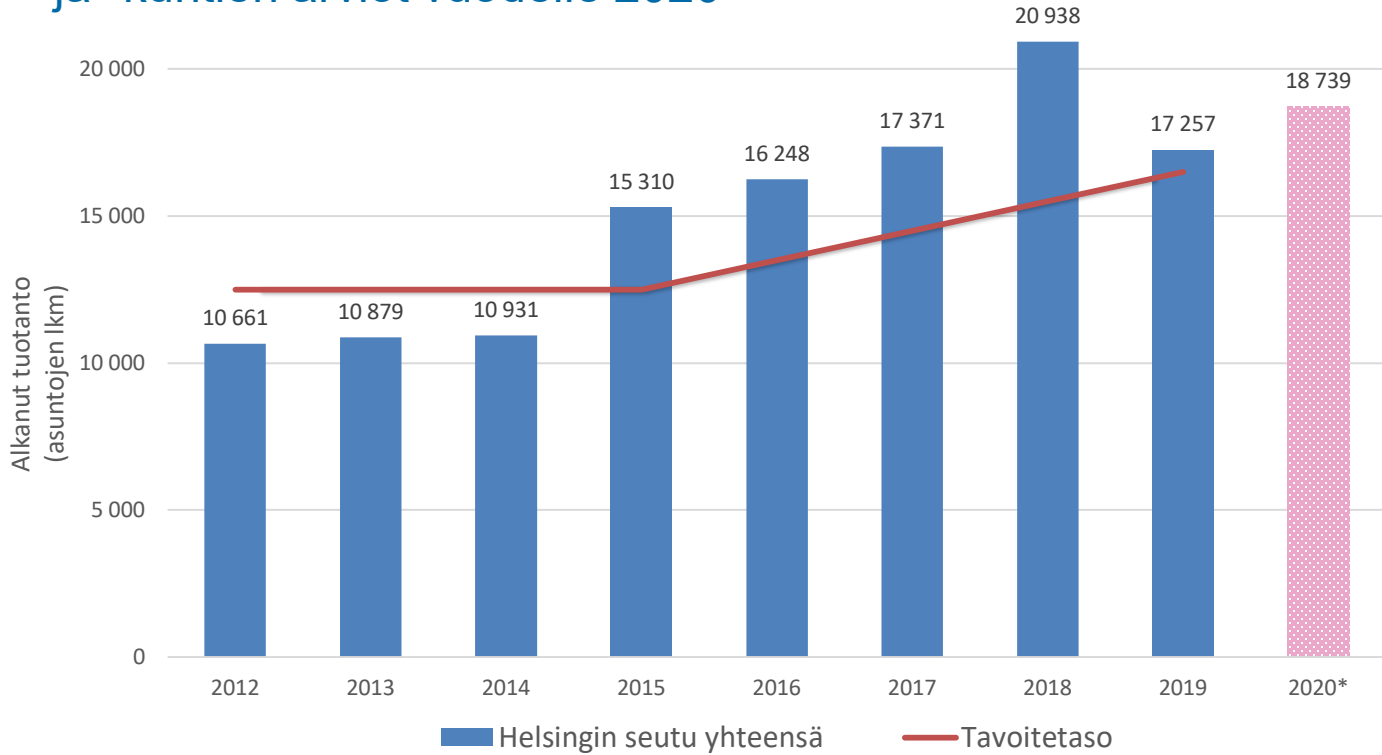


- Vuosina 2016-2019 valmistui 64 082 asuntoa, mikä on 107 % koko sopimuskauden tuotantotavoitteesta.
- Vuonna 2019 valmistui ennätyselliset 19 626 uutta asuntoa. Se on 119 % vuoden 2019 tuotantotavoitteesta.
- Vuonna 2020 arvioidaan valmistuvan reilu 17 600 asuntoa.

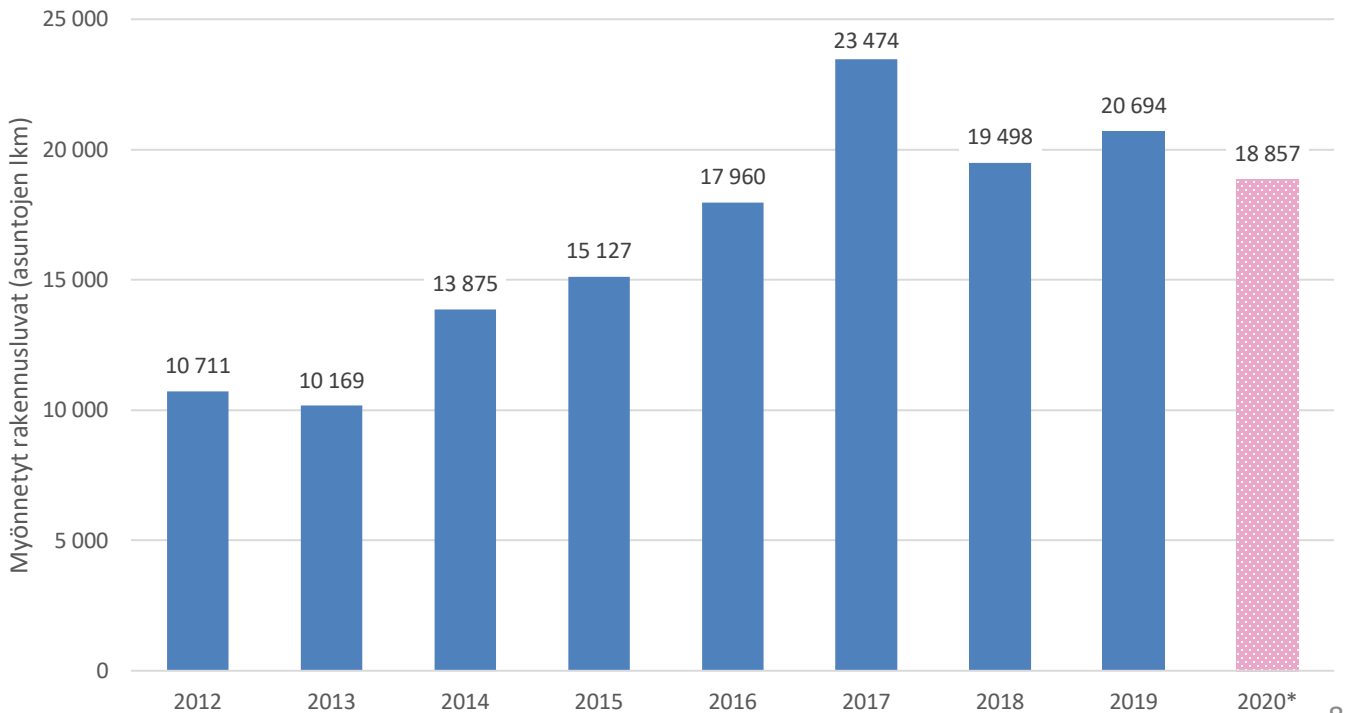
*Arvio perustuu vuonna 2019 alkaneeseen asuntotuotantoon ja myönnettyihin rakennuslupiin ja on tehty helmikuussa 2020 ennen poikkeusoloja



Aloitettu asuntotuotanto ja rakennusluvut 2012-2019 ja *kuntien arviot vuodelle 2020



Vuonna 2019 aloitettiin reilun 17 000 asunnon rakentaminen.
Rakennuslupia myönnettiin yli 20 000 uuden asunnon rakentamiseen.



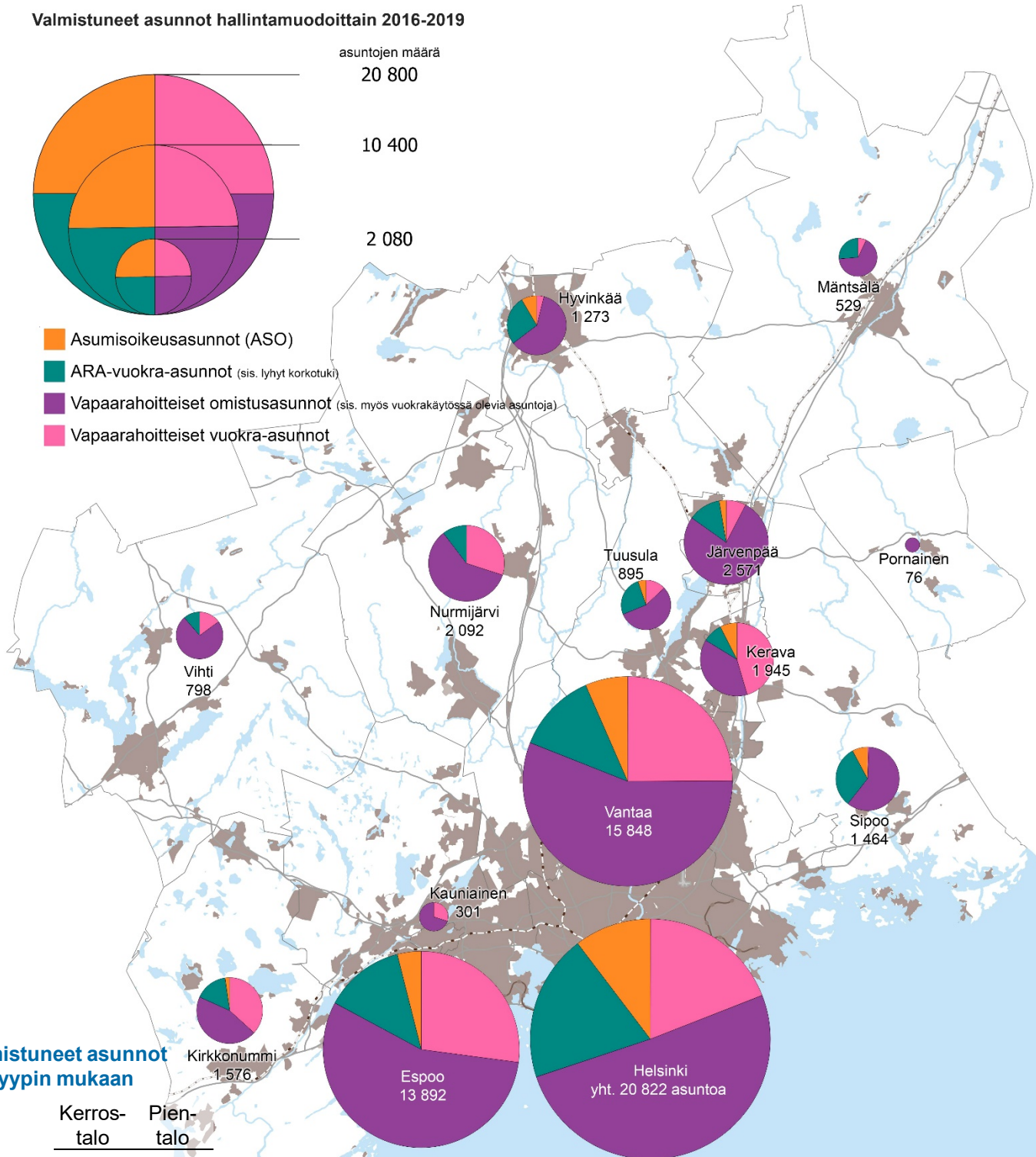
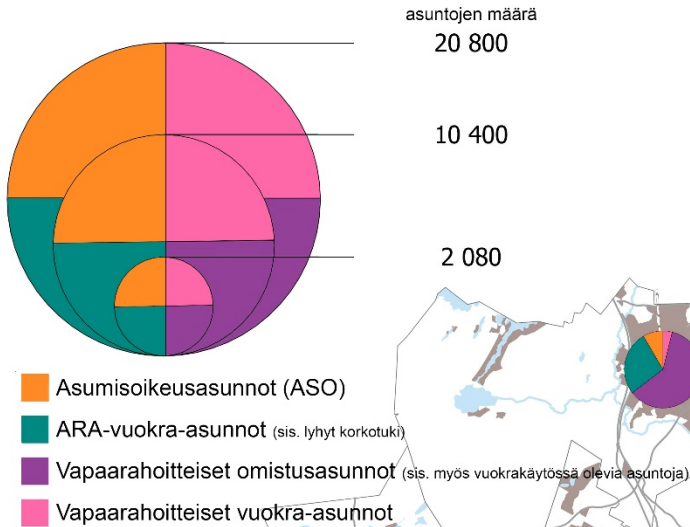
* Arviot tehty helmikuussa 2020 ennen poikkeusoloja



Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen

Vuosina 2016-2019 valmistui kaikkiaan yli 64 000 uutta asuntoa. Se on 107 % sopimuskaudelle 2016-2019 asetetusta tavoitteesta.

Valmistuneet asunnot hallintamuodoittain 2016-2019



Valmistuneet asunnot talotyyppin mukaan

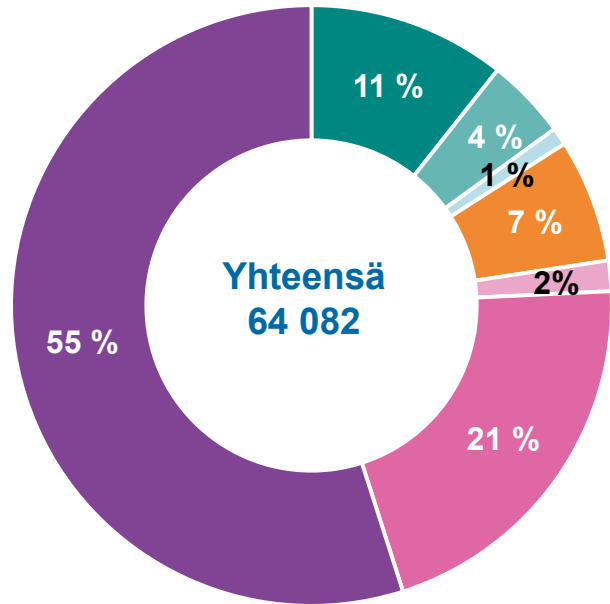
	Kerros-talo	Pien-talo
PKS	85 %	15 %
KUUMA	70 %	30 %
Seutu yht.	82 %	18 %

Asemakaavoitettu alue vuoden 2019 lopussa



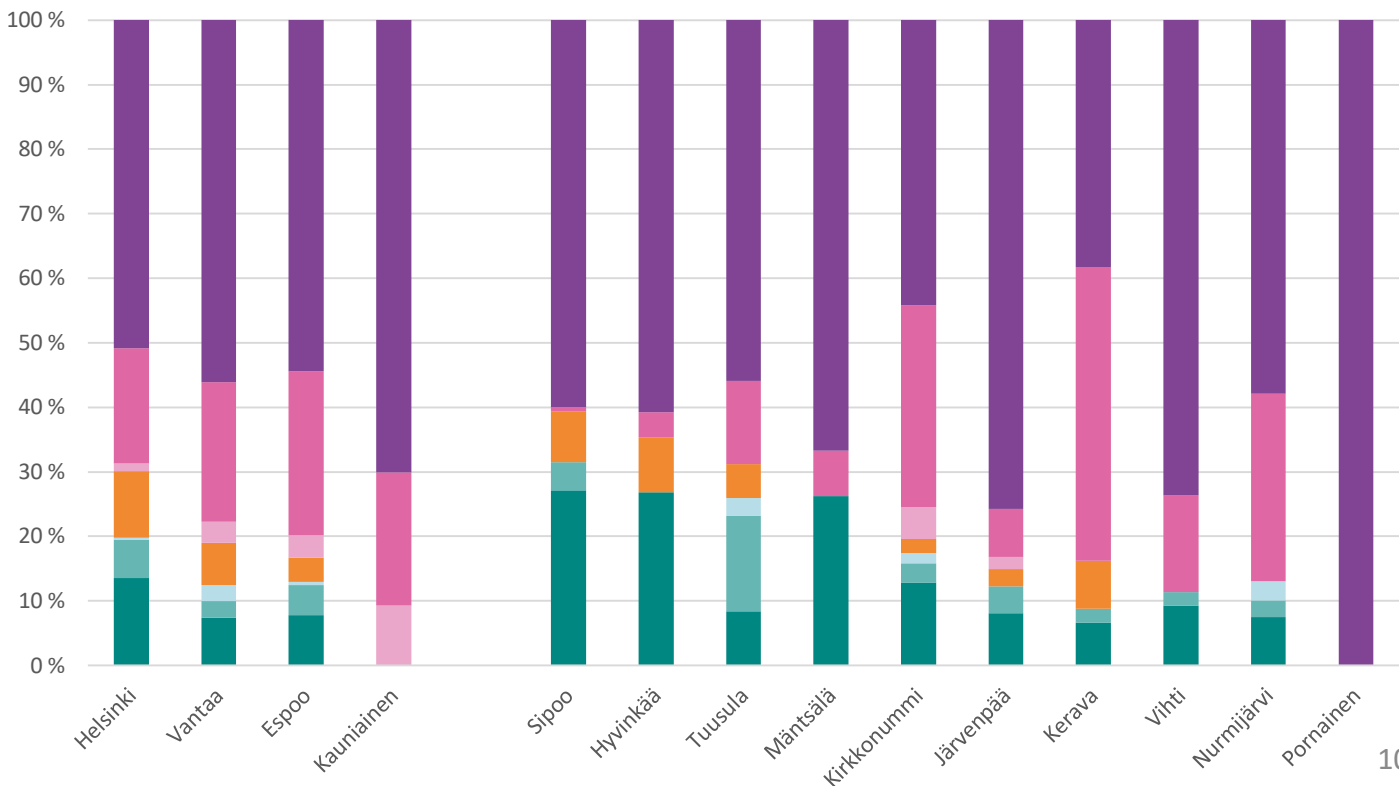
Valmistuneet asunnot 2016-2019 hallintamuodoittain

- ARA-vuokra pitkä korkotuki
- ARA-vuokra erityisryhmät
- ARA-vuokra, lyhyt korkotuki
- Asumisoikeus
- Vuokra, valtion täytetäkaus
- Vapaarahoitteinen vuokra
- Vapaarahoitteinen omistus



Tuetun asuntotuotannon osuus vuonna 2016-2019 valmistuneista asunnoista oli 23 %. Markkinahintaisen vuokra-asuntotuotannon yhteenlaskettu osuus oli myös noin 23 %. Valtion täytetäkauslainalla rakennettiin 1 052 asuntoa Helsingin seudulle.

Vapaarahoitteinen omistusasuntokanta sisältää myös vuokratäytössä olevia asuntoja.





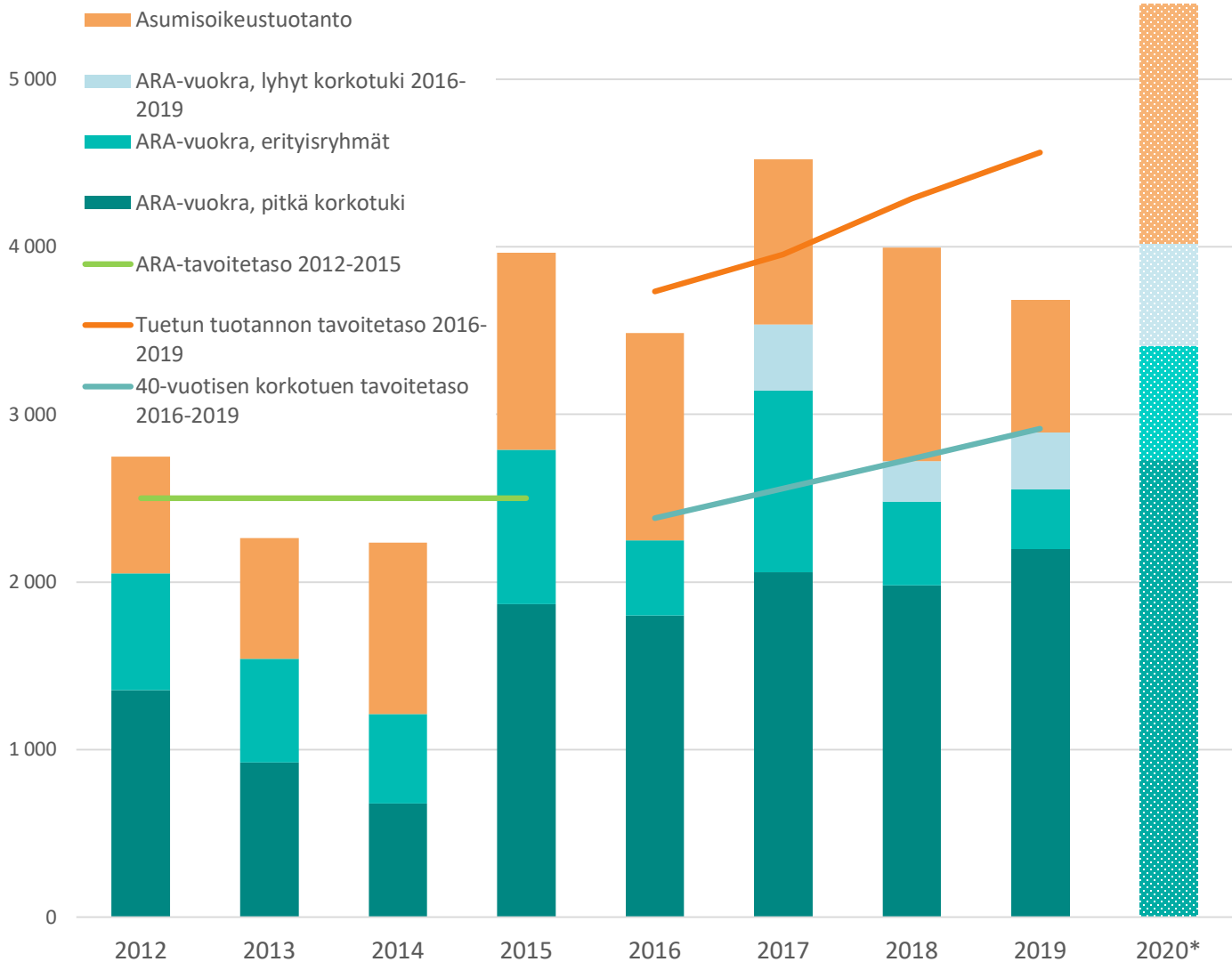
Valmistunut valtion korkotukema asuntotuotanto 2012-2019 ja *kuntien arvio vuodelle 2020



- Vuonna 2019 valmistui 1 795 normaalia ARA-vuokra-asuntoa ja 1 005 erityisryhmille tarkoitettua vuokra-asuntoa. Uusia asumisoikeusasuntoja valmistui 1 162.
- Vuonna 2019 korkotuetulle tuotannolle yhteensä asetetun tavoitteen toteutuma oli 90 % ja pitkäaikaisella korkotuella rakennettavien asuntojen toteutuma oli 96 %.
- Koko kauden 2016-2019 tavoitteiden toteuma: korkotuettu yhteensä 87 % ja pitkäaikainen korkotuki 91 %.



Aloitettu valtion korkotukema asuntotuotanto 2012-2019 ja *arvio vuodelle 2020



Helsingin seudun kuntien arvion mukaan vuonna 2020
alkaa yli 4 000 korkotuetun vuokra-asunnon ja
1 400 asumisoikeusasunnon rakentaminen.



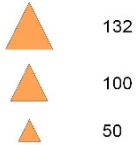
Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen, yhdyskuntarakenne

Sopimuskaudella 2016-2019 valmistuneesta valtion korkotukemasta asuntotuotannosta 90 % sijoittui ensisijaisille kohdealueille.

Valmistuneet ARA-vuokra-asunnot ja asumisoikeusasunnot (ASO) 2016-2019

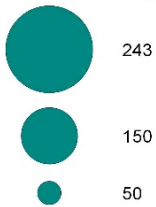
ASO-tuotanto 2016-2019

Yhteensä 4 261 asuntoa

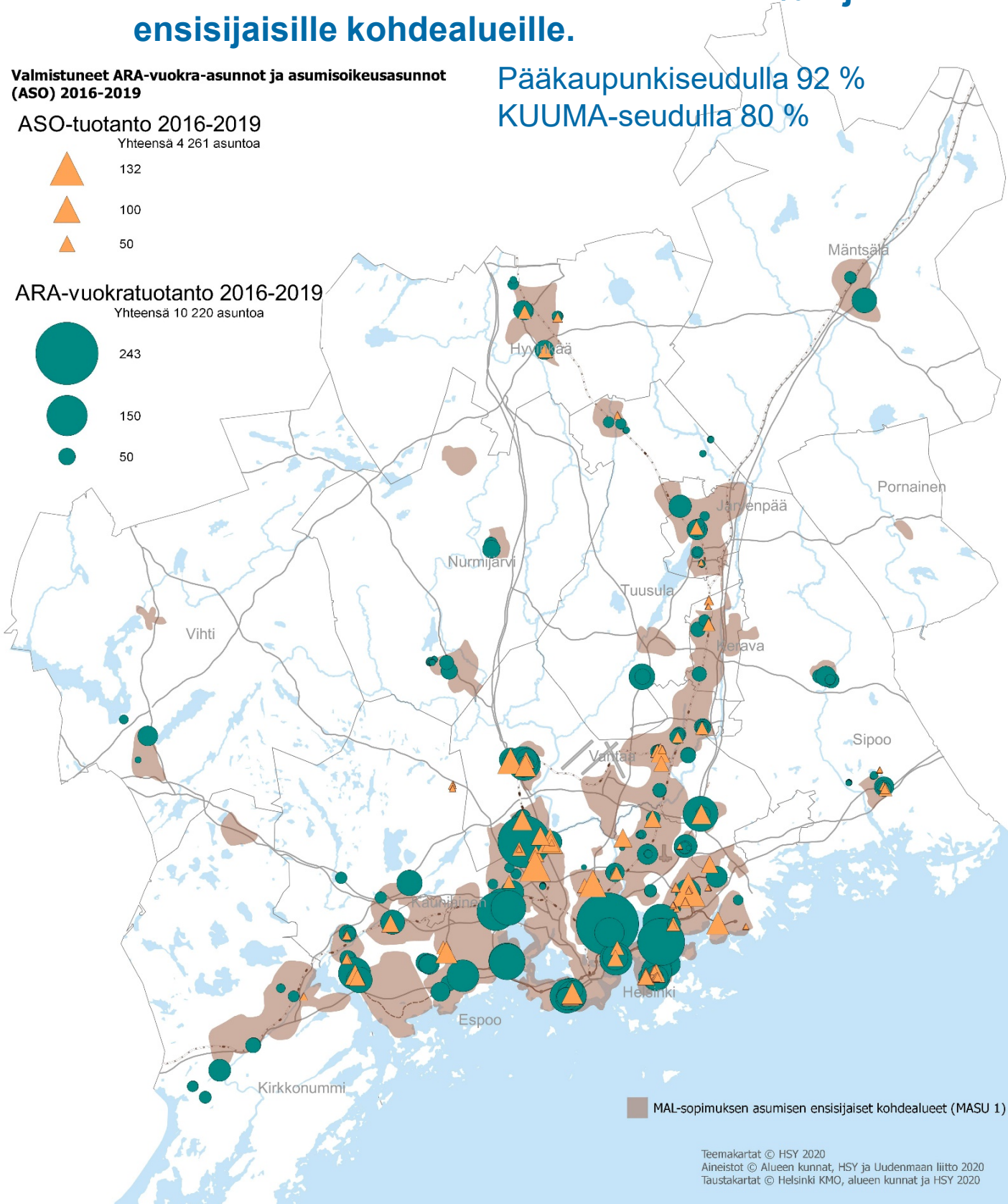


ARA-vuokratuotanto 2016-2019

Yhteensä 10 220 asuntoa



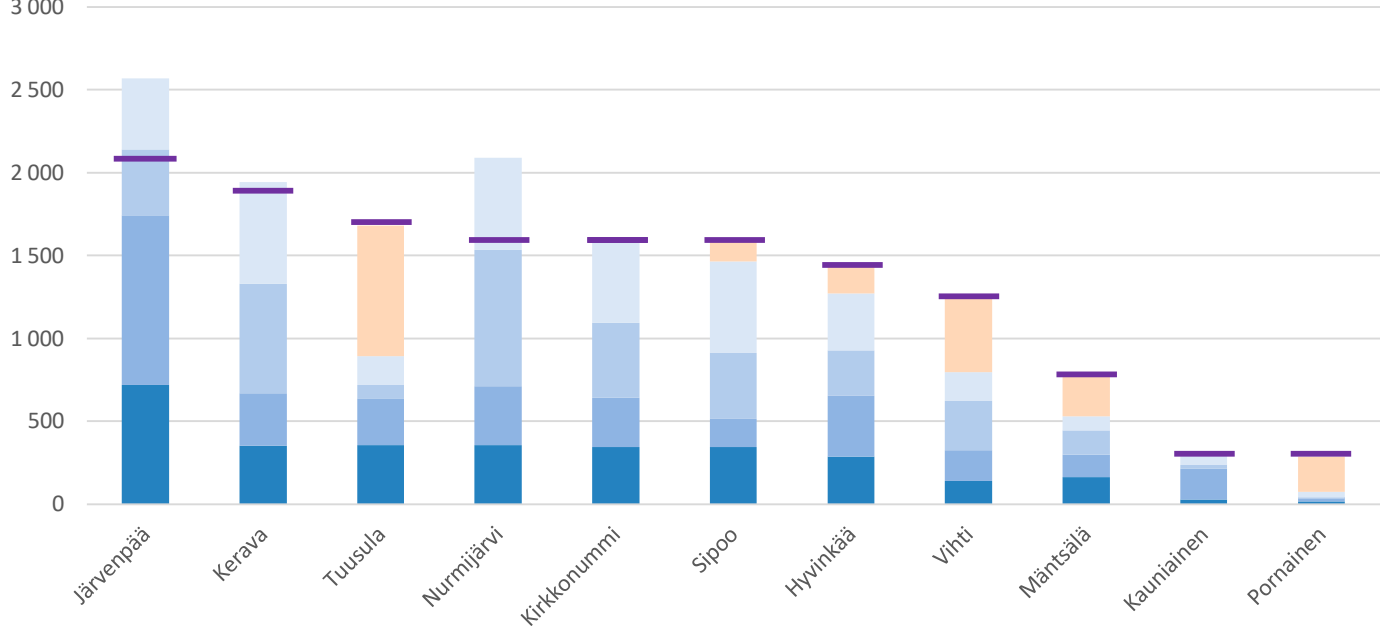
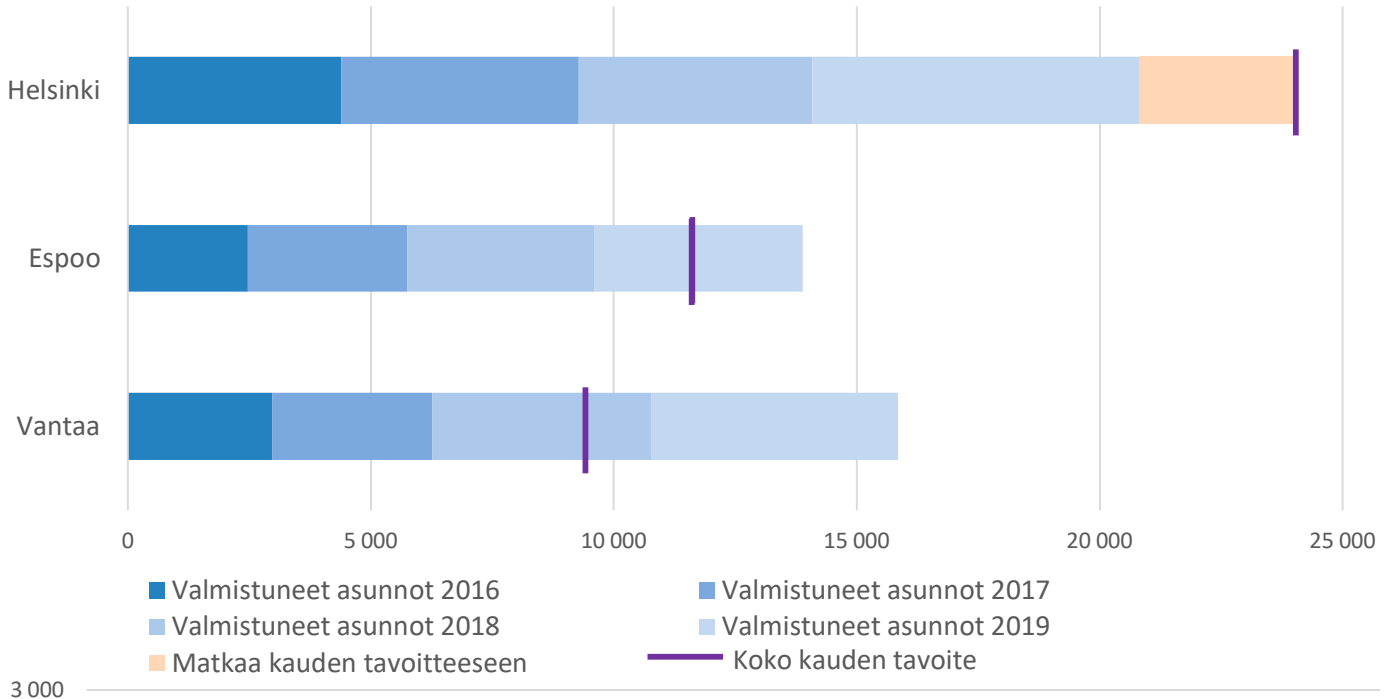
**Pääkaupunkiseudulla 92 %
KUUMA-seudulla 80 %**



MAL-sopimuksen asumisen ensisijaiset kohdealueet (MASU 1)



Koko sopimuskauden 2016-2019 asuntotuotantotavoitteen toteutuminen kunnittain



MAL-sopimuskaudella 2016-2019 asuntotuotannon tavoite oli 60 000 asuntoa. Tavoite ylittyi yli 4 000 asunnolla. Reilusti tavoitteensa ylittäneitä kuntia olivat Vantaa, Espoo, Järvenpää ja Nurmijärvi.



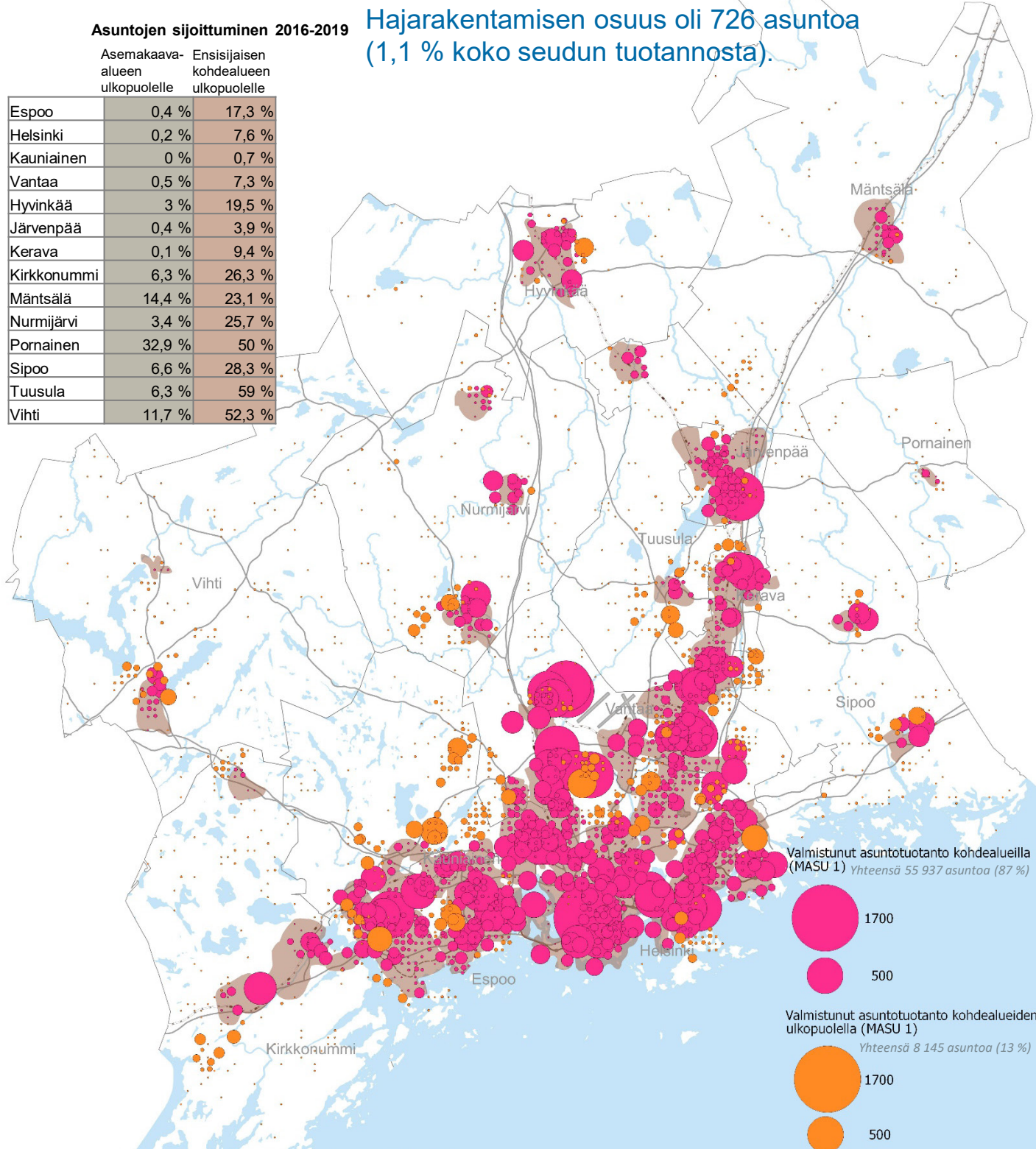
Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen, yhdyskuntarakenne

Sopimuskaudella 2016-2019 valmistuneista asunnoista 87 % sijoittui ensisijaiselle kohdealueelle.

Asuntojen sijoittuminen 2016-2019

	Asemakaava- alueen ulkopuolelle	Ensisijaisen kohdealueen ulkopuolelle
Espoo	0,4 %	17,3 %
Helsinki	0,2 %	7,6 %
Kauniainen	0 %	0,7 %
Vantaa	0,5 %	7,3 %
Hyvinkää	3 %	19,5 %
Järvenpää	0,4 %	3,9 %
Kerava	0,1 %	9,4 %
Kirkkonummi	6,3 %	26,3 %
Mäntsälä	14,4 %	23,1 %
Nurmijärvi	3,4 %	25,7 %
Pornainen	32,9 %	50 %
Sipoo	6,6 %	28,3 %
Tuusula	6,3 %	59 %
Vihti	11,7 %	52,3 %

Hajarakentamisen osuus oli 726 asuntoa
(1,1 % koko seudun tuotannosta).



* Teemakartassa asuntojen määrä on summattu
ja esitetään 500x500 metrin ruuduissa
(analyysi tehty asuntojen oikeilla sijainneilla)

Teemakartat © HSY 2020
Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2020
Taustakartat © Helsinki KMO, alueen kunnat ja HSY 2020

MAL-sopimuksen asumisen ensisijaiset kohdealueet (MASU 1)



Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen, yhdyskuntarakenne

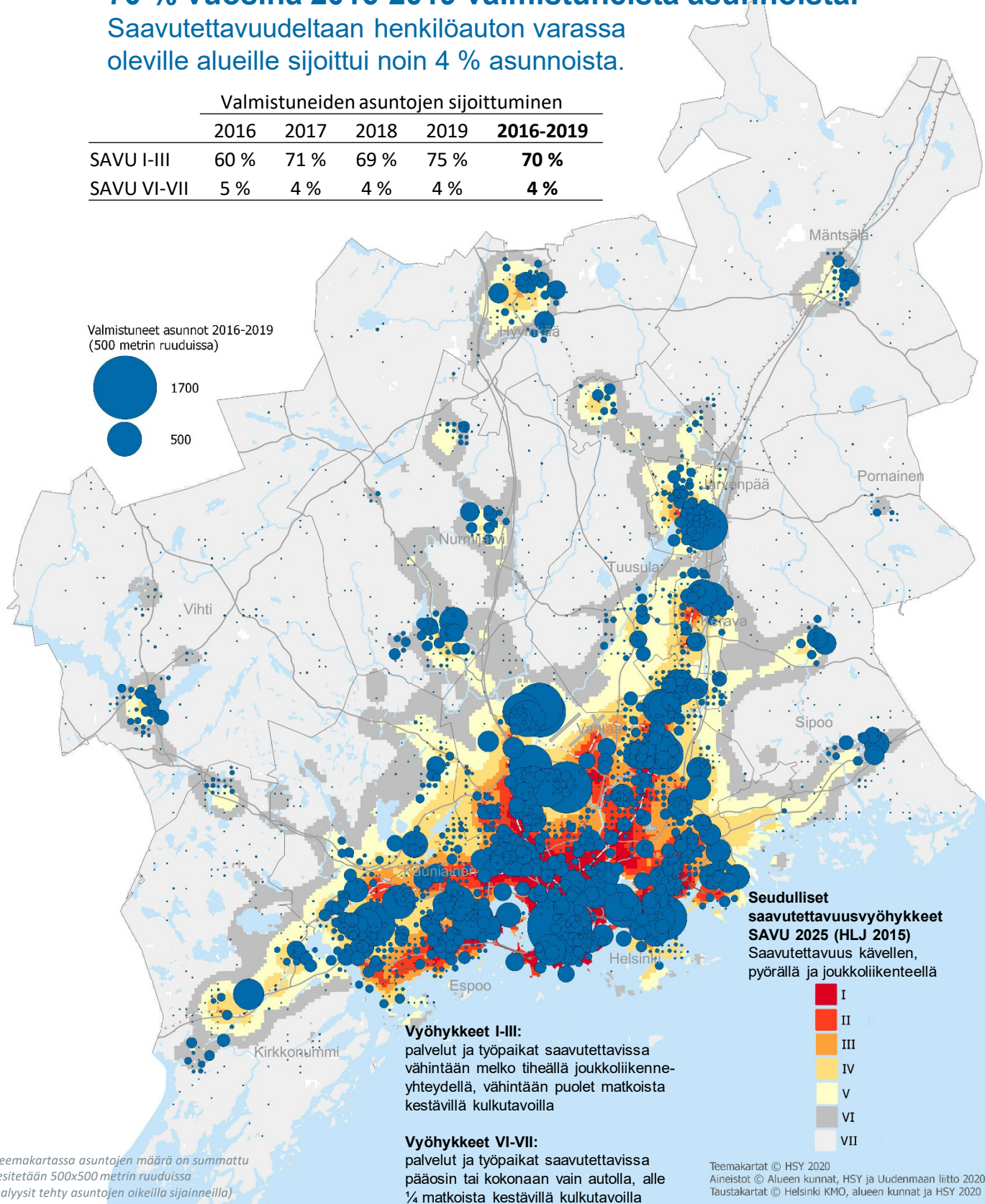
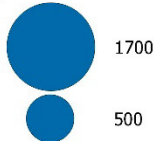
Kestävin kulkutavoin hyvin saavutettaville alueille sijoittui 70 % vuosina 2016-2019 valmistuneista asunnoista.

Saavutettavuudeltaan henkilöauton varassa oleville alueille sijoittui noin 4 % asunnoista.

Valmistuneiden asuntojen sijoittuminen

	2016	2017	2018	2019	2016-2019
SAVU I-III	60 %	71 %	69 %	75 %	70 %
SAVU VI-VII	5 %	4 %	4 %	4 %	4 %

Valmistuneet asunnot 2016-2019
(500 metrin ruuduissa)



**Seudulliset
saavutettavuusvyöhykkeet
SAVU 2025 (HLJ 2015)**
Saavutettavuus kävelen,
pyörällä ja joukkoliikenteellä



Vyöhykkeet I-III:

palvelut ja työpaikat saavutettavissa vähintään melko tiheällä joukkoliikennetyheydellä, vähintään puolet matkoista kestävillä kulkutavoilla

Vyöhykkeet VI-VII:

palvelut ja työpaikat saavutettavissa pääosin tai kokonaan vain autolla, alle ¼ matkoista kestävillä kulkutavoilla

* Teemakartassa asuntojen määrä on summattu ja esitetään 500x500 metrin ruuduissa (analyysit tehty asuntojen oikeilla sijainneilla)

Teemakartat © HSY 2020
Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2020
Taustakartat © Helsinki KMO, alueen kunnat ja HSY 2020



Valtion toimenpiteitä

Seurattavat aihealueet:

- Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen
 - A-Kruunu Oy:n asuntorakentaminen
 - Asuntorakentamiseen soveltuvan valtion maan luovuttaminen ja Senaatin Asema-alueet Oy
 - Valtion toimenpiteet





A-Kruunu Oy:n asuntorakennuttaminen

- Yhtiöllä oli vuoden 2019 lopussa valmiina yhteensä 1 097 kohtuuhintaista vuokra-asuntoa, joista vuonna 2019 valmistui 304 asuntoa.
- Vuonna 2019 alkoi 471 pitkän korkotuen vuokra-asunnon rakentaminen ja vuoden vaihteessa suunnitteilla oli 1036 asuntoa.
- A-Kruunu on toteuttanut kohtuuhintaista asuntorakentamista laajasti koko Helsingin seudulla ja osuus asuntoaloituksista pitkän korkotuen asunnoissa vuonna 2019 oli 18%.
- A-Kruunun vuosina 2016 – 2019 aloittamista asunnoista sijoittuu kuntien varaamille tonteille 43 %, valtion tonteille 17 % ja muiden tahojen tonteille 40 %.
- A-Kruunulle annettiin uudeksi tehtäväksi laajentaa toimintaa Helsingin seudun ulkopuolelle kaupunkiseuduille, joilla vuokra-asuntojen kysyntä on suurta. Ensimmäiset hankkeet saatiin rakenteille vuoden 2019 lopulla Jyväskylään ja Tampereelle.



Asuntorakentamiseen soveltuvan valtion maan luovuttaminen: Senaatti-kiinteistöjen keskeisiä toimia 2016-2019

- Asuntorakentamiseen soveltuvien kohteiden myynti:
 - Helsingin Keski-Pasilan alue
 - Vantaan Jokiniemen alue
 - Vantaan Kielotie
 - Tuusulan Rykmentinpuiston alue
- Käynnissä kehittämis- ja kaavoitushankkeita mm.:
 - Helsingin Viikin alue
 - Helsingin Huopalahdenportin alue
 - Helsingin Kumpulanmäki
 - Helsingin Haapaniemenkatu
 - Helsingin Ilmala
 - Espoon Otaniemi
- A-Kruunu Oy:n kanssa on jatkettu tiivistä yhteistyötä.
- HOAS:lle on luovutettu useita opiskelija-asumisen tontteja.
- Senaatin Asema-alueet Oy aloitti toimintansa vuoden 2019 alusta. Yhtiön puitteissa edistetään asemakaavoitusta tai selvitetään kehittämismahdollisuuksia Espoossa, Kirkkonummella, Järvenpäässä, Kauniaisissa sekä Helsingissä.
- Valtion asuntorakentamiseen soveltuvan maan luovutuksen osalta seurataan kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytysten toteutumista.



Valtion toimenpiteet		Tilanne keväällä 2020
Vuokra-asuntojen 10 vuoden lyhyt korkotukimalli		Rahoitusmalli tuli voimaan 1.8.2016. Lisäksi pitkää korkotukimallia on kehitetty ja sen muutokset tulivat voimaan 1.7.2018.
Pääosa ASO-tuotannosta Helsingin seudulle		Vuosina 2016-2019 lainoitetiin Helsingin seudulle ASO-asuntoja yhteensä 3971 kpl. Niiden osuus kaikista ASO-asunnoista oli 61,3 %. Uutta ASO-lainsäädäntöä ei toteutettu.
Käynnistysavustukset		Vuosina 2016 - 2019 on käynnistysavustuksia myönnetty seudulle yhteensä 80 milj. €.
Kunnallistekniikka-avustukset		Vuosina 2016 -2019 seudulle myönnettiin kunnallistekniikka-avustuksia yhteensä noin 45,95 milj. €.
Asunto-osakeyhtiölain muuttaminen asunto-osakeyhtiöiden päätöksenteon helpottamiseksi		Asunto-osakeyhtiöiden päätöksentekoa rakennusten purkamisesta ja uusrakentamisesta on helpotettu. Lainmuutokset tulivat voimaan 1.3.2019.
Puurakentamisen edistäminen		Toteutettu puurakentamisen toimintaohjelmaa, joka jatkuu vuoteen 2022. Rahoitus 2 milj. € vuodessa.
Maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön kehittäminen		MRL:n kokonaisuudistus on käynnissä. Uudistus valmistellaan parlamentaarisesti. Valmistelusta vastaa ympäristöministeriö. Tavoitteena on, että hallituksen esitys uudeksi maankäyttö- ja rakennuslaiksi valmistuu vuoden 2021 loppuun mennessä.



Asemakaavoitus asumiseen, kaavavarannot

Seurattavat aihealueet:

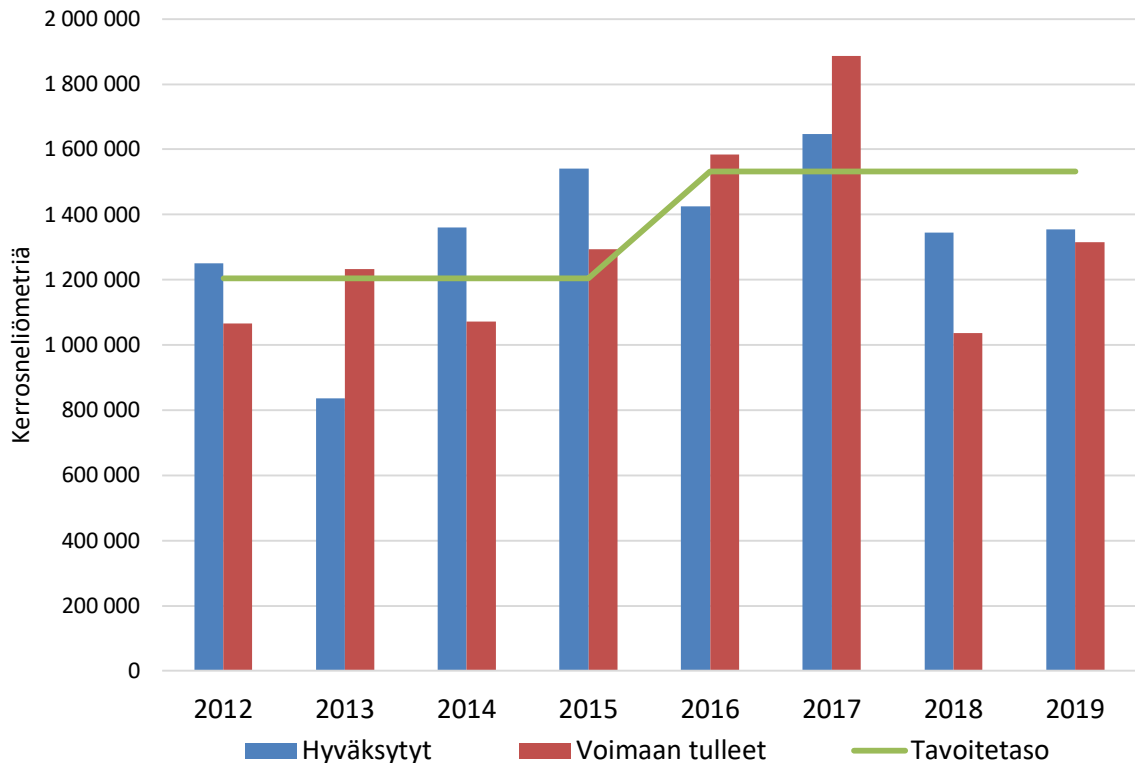
- Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen ja yhdyskuntarakenteen kehitys
 - Hyväksytty ja voimaantunut asemakaavoitettu kerrosala
 - Ensisijaisten kohdealueiden toteutuminen
 - Kaavoituksen sijoittuminen yhdyskuntarakenteessa
 - Asemakaavavaranto ja sen kehitys
 - Asumisen kaavoitus ja rakentaminen suhteessa raideliikenteeseen

21





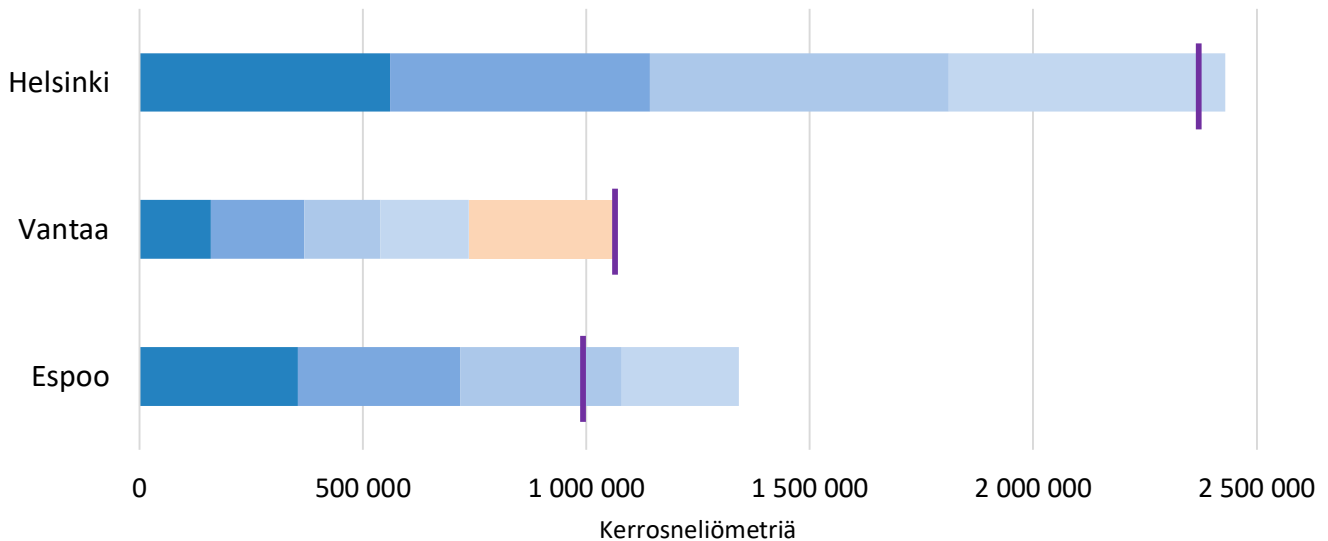
Hyväksytty ja voimaan tullut uusi asumiseen asemakaavoitettu kerrosala 2012-2019



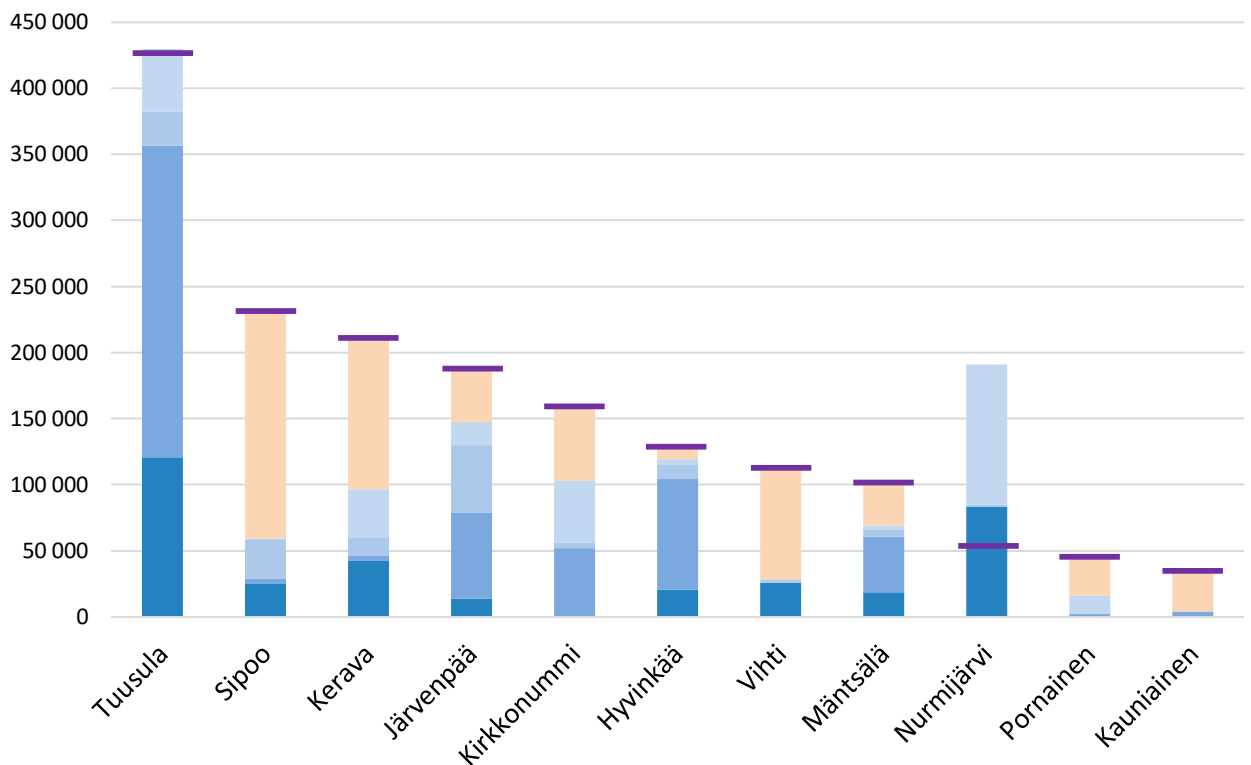
- MAL-sopimuskaudella 2016-2019 asumiseen asemakaavoitettavan kerrosalan tavoite oli 6,1 miljoonaa kerrosneliömetriä (k-m²).
- Vuosina 2016-2019 hyväksytyn kerrosalan toteutuma oli 94 % ja voimaan tulleen kerrosalan osalta toteutuma oli 95 %.
- Hyväksytyn uuden asuinkerrosalan määrä vuonna 2019 oli 1,35 miljoonaa k-m², 88 % tavoitetasosta.
- Voimaan tuli 1,32 milj. k-m², 86 % tavoitetasosta.
- Vuonna 2019 16 % uudesta hyväksytystä kerrosalasta oli kaavoissa, joihin kohdistui valituksia.



Vuonna 2016-2019 hyväksytty asumiseen asemakaavoitettu uusi kerrosala suhteessa koko sopimuskauden tavoitteeseen

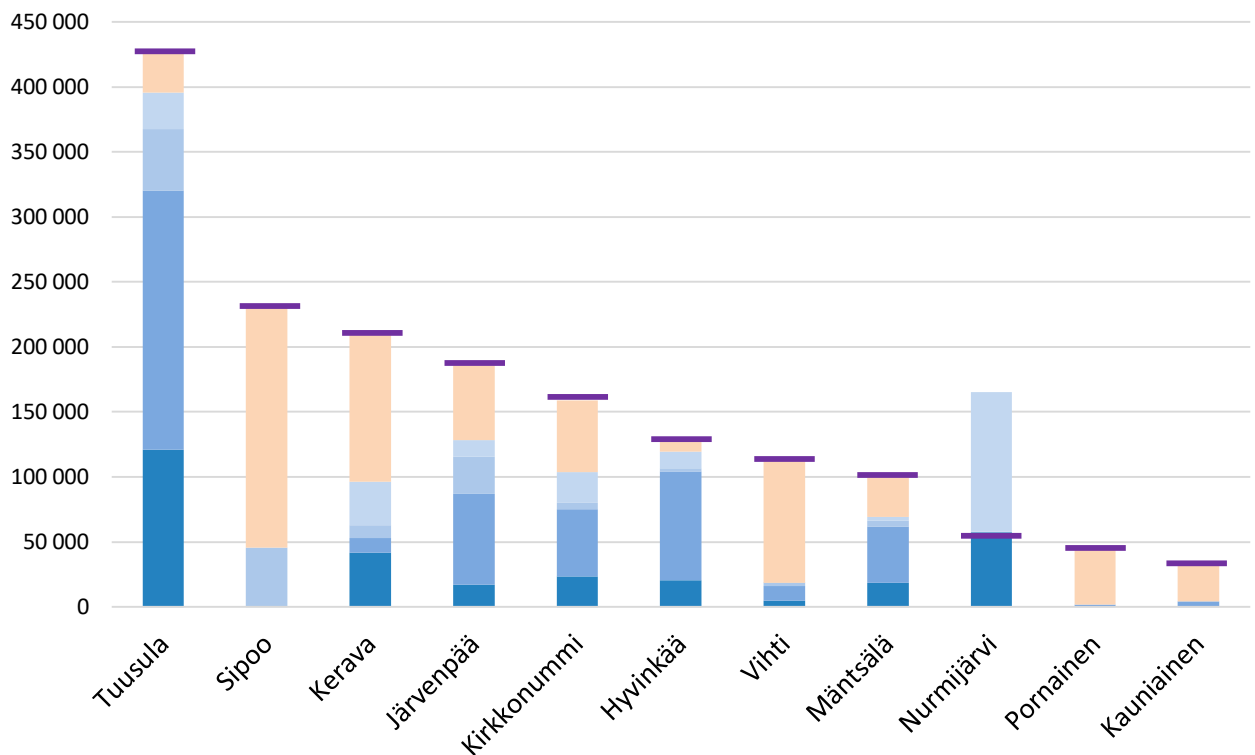
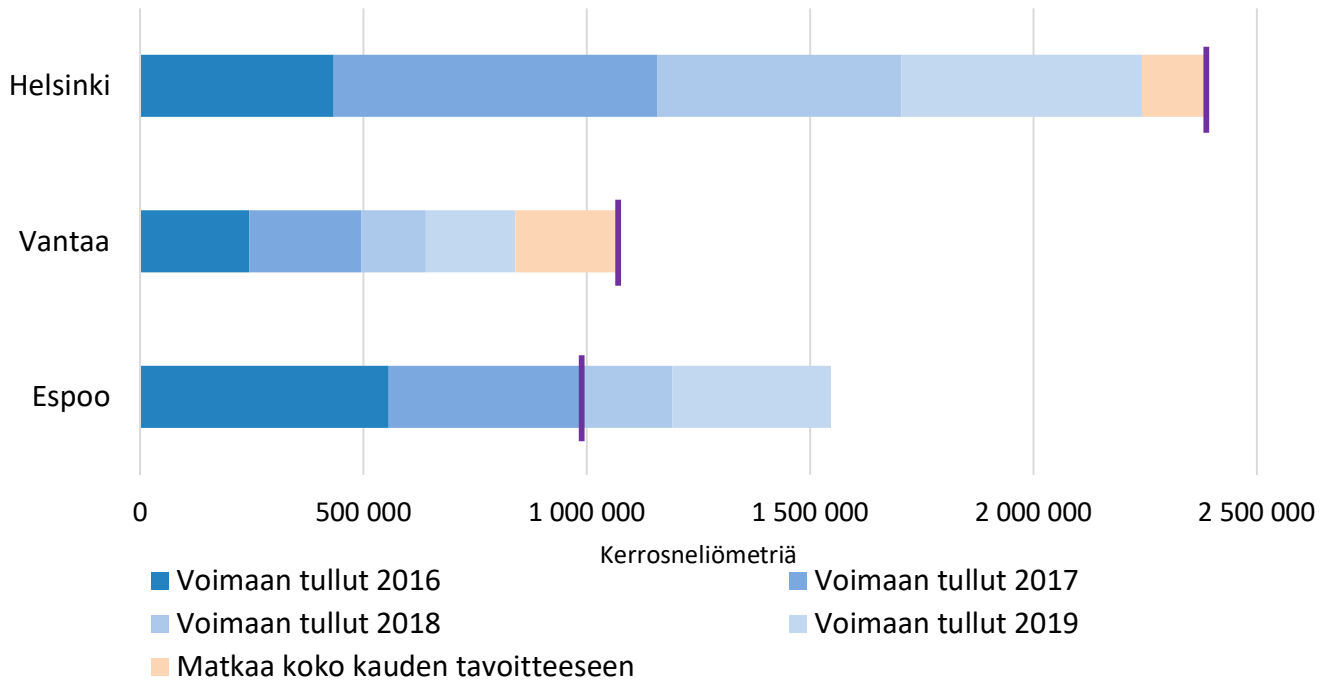


■ Hyväksytty 2016
■ Hyväksytty 2017
■ Hyväksytty 2018
■ Hyväksytty 2019
■ Matkaa koko kauden tavoitteeseen
— Koko kauden tavoite





Vuonna 2016-2019 voimaan tullut asumiseen asemakaavoitettu uusi kerrosala suhteessa koko sopimuskauden tavoitteeseen

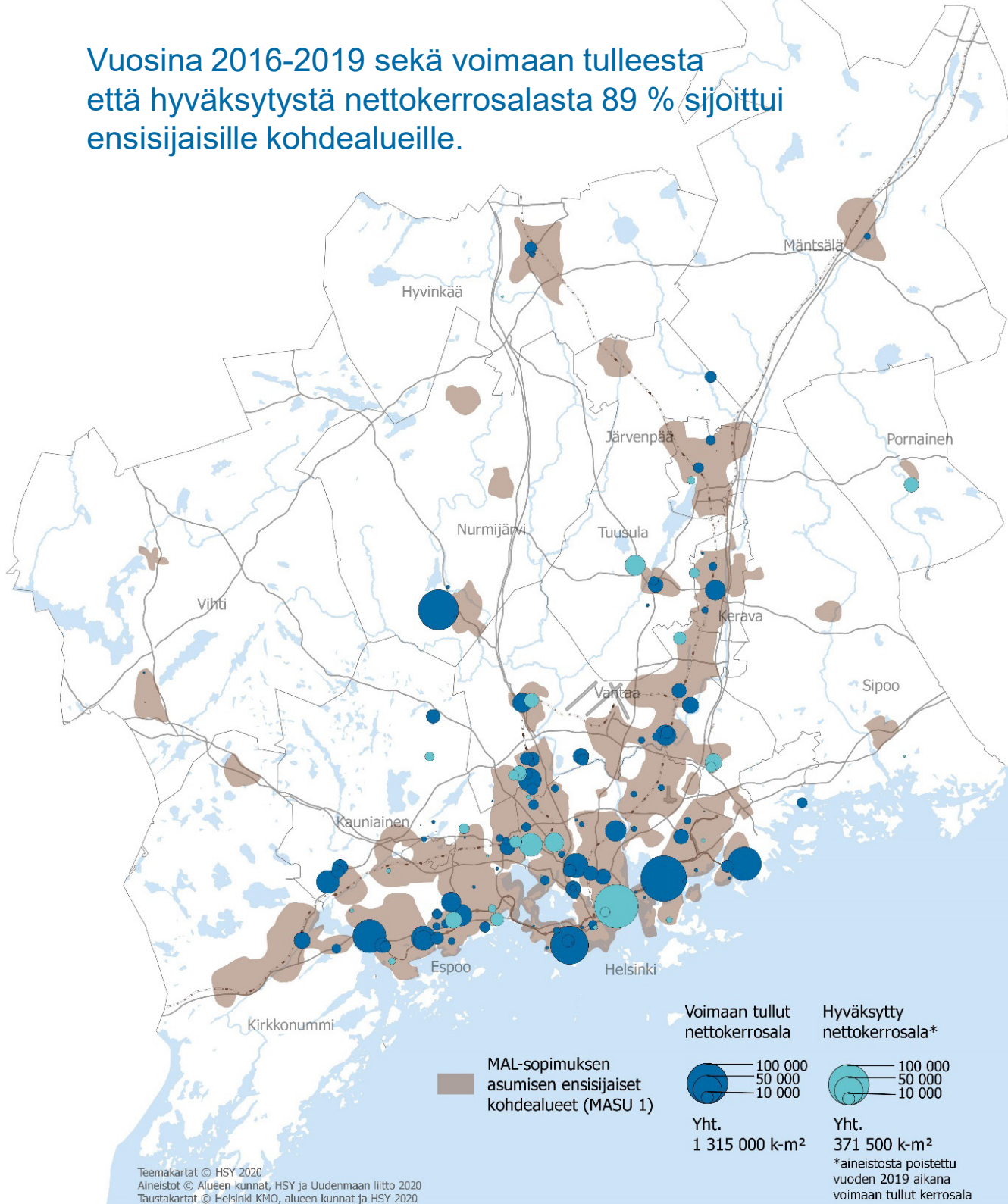




Asemakaavoitus asumiseen, yhdyskuntarakenne

**Vuonna 2019 uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa tuli voimaan 1,32 milj. k-m².
Se vastaa 86 %:a keskimääräisestä vuositavoitteesta.**

Vuosina 2016-2019 sekä voimaan tulleesta että hyväksytystä nettokerrosalasta 89 % sijoittui ensisijaisille kohdealueille.





Asemakaavoitus asumiseen, yhdyskuntarakenne

Uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa hyväksyttiin kaikkiaan vajaa 5,8 milj. k-m² vuosina 2016-2019. Se vastaa 94 % sopimuskauden tavoitteesta.

Hyväksytyn kerrosalan sijoittuminen

	2016	2017	2018	2019	2016-2019
SAVU I-III	71 %	65 %	72 %	81 %	72 %
SAVU VI-VII	5 %	10 %	2 %	4 %	5 %

Seudulliset saavutettavuusvyöhykkeet
SAVU 2025 (HLJ 2015)
Saavutettavuus kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä

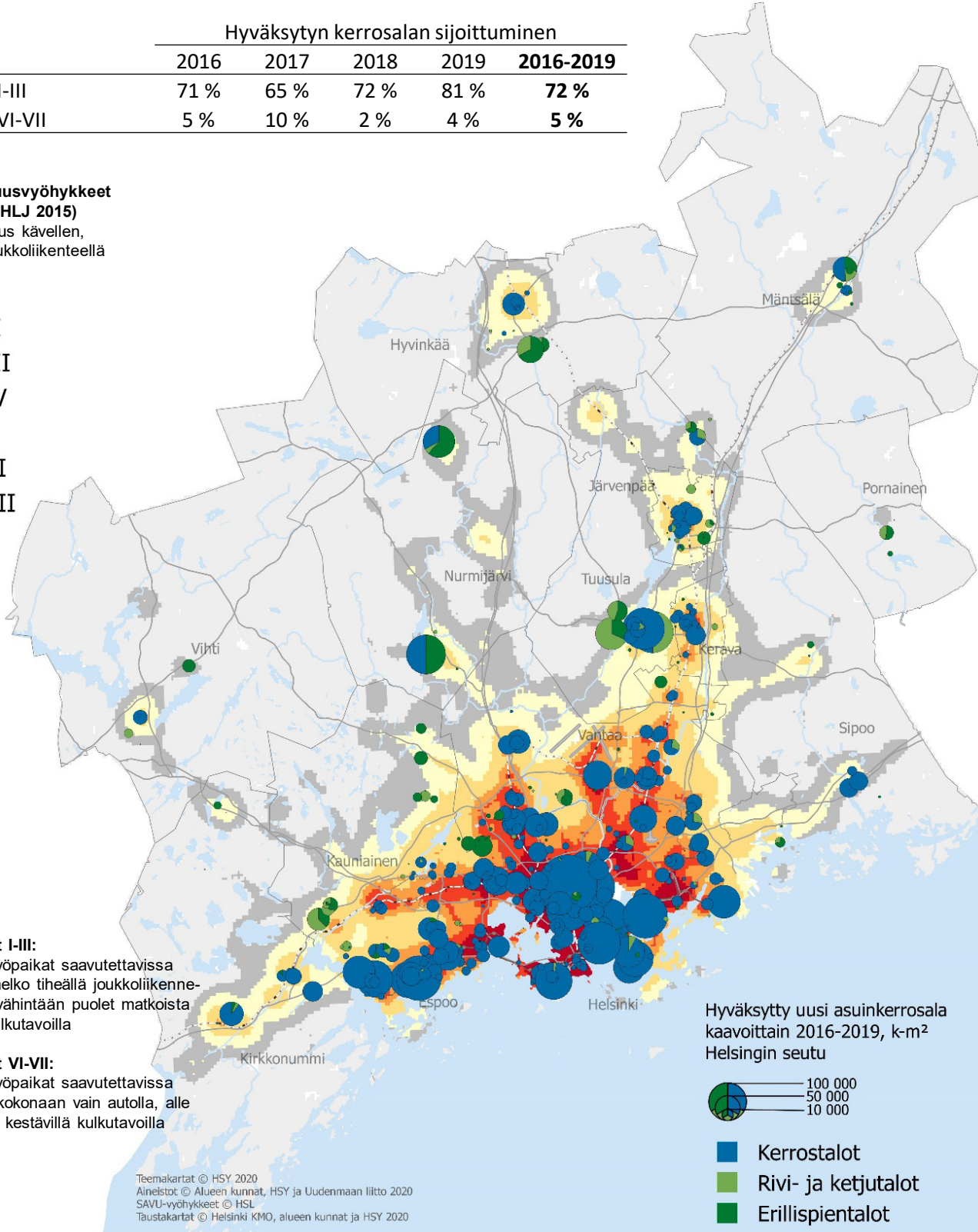
- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII

Vyöhykkeet I-III:

palvelut ja työpaikat saavutettavissa vähintään melko tiheällä joukkoliikennetyheydellä, vähintään puolet matkoista kestävillä kulkutavoilla

Vyöhykkeet VI-VII:

palvelut ja työpaikat saavutettavissa pääosin tai kokonaan vain autolla, alle ¼ matkoista kestävillä kulkutavoilla



Hyväksytty uusi asuinkerrosala kaavoittain 2016-2019, k-m²
Helsingin seutu



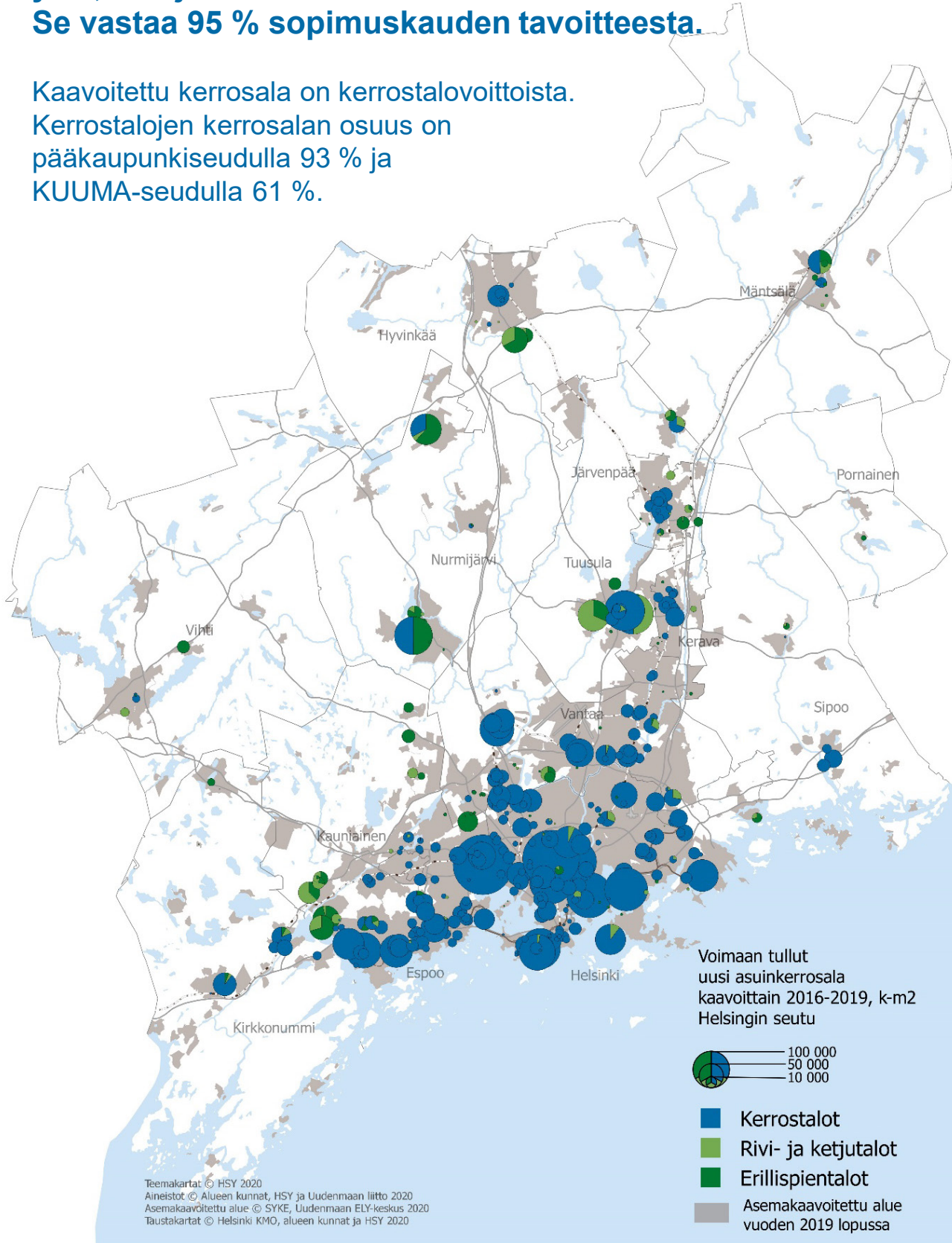
- Kerrostalot
- Rivi- ja ketjutilat
- Erillispientalot



Asemakaavoitus asumiseen, yhdyskuntarakenne

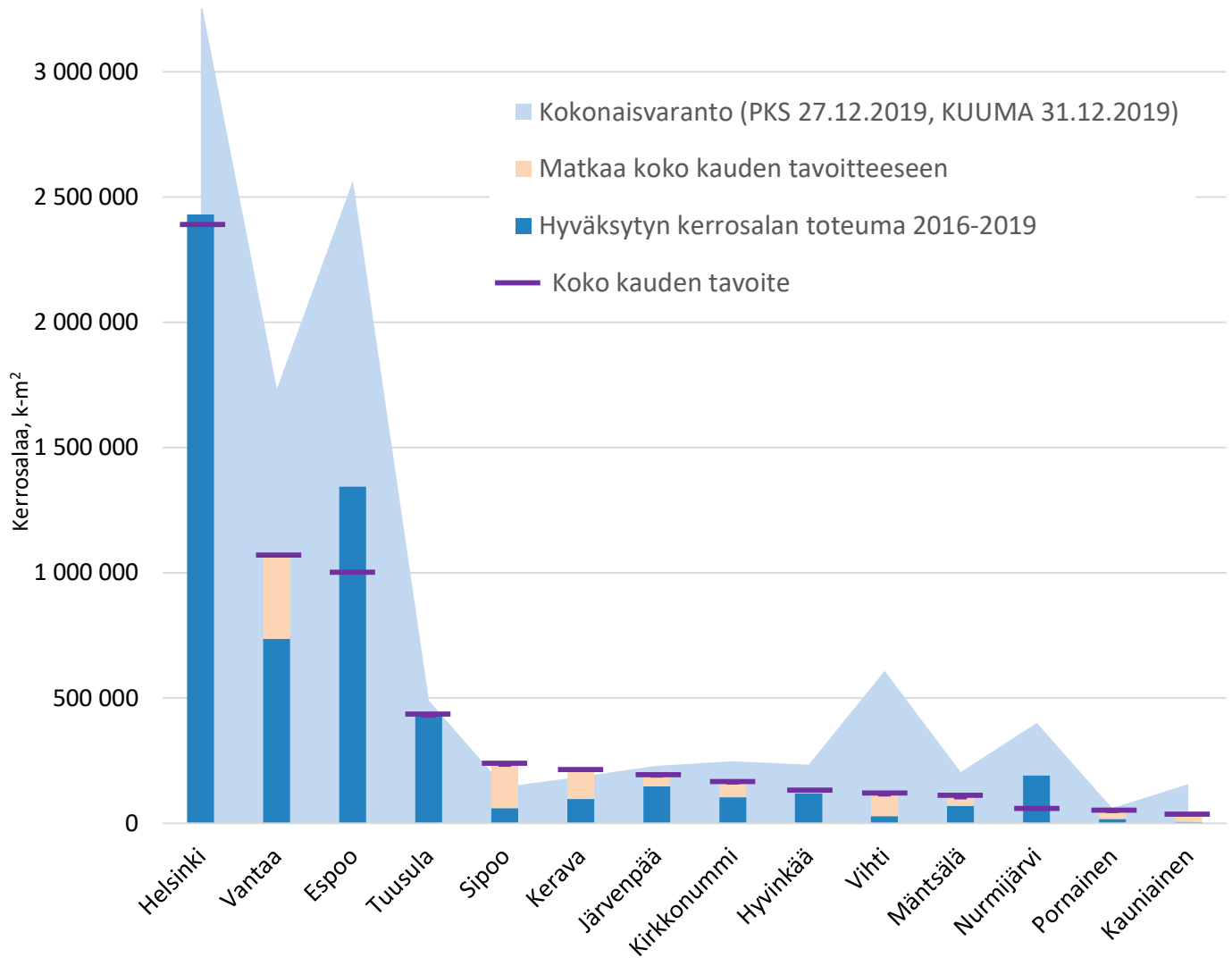
Uutta asumiseen asemakaavoitettua kerrosalaa tuli voimaan yli 5,8 miljoonaa kerrosneliömetriä vuosina 2016-2019. Se vastaa 95 % sopimuskauden tavoitteesta.

Kaavoitettu kerrosala on kerrostalovoittoista. Kerrostalojen kerrosalan osuus on pääkaupunkiseudulla 93 % ja KUUMA-seudulla 61 %.





MAL-sopimuskauden kaavoitustavoitteet ja asemakaavavaranto



- MAL-sopimuksen allekirjoituspöytäkirjan mukaan kaavoitustavoitteen toteutumisen arvioinnissa huomioidaan kunnan asuntotonttivarannon riittävyys.
- Sopimuskauden lopussa suurin varanto suhteessa kaavoitustavoitteeseen oli Vihdissä, Nurmijärvellä ja Espoossa.



Asemakaavavaranto

Vuoden 2019 lopulla Helsingin seudulla oli lainvoimaista asumisen asemakaavavarantoa yhteensä noin 10,5 miljoonaa kerrosneliömetriä. Kerrostaloille osoitetun varannon osuus oli 5,1 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Viimeisten viiden vuoden keskimääräisen asuntokoon perusteella arvioiden varanto vastaisi noin 75 700:a kerrostaloasuntoa ja 41 800:a pientaloasuntoa (eli lähes kaksinkertaisesti koko kauden asuntotuotantotavoitetta).

Varanto asuntoina 2019 lopussa

	Kerrostalot	Pientalot
PKS	59 200	29 600
KUUMA	16 500	12 200
Seutu yht.	75 700	41 800

Asuntotuotannon keskimääräinen koko kerrosneliömetreinä*

Kerrostalot Pientalot

Espoo	71	127
Helsinki	64	125
Kauniainen	81	298
Vantaa	67	126
Hyvinkää	72	143
Järvenpää	63	123
Kerava	68	155
Kirkkonummi	67	217
Mäntsälä	101	137
Nurmijärvi	59	139
Pornainen	50	167
Sipoo	72	123
Tuusula	75	136
Vihti	68	113

*Vuosina 2015-2019 valmistuneiden asuntojen keskimääräinen koko kunnittain ja käyttötarkoituksittain kerrosneliömetreinä. Lähtötiedot Tilastokeskus.

Teemakartat © HSY 2020
Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2020
Taustakartat © Helsinki KMO, alueen kunnat ja HSY 2020

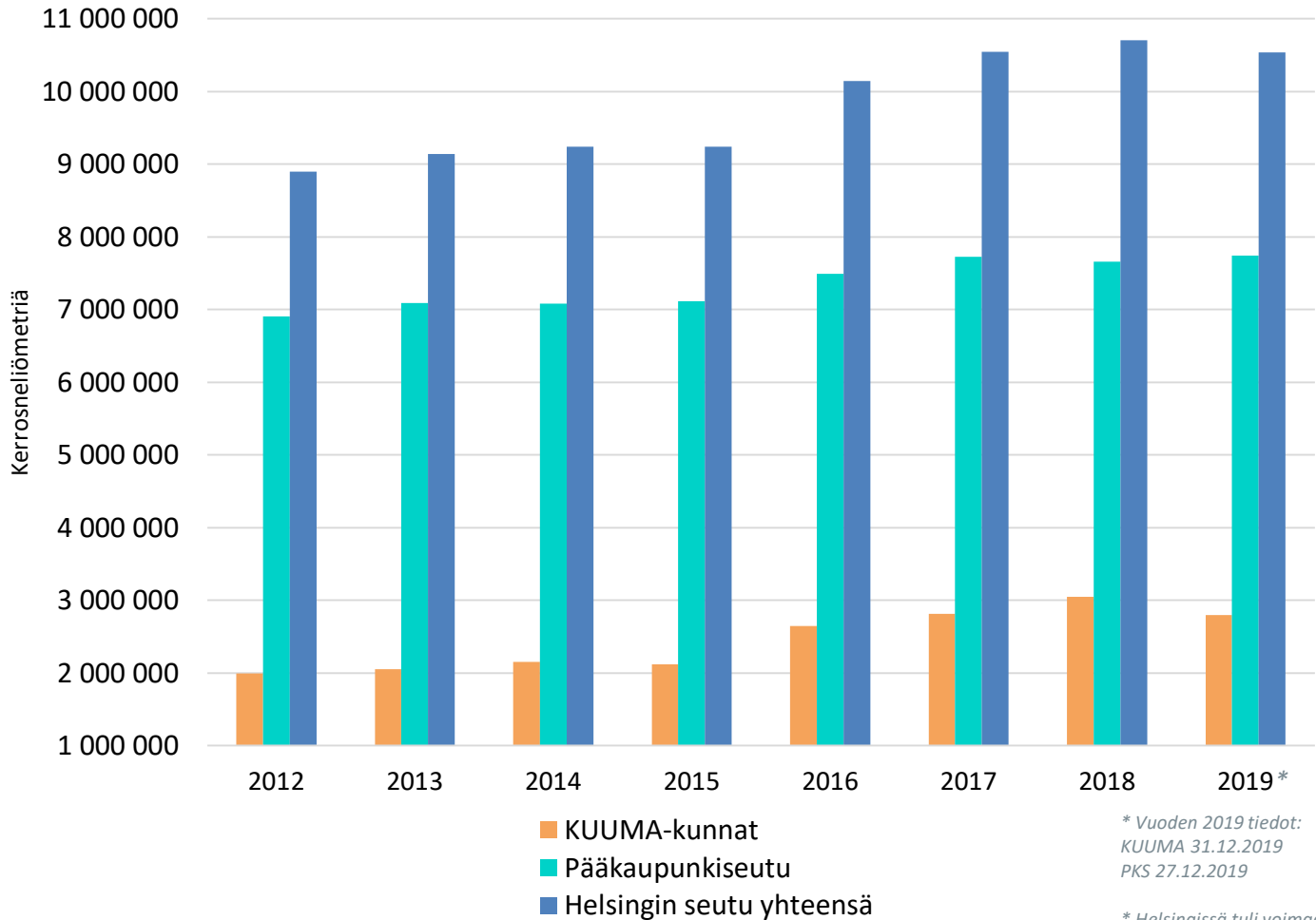
Voimassa olevien asemakaavojen asumisen varanto, k-m²



■ Pientalovaranto
■ Kerrostalovaranto



Asemakaavavaroituksen kehitys Helsingin seudulla Tilanne vuoden lopussa



- Asumisen asemakaavavaroitus kasvoi pääkaupunkiseudulla ja KUUMA-alueella yhteensä noin 1,6 milj. kerrosneliömetriä vuosina 2012-2019.
- Pääkaupunkiseudulla kerrostalovaroituksen osuus asumisen varannosta nousi noin kolmasosasta lähes puoleen vuosina 2012-2019.
- Asumisen varannossa ei mainittavaa muutosta pääkaupunkiseudulla vuosina 2018-2019*. KUUMA-kuntien varantoluku laski vuonna 2019 edellisestä vuodesta asettuen vuoden 2017 tasolle.



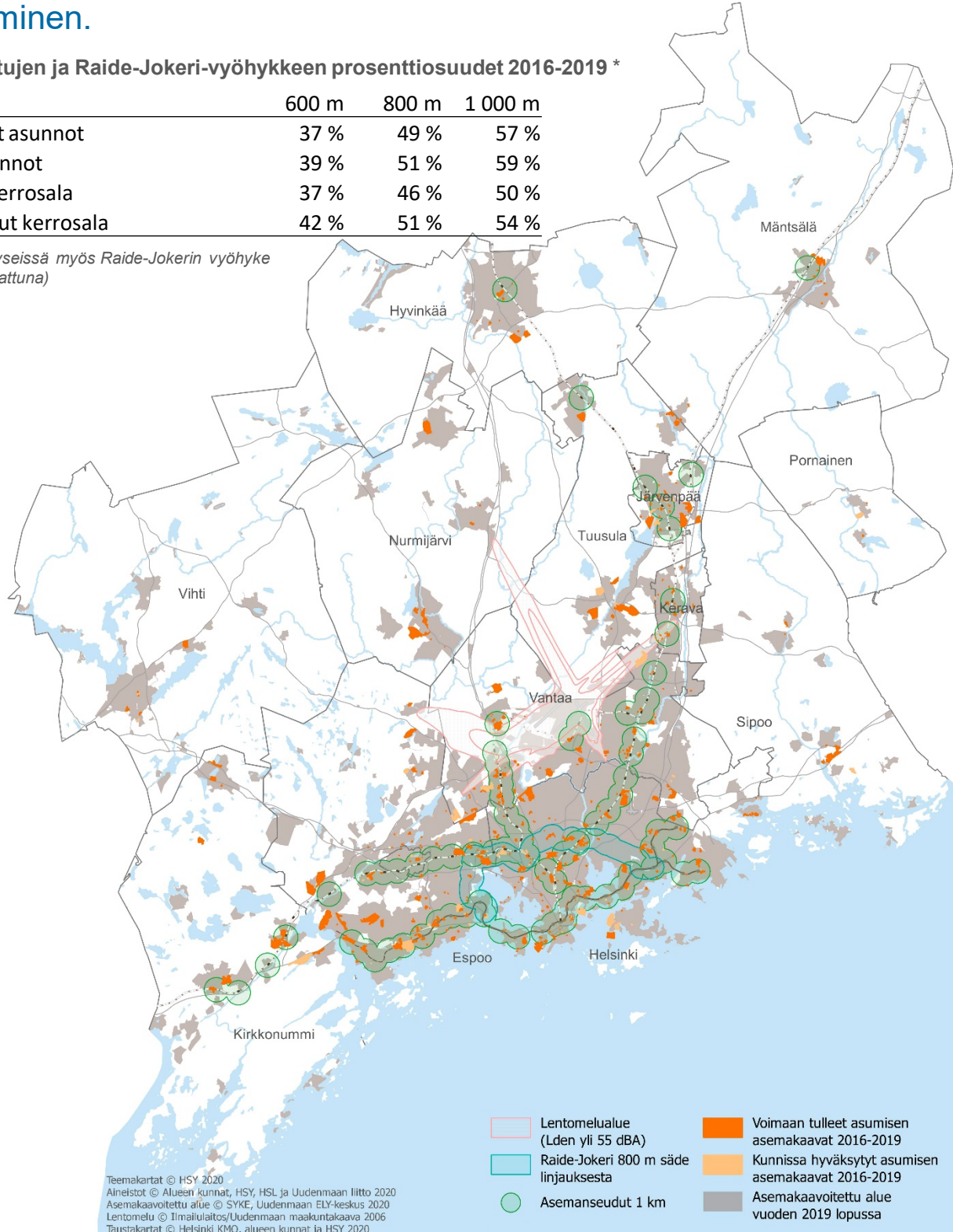
Asemakaavoitus asumiseen, yhdyskuntarakenne

Vuosina 2016-2019 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen nykyisistä ja rakenteilla olevista asemista sekä Raide-Jokerin linjauksesta valmistui noin 36 600 uutta asuntoa ja aloitettiin noin 42 400 uuden asunnon rakentaminen.

Asemanseutujen ja Raide-Jokeri-vyöhykkeen prosenttiosuudet 2016-2019 *

	600 m	800 m	1 000 m
Valmistuneet asunnot	37 %	49 %	57 %
Aloitettut asunnot	39 %	51 %	59 %
Hyväksytty kerrosala	37 %	46 %	50 %
Voimaan tullut kerrosala	42 %	51 %	54 %

* Mukana analyyseissä myös Raide-Jokerin vyöhyke (linjauksesta mitattuna)





Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen kehittäminen

Seurattavat aihealueet:

- Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen
 - Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelu

32





Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyötä jatketaan

- Seudullinen MAL 2019 -suunnitelman valmistui ja se hyväksyttiin keväällä 2019 seuraavissa luottamushenkilöelimissä:
 - HSL:n hallitus hyväksyi suunnitelman 26.3.2019
 - Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK hyväksyi suunnitelman 28.3.2019
 - KUUMA-johtokunta hyväksyi suunnitelman osaltaan 23.5.2019
 - Suunnitelma käsiteltiin kesän ja alkusyksyn 2019 aikana lähes kaikissa seudun kunnissa.
- Lisäksi käynnistettiin seuraavat MAL 2019 -jatkotyöt:
 - Uudistavan lisärakentamisen vaikutukset
 - Myönteisen erityiskohtelun ohjelma
 - Tiemaksujärjestelmän iteroiva suunnittelu ja vaikutusten arviointi -jatkotyötä varten käynnistettiin esiselvityksiä.
- MAL 2019 -prosessista tehtiin 2019 jälkiarviointi, mikä nosti esiin kehittämistarpeita.
- Sanna Marinin hallitusohjelmassa (10.12.2019) todetaan, että valtion ja suurten kaupunkiseutujen kumppanuutta kaupunkikehityksessä jatketaan MAL-sopimuksin. Sopimusten kesto pidennetään 12 vuoteen ja sopimuksista tehdään rullaavia.
- MAL-sopimusta valmisteltiin syksyn 2019 aikana valtion ja kuntien kesken ja neuvottelut jatkuvat kevään 2020 aikana.



Liikennepalvelut ja liikenteen infrastruktuuri

Seurattavat aihealueet:

- Liikennepalvelut ja liikenneinfrastruktuuri
 - Kestävien kulkutapojen (joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn) palvelutason kehitys
 - KUHA-toteutusohjelman seuranta
 - Joukkoliikenteen rahoitus ja sen kohdentuminen, lähijunaliikenne
 - Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman laatiminen ja toteutusohjelman seuranta, valtion rahoitusosuus liityntäpysäköinti-investointeihin, kustannusjaon soveltamisen seuranta
 - Hankkeet:
 - Raide-Jokerin toteutumisen seuranta
 - Pisara-radan jatkosta tehtävä päätös
 - Klaukkalan ohikulkutien Mt 132 toteuttamisen seuranta
 - Tiemaksujen valmistelun etenemisen seuranta

34



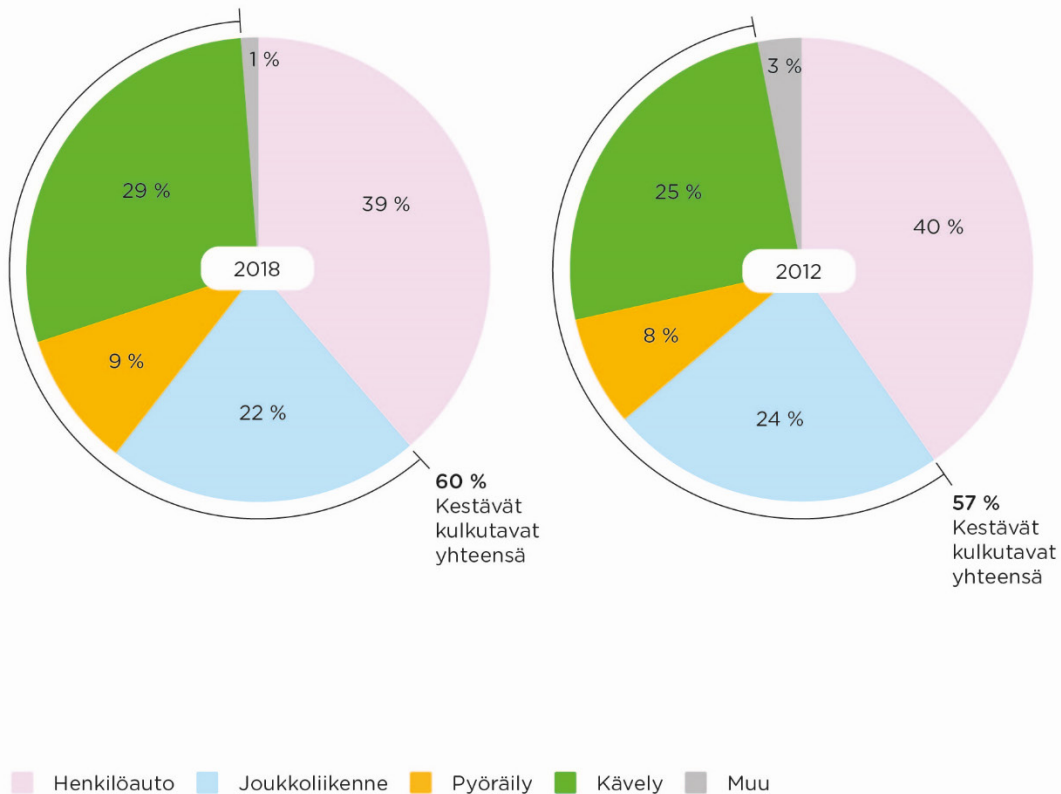


Kestävien kulkutapojen palvelutaso on parantunut

- Kuntien subventio joukkoliikenteeseen on edelleen merkittävä. Operointikustannukset olivat yli 590 milj. euroa vuonna 2019, josta kuntien subventio oli 202 miljoonaa, minkä lisäksi tulevat panostukset joukkoliikenneinfrastruktuuriin, 151 miljoonaa vuonna 2019.
- Sopimuskauden aikana on tapahtunut isoja muutoksia HSL-alueen joukkoliikenteessä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat kasvaneet suotuisasti. Nousujen määrä kasvoi 8,1 % sopimuskauden (2016-2019) aikana.
- Merkittäviä palvelutasoon vaikuttaneita tekijöitä:
 - Metron läntinen osuus aloitti liikennöinnin 18.11.2017. Etelä-Espoossa liityntäliikenne metroon alkoi 3.1.2018. Koko metron yhteisellä osuudella liikennöidään 2,5 min ja haaroilla 5 min vuorovälillä. Syksyllä 2018 käyttöönotetut, metroa täydentävät suorat bussilinjat leikkasivat metron maksimikuormaa.
 - Vuonna 2016 Helsingissä aloittaneiden ja 2018 Espooseen laajentuneiden kaupunkipyörien suosio on kasvanut koko ajan. 2019 kaupunkipyörät otettiin käyttöön myös Vantaalla, jossa järjestelmä on kuitenkin eri.
 - Ensimmäisiä uuden tyyppisiä liikennepalveluja on tullut markkinoille.
 - Pasilan uusittu asema aukesi lokakuussa 2019.



Kestävien kulkutapojen suosio kasvoi

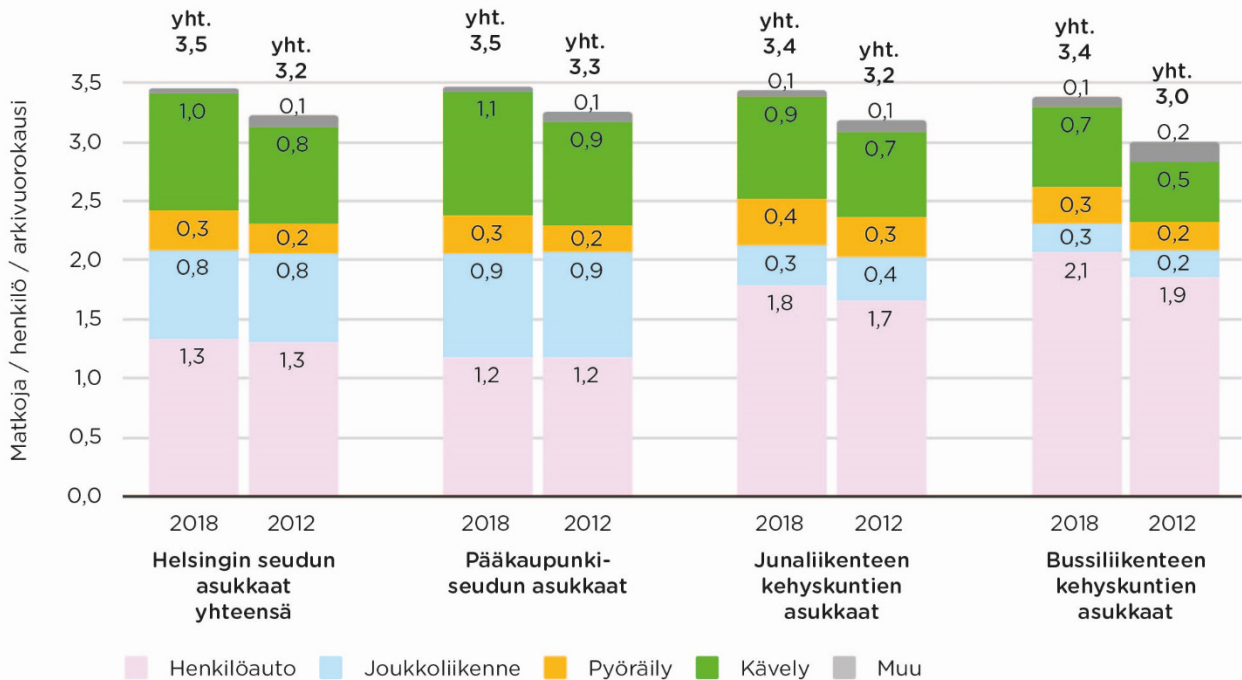


Helsingin seudun asukkaiden seudun sisällä tekemien arkipäivän matkojen kulkutapajakauma (matkan pääasiallinen kulkutapa) vuosina 2018 ja 2012.

- Liikkumistutkimus 2018: Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvun vuoksi kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – yhteenlaskettu osuus Helsingin seudun asukkaiden tekemistä matkoista kasvoi kolmella prosenttiyksiköllä: syksyllä 2012 kestävien kulkutapojen osuus oli 57 prosenttia ja syksyllä 2018 60 prosenttia.



Kävely ja pyöräily yleistyivät koko seudulla



Helsingin seudun asukkaiden seudun sisällä tekemien matkojen määrä (arkivrk/henkeä kohti) kulkutavoittain (matkan pääasiallinen kulkutapa) vuosina 2018 ja 2012 asuinalueen mukaan.

- Liikkumistutkimus 2018: Matkojen määrä henkeä kohti Helsingin seudulla kasvoi. Kasvu johtuu siitä, että syksyllä 2018 seudun asukkaat tekivät enemmän kävely- ja pyörämatkoja kuin syksyllä 2012.
- Kävely ja pyöräily yleistyivät sekä pääkaupunkiseudun että kehyskuntien asukkaiden keskuudessa.
- Henkilöautolla ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä henkeä kohti ei juuri muuttunut koko seudun tasolla eikä pääkaupunkiseudulla.

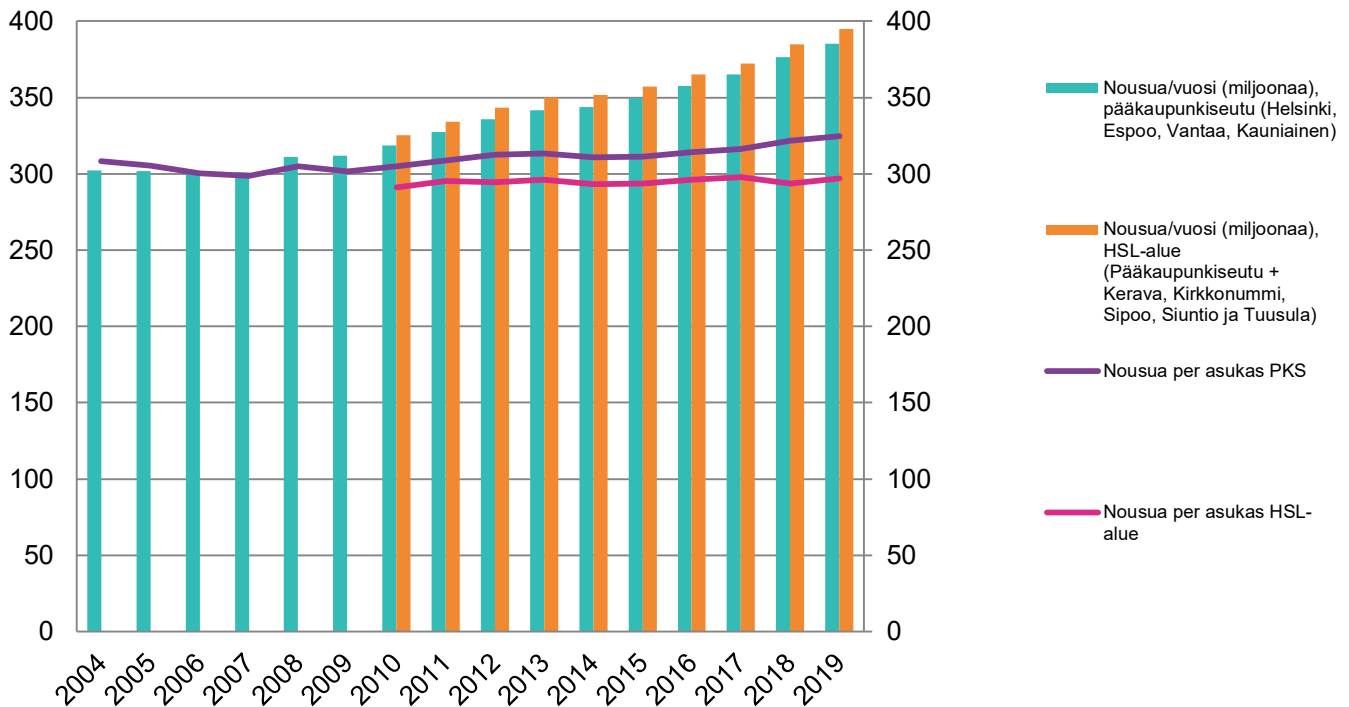


HSL-alueen nousujen määrä kasvoi 8,1 % (2016-2019)

Sopimuskaudella HSL-alueen nousujen määrä kasvoi 8,1 % (2016-2019). Nousuja HSL-liikenteessä tehtiin 365 miljoonaa vuonna 2016, 372 miljoonaa vuonna 2017, 385 miljoonaa vuonna 2018 ja 395 miljoonaa vuonna 2019.

miljoonaa nousua

nousua/asukas



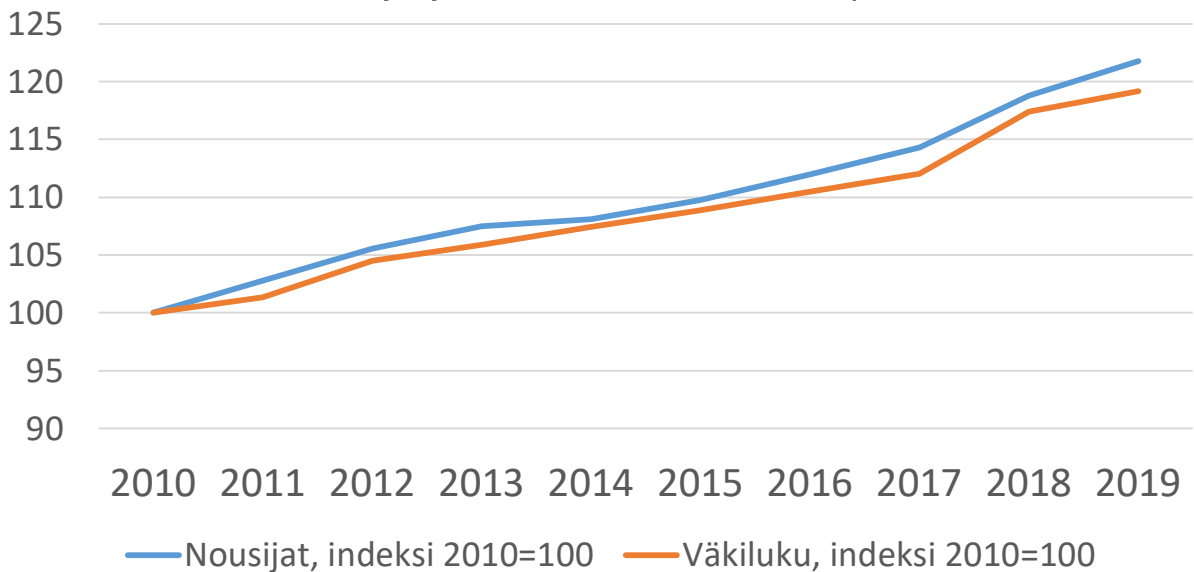
Joukkoliikenteen nousijamäärä HSL-alueella (Kerava 2006 alkaen, Kirkkonummi 2007 alkaen, Sipoo 2012 alkaen, Siuntio 2016 ja Tuusula 2018 lähtien). Indikaattori mittaa HSL-alueen joukkoliikenteen matkustajamäärän (nousujen määrä joukkoliikennevälineisiin) muutoksia vuositasona. Määrä sisältää raitiovaunun, metron, bussit sekä lähijunien osalta HSL-alueen nousut. Mukaan ei ole laskettu Suomenlinnan lautan nousuja.



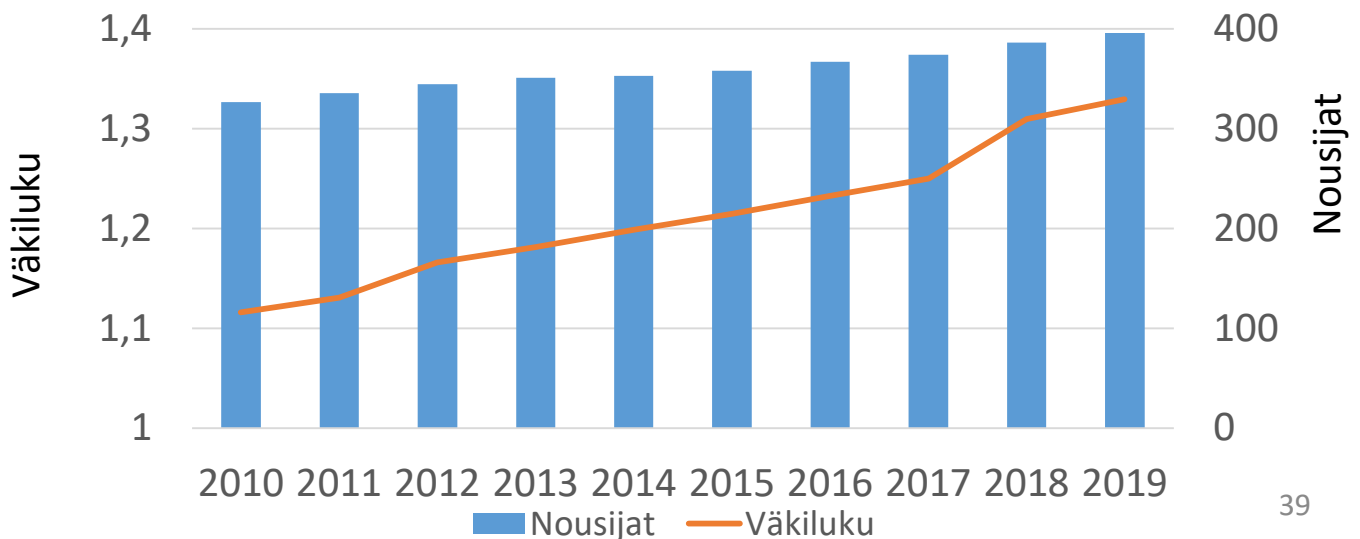
Nousujen määrä on kasvanut nopeammin kuin väkiluku

HSL:n vyöhykeuudistus toi lisää matkustajia joukko-liikenteeseen. Vuonna 2019 nousijamäärien kasvu oli vahvinta metrossa.

Nousijat ja väkiluku indeksinä esitettyinä



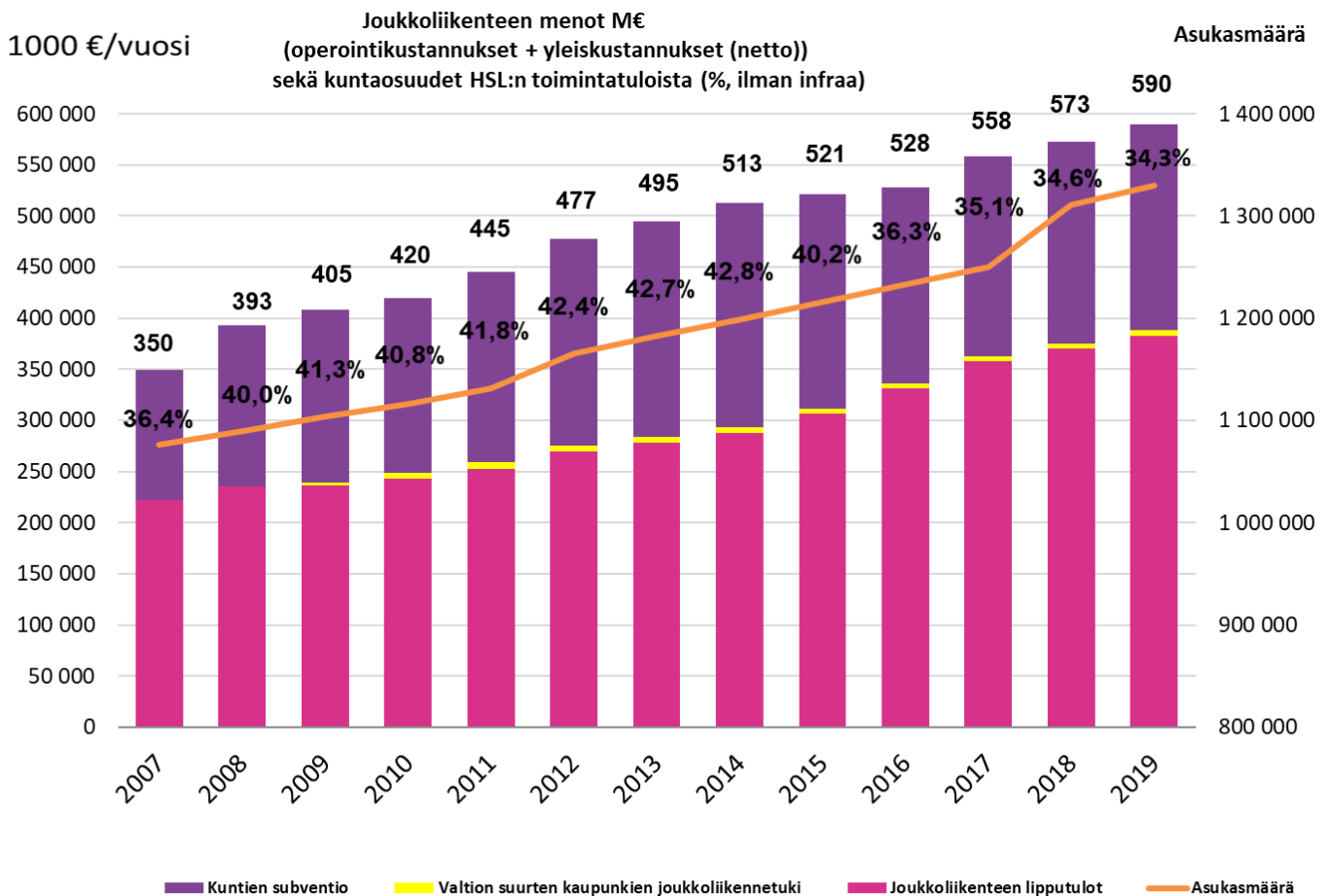
Nousijat/vuosi ja väkiluku, milj.





Subvention rakenne muuttui

Sopimuskaudella lipputulot nousivat 15,6 prosenttia. Kuntien subventio joukkoliikenteen operointiin on laskenut, koska subventio infrakustannuksiin on samaan aikaan noussut merkittävästi infrakorvausten kasvun takia. Tämän takia kuntaosuus HSL:n toimintatuloista (% , ilman infraa) on laskenut v. 2014 lähtien. Vuosina 2016-2019 se on laskenut 2,1 %. HSL-alueen joukkoliikenteen lipputulot nousivat + 3,5% vuonna 2019.



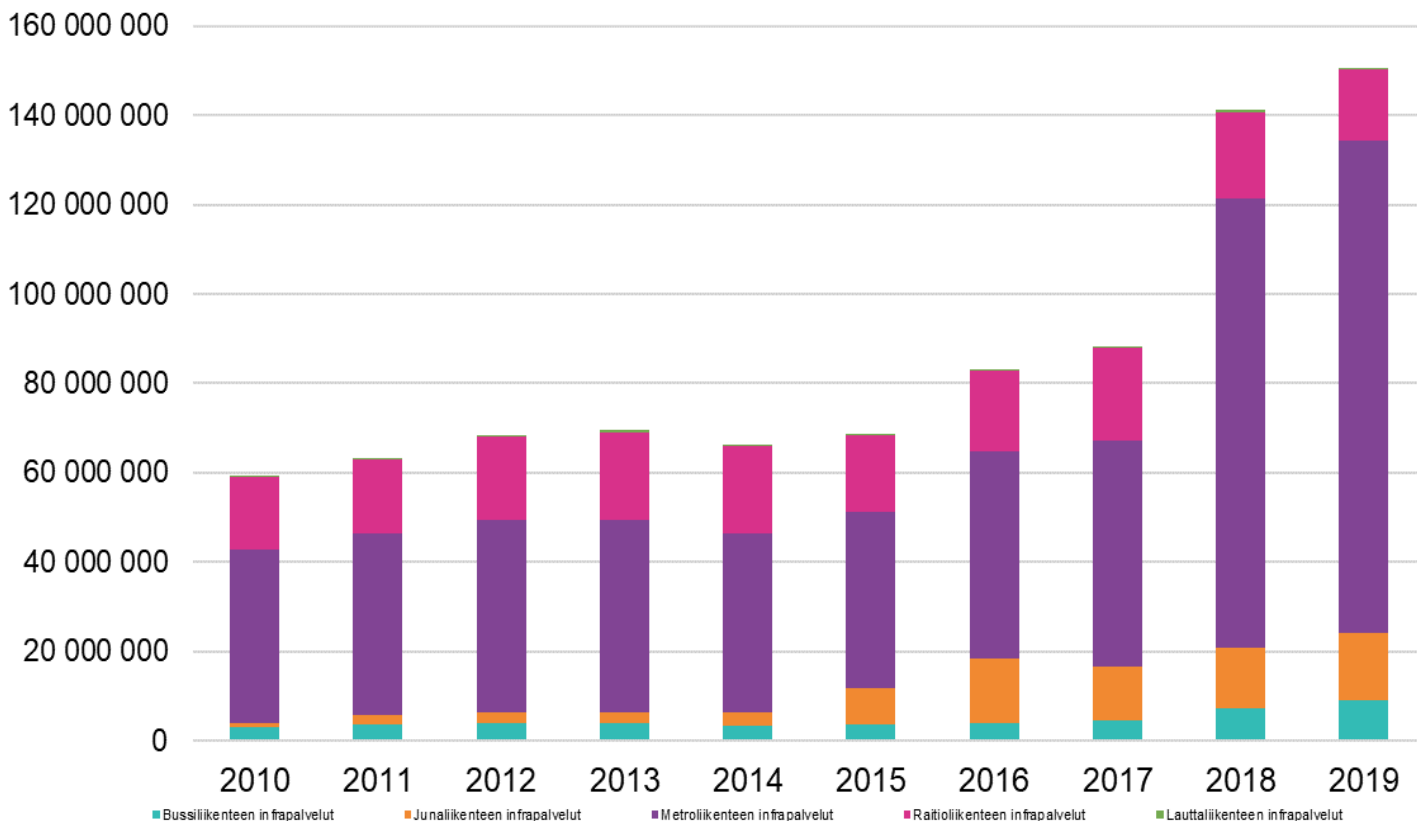
Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella (Kerava 2006, Kirkkonummi 2007, Sipoo 2012, Siuntio 2016 ja Tuusula 2018 lähtien). Kuvan joukkoliikenteen menoissa ei ole mukana infrastruktuurikustannuksia. Vuosina 2012-2015 lukuihin sisältyy HSL:n Kutsuplus-palvelu. Arvoja ei ole deflatoitu.



Subventio infrakustannuksiin on noussut merkittävästi

Sopimuskaudella subvention rakenteen muutos on ollut selkeä, koska infrakustannukset ovat nousseet, ensin Kehäradan ja sen jälkeen merkittävästi Länsimetron käyttöönoton myötä. Kuntien subventio infrakustannuksiin on noussut ja vastaavasti subventio operointiin laskenut.

HSL-kuntayhtymän jäsenkuntien HSL:n käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavat käyttöoikeuskorvaukset olivat vuonna 2019 yhteensä 150,7 milj. euroa. Käyttöoikeuskorvaukset nousivat vuodesta 2018 noin 9,5 milj. euroa (6,7%).



HSL:n maksamat infrakorvaukset vuosina 2010-2019. Arvoja ei ole deflatoitu.



Kestävien kulkutapojen palvelutaso on parantunut – joukkoliikenne

- Sopimuskauden aikana on tapahtunut isoja muutoksia HSL-alueen joukkoliikenteessä. Matkustajamäärät ja lipputulot ovat kasvaneet suotuisasti.
- Kunnat rahoittavat merkittävän osan Helsingin seudun joukkoliikenteestä. Operointikustannukset, sisältäen yleiskustannukset, olivat keskimäärin n. 560 Me / vuosina 2016-2019, joista kuntien subventio oli keskimäärin 195 Me / v. Joukkoliikenneinfrastruktuuriin on panostettu keskimäärin n. 116 Me vuodessa vuosina 2016-2019.
- HSL-alueella tehtiin vuonna 2019 joukkoliikennevälineissä 394,8 miljoonaa nousua, eli 2,6 prosenttia enemmän kuin vuonna 2018.
- HSL:n vyöhykeuudistus tuli voimaan 27.4.2019. Se on tuonut lisää matkustajia joukkoliikenteeseen. Ennen uusia vyöhykkeitä kasvua matkustajamäärissä oli 1,9 prosenttia. Uudistuksen jälkeen touko–lokakuussa matkustajia oli 3,4 prosenttia enemmän kuin vuoden 2018 touko–lokakuussa.

Merkittäviä palvelutasoon vaikuttaneita tekijöitä sopimuskaudella:

- Metron läntinen osuus aloitti liikennöinnin 18.11.2017 ja liityntäbussilinjat 3.1.2018.
- HSL:n raitioliikenteen linjastouudistus toteutettiin elokuussa 2017.
- Pasilan uusittu asema aukesi 17.10.2019.
- Helsingin Hämeentien muuttaminen joukkoliikennekaduksi alkoi vuoden 2019 alussa.
- Uudet runkolinjat 500 ja 510 aloittivat liikennöinnin 12.8.2019.
- Tapiolan bussiterminaali otettiin käyttöön maaliskuussa 2019.
- Leppävaaran bussiterminaaliin toteutettiin vuoden 2019 aikana 9 latauspaikkaa sähköbusseille.
- HSL aloitti syyskuussa 2019 yhteistyössä IdeaLab-kilpailun toisen voittajan ViaVanin kanssa uuden kutsukyytipalvelun kokeilun, joka perustuu matkojen yhdistelyyn. Itäisessä Espoossa toimivan palvelun tarkoituksena on tarjota uusia liikkumisen ratkaisuja etenkin matkaketjujen ensimmäisille ja viimeisille osuuksille. Palvelu toimi omalla mobiilisovelluksella.
- Ensimmäisiä uudentyyppisiä liikennepalveluja on tullut markkinoille.



Kestävien kulkutapojen palvelutaso - lähijunat

- Lähijunaliikenteen matkustajamäärät ovat lisääntyneet, erityisesti Rantaradalla. Lähijuniin on lisätty vuosittain vuoroja ilta- ja/tai viikonloppuliikenteeseen. Lähijunia on pidennetty ruuhka-ajan ulkopuolella ja Rantaradalla myös ruuhka-aikaan. Pääradan kaupunkiraiteilla junat pysähtyvät HSL-alueella joka asemalla. Pyöriä saa kuljettaa lähijunissa kaikkina aikoina, jos tilaa on. Toteutetut isot järjestelmämuutokset, Kehäradan ja Länsimetron avaaminen, ovat lisänneet lähijunien suosiota.
- Pasilan aseman uudistus valmistui lokakuussa 2019. Asemalle rakennettiin lisäraide ja laiturit, joiden ansiosta aseman mahdollistama junakapasiteetti ja palvelutaso nousivat. Helsingin ratapihan vaihteiden lisääminen (HELRA) on parantanut Helsingin ratapihan toimintaa.
- Kaikki HSL-lähijunaliikenne ajetaan esteettömällä, matalalattiaisella Sm5-junakalustolla (81 yksikköä).
- LVM:n tilaama lähijunaliikenne käsitti vuonna 2019 yhteysvälit Helsinki–Riihimäki-(Tampere) ja Helsinki–Lahti.
 - HSL maksaa LVM:n ostoliikenteestä nousukorvausta VR:lle HSL-lipuilla tehtyjen nousujen perusteella.
 - LVM:n ja VR:n välinen ostosopimus lähijunaliikenteestä oli voimassa v. 2019 loppuun asti. Uusi optiosopimus kattaa vuoden 2020.
- HSL:n lähijunaliikenteen kilpailuttamisessa julkaistiin tarjouspyyntö. Nykyinen sopimus on voimassa kesään 2021, jolloin alkaa kilpailutettu liikenne.
 - Rinteen hallitus keskeytti 2019 Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen kilpailutuksen.
- Uusi raideliikennelaki tuli voimaan vuoden 2019 alusta. Lailla parannetaan rautatiemarkkinoiden toimivuutta ja pantiin kansallisesti täytäntöön Euroopan unionin neljäs rautatiepaketti.



Pyöräliikenne ja jalankulku

- Vuonna 2016 Helsingissä aloittaneiden ja 2018 Espooseen laajentuneiden kaupunkipyörien suosio on kasvanut koko ajan. Koko kauden käyttäjäksi rekisteröityneitä oli Helsinki-Espoon palvelussa vuonna 2019 noin 61 300 (v. 2018: 48 500, v. 2017: 34 000).
- Kaupunkipyöräpalvelu laajeni vuonna 2019 Helsingissä itään ja pohjoiseen: uusia asemia tuli 88 ja pyöriä 880.
- Yhteensä kaupunkipyörillä poljettiin vuonna 2019 noin 3,7 miljoonaa matkaa. Käyttöaste oli Helsingissä 7 matkaa/pyörä/päivä, Espoossa 3 ja koko palvelussa 5.
- Vantaalla otettiin kesäkuussa 2019 käyttöön oma kaupunkipyöräpalvelu, joka ei ole yhteensopiva Helsinki-Espoo-palvelun kanssa. Vantaalle asemia tuli 100 ja pyöriä 1 000. Palvelun käyttöaste jäi ensimmäisellä kaudella alhaiseksi. Koko kauden polkijoita oli noin 1 160 ja matkoja tehtiin kaikkiaan noin 42 500.
- HSL järjesti Kävelykilometrikisan valtakunnallisena yhdessä Traficomin kanssa syyskuussa 2019. Kisaan osallistui 1 348 joukkuetta ja 4 005 jalankulkijaa. Kävelykilometrejä kertyi 617 646.
- Uusi liikkumispalvelu, vuokrattavat potkulaudat, tuli katukuvaan vuonna 2019.
 - HSL toteutti IdeaLab-hankintakilpailun toisen voittajan eli Samocatin kanssa asemallisen potkulautapilotin Vuosaaressa touko-lokakuussa 2019. Kokeilussa oli sekä sähköisiä että tavallisia potkulautoja, yhteensä noin 300. Asemia oli 28, joista 5 lataavia. Palvelun käyttöaste jäi matalaksi. Asiakkaita oli noin 4 400 ja matkoja tehtiin noin 17 000.
 - Helsingin kantakaupungissa aloitti keväällä 2019 useita markkinatoimijoiden asemattomia potkulautapalveluja. Myös Espoossa palvelu käynnistyi kesällä 2019.



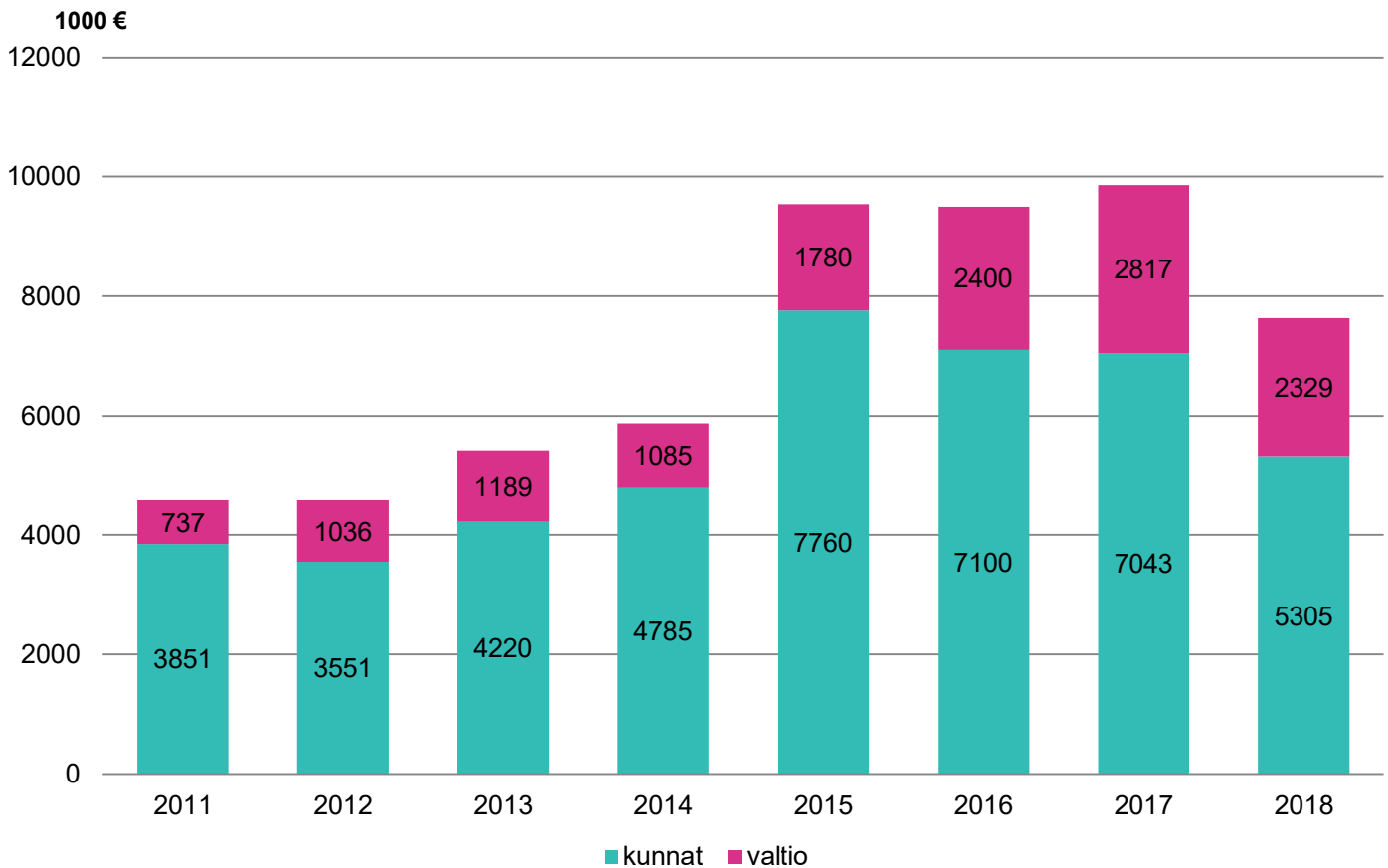
HSL-alueen ulkopuolella palvelutaso vaihtelee kunnittain

- Helsingin seudulla ELY-keskuksen toimivalta-alueeseen kuuluvat Vihti, Nurmijärvi, Järvenpää, Mäntsälä ja Pornainen. Hyvinkää järjestää oman joukkoliikenteensä.
 - Järvenpää päätti liittyä HSL:n jäseneksi 1.1.2022 alkaen, jos jäsenyys tuo merkittävän parannuksen Järvenpään ja Helsingin välillä liikennöiviin junavuoroihin.
- Kuntia on kannustettu joukkoliikenteen kokeiluihin tarjoamalla ELY-keskukselta kiinteää rahoitusosuutta. Kokeiluilla pyritään mm. löytämään uusia potentiaalisia joukkoliikenteen yhteysvälejä tai edistämään kestävän liikkumisen muotoja.
- Syksyllä 2018 aloitettua linjakokeilua Vihdin Nummelan ja Espoon Leppävaaran välillä jatkettiin syksyllä 2019 siten, että linjasta tehtiin U-liikennesopimus HSL:n kanssa. Inkoon ja Kirkkonummen matkakeskuksen välillä käynnistettiin vastaavantyyppinen linjakokeilu kesällä 2019.
- Nurmijärven uuden alueellisen käyttöoikeussopimuksen mukainen joukkoliikenne on ollut toiminnassa vuoden. Sopimus on tuonut muutoksia aikatauluihin, reitteihin, lippuihin sekä ajokaluston laatuun. Liikenne ajetaan aiempaa puhtaammalla kalustolla (EURO 5 ja EURO 6 –luokat). Erityisesti Klaukkala–Helsinki välin matkustajamäärät ovat kasvaneet selvästi ja ruuhka-aikojen kapasiteettia on täydennetty ylikuormien välttämiseksi.
- Uudenmaan ELY-keskus on käynnistämässä keväällä 2020 Inkoon ja Vihdin kunnan sekä Lohjan ja Karkkilan kaupungin kanssa selvitystä ELY-vetoisesta joukkoliikenteen järjestämistavasta ko. kuntien alueella.
- Joukkoliikennepalveluja tarjoavat Helsingin seudulla HSL:n lisäksi monet julkiset ja markkinaehtoiset toimijat, joilla on omia lippujärjestelmiään. Lipunmyyntirajapinnat on avattu eri toimijoiden taholta, mutta rajapintojen avaaminen ei itsessään palvele kuin yksittäisten kertalippumatkustajien arkea, eikä näitä palveluita ole vielä laajamittaisesti syntynyt. Haasteena on edelleen HSL-alueen ulkopuolelta tulevan, säännöllisen työmatka-/opiskeluliikenteen lippujen monimuotoisuus, joissa asiakkailta on pahimmillaan oma kausilippu jokaisen eri toimijan liikenteisiin. Lipputuotteet saattavat myös erota sekä hinnaltaan että kelpoisuudeltaan jopa samalla reitillä. Lisäksi asiakas ei voi varmasti etsiä yhdestä paikkaa kaikkia tarjolla olevia lippuja tai niiden kelpoisuuksia. Lippujärjestelmien moninaisuus on omiaan vähentämään joukkoliikenteen houkuttelevuutta.



Sekä ELY-keskuksen että kuntien joukkoliikenteen rahoitus nousi hieman vuoteen 2017 verrattuna

Kuntia on yksi vähemmän Tuusulan siirryttyä HSL-alueeseen



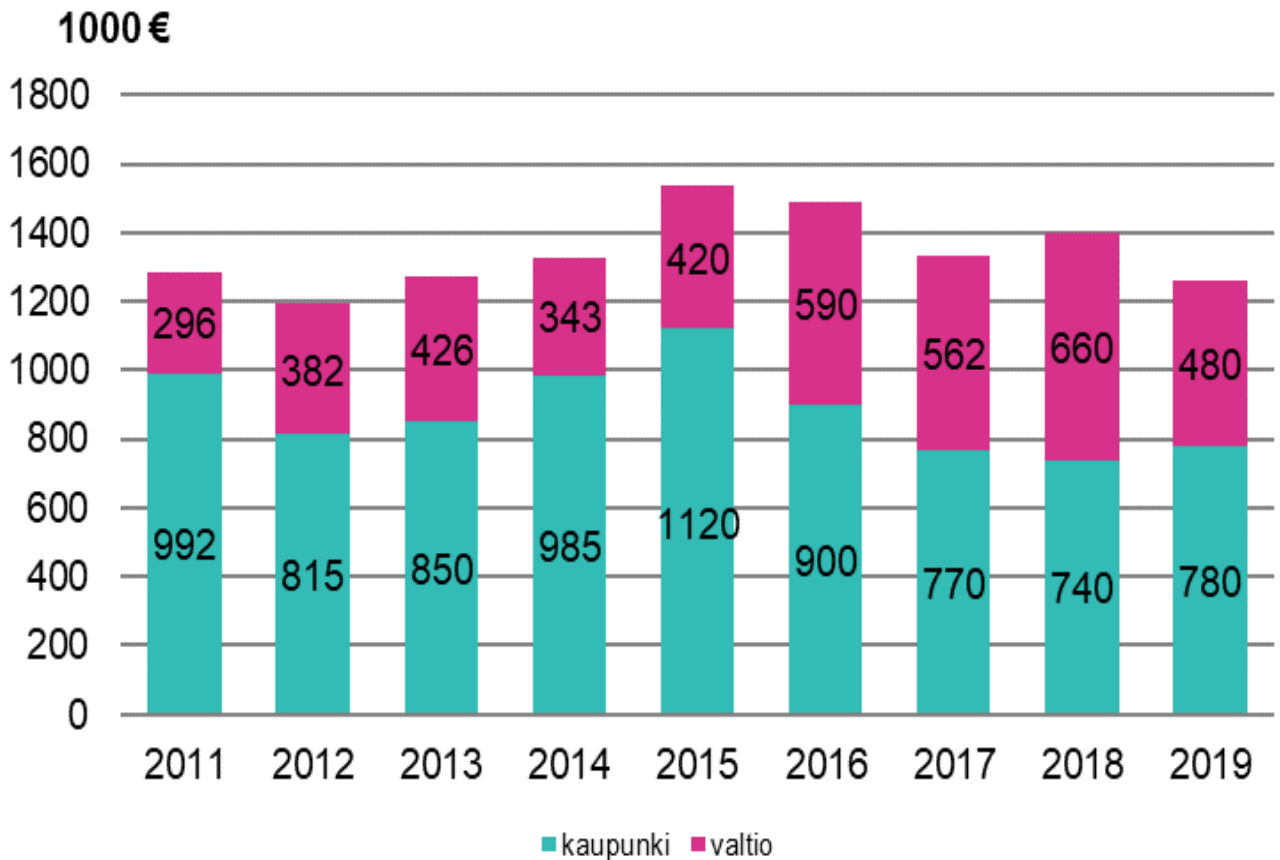
Joukkoliikenteen rahoitus muulla Helsingin seudulla (HSL-alue ja Hyvinkää eivät mukana). Kuvaajassa näkyvä muutos rahoituksessa vuosina 2017-2018 johtuu siitä, että vuoden 2018 alusta alkaen Tuusula on ollut osa HSL:ää eikä kuulu enää ELY:n toimivalta-alueeseen.

Lähde: Kuntien valtionavustushakemukset. Valtion rahoitus koostuu ELY-keskuksen myöntämästä valtionavustuksesta sekä ELY:n osuudesta liikenteiden ostoissa.

ELY-keskuksen joukkoliikenteen rahoitustiedot v. 2019 toimitetaan kevään 2020 poikkeustilanteen jälkeen.



Hyvinkään kaupungin joukkoliikennemenot laskivat hiukan vuoteen 2018 verrattuna



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

Tuki ja ostot sisältävät paikallisliikenteen käyttöoikeussopimuksen korvauksen, Metsäkaltevan alueen liikenteen, palvelubussiliikenteen oston, seutu- ja työmatkalippuset, Hyvinkään haja-asutusalueiden liikenteen ostot sekä osuudet ELY-keskuksen hankkimasta seutuliikenteestä Hyvinkäältä Nurmijärvelle ja Mäntsälään.



Hyvinkäällä paikallisliikenteen suosio kasvoi

- Hyvinkään paikallisliikenteessä tehtiin vuonna 2019 yhteensä 843 874 matkaa, joka on 1,3 % enemmän kuin vuonna 2018. Vuoteen 2009 verrattuna matkustajamäärät ovat nousseet 52 %
- Hyvinkään ja Helsingin välisessä linja-autoliikenteessä on siirrytty vuoden 2019 aikana kokonaan markkinaehtoiseen liikenteeseen. Hyvinkäältä liikennöidään Helsinkiin sekä vt 3:n käytävässä että kt 45:n eli Hyrylän kautta.
- Hyvinkää–Helsinki -työmatkalipun myynti on lopetettu.
- Oppilaskuljetuksia on keskitetty kaikille avoimiin haja-asutusalueen linja-autovuoroihin, jolloin koulutaksiliikenteen määrää on voitu vähentää.
- Hyvinkää teetti vuoden 2019 aikana paikallisliikenteen tulevaisuuden käyttövoimaselvityksen osana EU:n Life-ohjelman Canemure-hanketta.



Vuosien 2017–2019 KUHA- hankkeiden ohjelmointi

Sopimus

- KUHA-ohjelman suuruus oli sopimuksessa 30 miljoonaa euroa, josta valtion kustannusosuus (MAL-rahoitus) oli enintään 15 miljoonaa euroa.

Ohjelmointi

- Toteuttamisohjelman 17 hankkeen yhteenlaskettu kustannusarvio oli noin 35 miljoonaa euroa.
 - Siitä valtion osuus noin 20 miljoonaa, josta 9,5 miljoonaa euroa kohdistui KUUMA-kuntiin ja 10,5 miljoonaa euroa pääkaupunkiseudulle.
 - Kuntien osuus oli n. 15 miljoonaa, josta PKS-kuntien osuus oli n. 7 miljoonaa, KUUMA-kuntien n. 5 miljoonaa ja yhteisiä hankkeita n. 3 miljoonaa.
- Osittaisella yliohjelmoinnilla varauduttiin mm. markkina- ja suunnittelumuutoksiin.

Toteutuminen

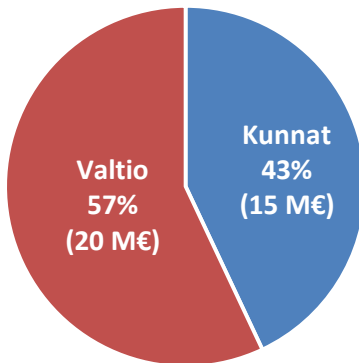
- Toteutuneissa hankkeissa valtion MAL-rahoitusta (15 M€) täydennettynä muulla perusväylänpidon rahoituksella käytettiin kahteentoista KUHA-hankkeeseen yhteensä noin 16,7 miljoonaa euroa.
- Kunnat rahoittivat KUHA-hankkeita noin 15,6 miljoonalla eurolla.
- Kolme KUHA-toteuttamisohjelman hanketta toteutettiin muulla kuin MAL-rahoituksella.
 - Lahnuksen liittymän parantaminen toteutettiin kokonaan valtion korjausvelkarakalla. Keimolan raskaan liikenteen palvelualueen laajennus toteutetaan muulla valtion rahoituksella. Kirkkonummen rautatieaseman liityntäpysäköinti toteutettiin kokonaan kunnan rahoituksella.
- Kolme KUHA-hanketta jäi toteuttamatta.



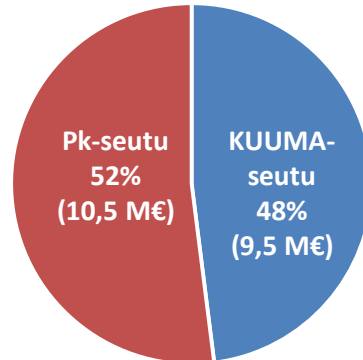
Vuosien 2017–2019 KUHA- hankkeiden toteutuminen

- MAL-rahoituksella tehdyistä hankkeista valtio rahoitti 51,7 % (16,7 M€) ja kunnat rahoittivat 48,3 % (15,6 M€).
- Toteutuneesta valtion MAL-rahoituksesta noin 52 % (8,75 M€) kohdistui KUUMA-seudulle ja 29 % (4,85 M€) pk-seudulle. 18,6 % (3,1 M€) käytettiin koko seutua hyödyttäviin hankkeisiin.

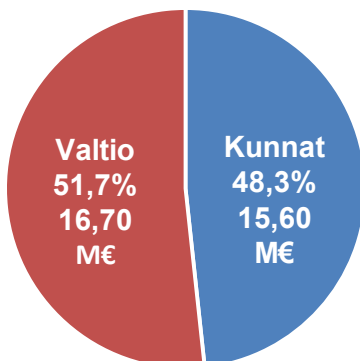
Kustannusten jakautuminen
(v. 2016 ohjelmoinnin mukaan)



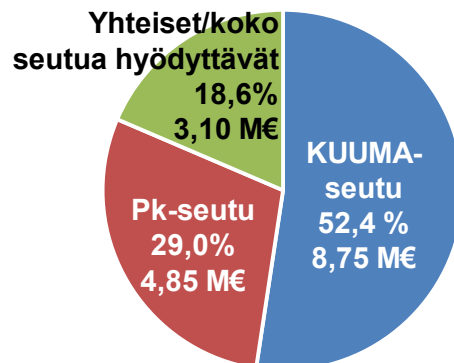
Valtion rahoituksen kohdentuminen
(v. 2016 ohjelmoinnin mukaan)



Toteuma: kustannusten jakaantuminen
MAL-rahoituksella tehdyistä hankkeista



Toteuma: Valtion rahoituksen
kohdentuminen



Koko seutua hyödyttäviä hankkeita on kaksi: MAL-hankkeiden suunnittelu ja pääpyöräilyverkon (PÄÄVE) jalankulku- ja pyöräteiden parantamishankkeet. Näissä hankkeissa kohteet ovat pieniä ja niitä on laajasti ELY:n hallinnoimalla maantieverkolla sekä pääkaupunkiseudulla että KUUMA-kunnissa. Yhteinen hanke, Mt 1521 Nikinmäki–Nikkilä, jalankulku- ja pyörätie sijoittuu sekä Vantaan että Sipoon puolelle.

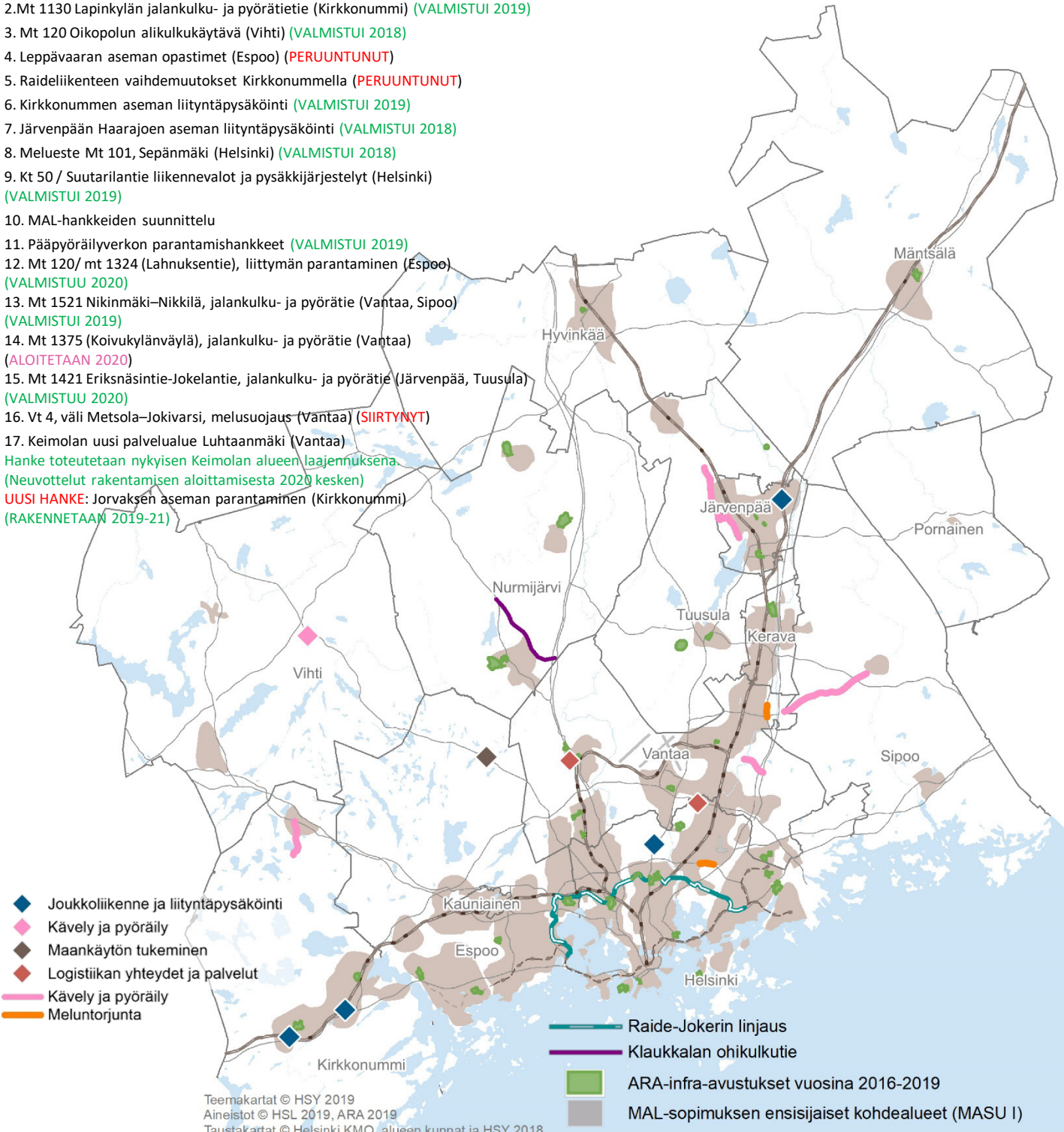


KUHA-toteutusohjelma ja kunnallistekniikan avustukset

Pienillä kustannustehokkailla hankkeilla (KUHA) edistetään muun muassa kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä liityntäpysäköinnin edellytyksiä seudun eri osissa. ARA:n myöntämät kunnallistekniikan avustukset kohdistuvat ensisijaisille kohdealueille.

KUHA-hankkeet

1. Yhdyskunnantien vaihtopysäkit (Helsinki) (VALMISTUI 2019)
2. Mt 1130 Lapinkylän jalankulku- ja pyörätietie (Kirkkonummi) (VALMISTUI 2019)
3. Mt 120 Oikopolun alikulkukäytävä (Vihti) (VALMISTUI 2018)
4. Leppävaaran aseman opastimet (Espoo) (PERUUNTUNUT)
5. Raideliikenteen vaihdeuutokset Kirkkonummella (PERUUNTUNUT)
6. Kirkkonummen aseman liityntäpysäköinti (VALMISTUI 2019)
7. Järvenpään Haarajoen aseman liityntäpysäköinti (VALMISTUI 2018)
8. Meluste Mt 101, Sepänmäki (Helsinki) (VALMISTUI 2018)
9. Kt 50 / Suutarilantie liikennevalot ja pysäkkijärjestelyt (Helsinki) (VALMISTUI 2019)
10. MAL-hankkeiden suunnittelu
11. Pääpyöräilyverkon parantamishankkeet (VALMISTUI 2019)
12. Mt 120/ mt 1324 (Lahnusentie), liittymän parantaminen (Espoo) (VALMISTUU 2020)
13. Mt 1521 Nikinmäki–Nikkilä, jalankulku- ja pyörätie (Vantaa, Sipoo) (VALMISTUI 2019)
14. Mt 1375 (Koivukylänväylä), jalankulku- ja pyörätie (Vantaa) (ALOITETAAN 2020)
15. Mt 1421 Eriksnäsintie–Jokelantie, jalankulku- ja pyörätie (Järvenpää, Tuusula) (VALMISTUU 2020)
16. Vt 4, väli Metsola–Jokivarsi, melusuojaus (Vantaa) (SIIRTYNYT)
17. Keimolan uusi palvelualue Luhtaanmäki (Vantaa)
Hanke toteutetaan nykyisen Keimolan alueen laajennuksena.
(Neuvottelut rakentamisen aloittamisesta 2020 kesken)
UUSI HANKE: Jorvaksen aseman parantaminen (Kirkkonummi)
(RAKENNETAAN 2019–21)





Liityntäpysäköinnin edistäminen on edennyt hitaasti

- Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma (8/2017 HSL) hyväksyttiin HLJ-toimikunnassa 30.3.2017. Työssä päivitettiin liityntäpysäköintialueiden seudullisuus-luokitukset sekä seudullisesti merkittävien alueiden tavoitepaikkamäärät vuoteen 2025.
 - Seudullisesti merkittävälle alueelle on suunnitteilla noin 2 900 ap ja noin 4 300 pp. Lisäksi HLJ 2015 -tavoitepaikkamäärän saavuttamiseksi tarvittaisiin seudullisesti merkittävälle alueelle noin 900 ap ja 2 400 pp lisää. Vuoden 2019 loppuun mennessä näistä yhteensä 3 800 autopaikasta on toteutunut 367 paikkaa ja 6 700 pyöräpaikasta on toteutunut 688 paikkaa.
- Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA)-ohjelmassa toteutettiin Järvenpään Haarajoen ja Kirkkonummen aseman liityntäpysäköintialueet.
- MAL-sopimuksen liityntäpysäköinnin kustannusjakoperiaatteen mukaisesti seudun kunnat ja valtio rahoittavat liityntäpysäköinti-investointeja yhdessä. Useat kunnat ovat käyneet neuvotteluja LIIPY-kohteiden (mm. Kalasatama ja Kerava) kustannusjaosta sopimiseksi. Valtion rahoitusta ei kuitenkaan ole onnistuttu hankkeille löytämään, joten sopimuksen kirjaus on jäänyt tältä osin toteutumatta.
- 1.4.2019 tuli voimaan liikenteen palveluista annetun lain muutos, jossa mm. edellytetään tarjoamaan liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelujen asiakkaille. Säännös edellyttää pysäköinnin järjestäjältä tunnistautumisratkaisua, joka ei aseta käyttäjiä eriarvoiseen asemaan sen perusteella, minkä palveluntarjoajan kautta asiakas on tietyn julkisen liikenteen matkan hankkinut. Säännös voi myös johtaa liityntäpysäköintialueiden käyttöön muillekin kuin joukkoliikenne-asiakkaille. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on antanut 10.12.2019 ohjeen koskien säännöksen terminologiaa, vastuutahoja ja tulkintaa.
- Vuodenvaihteessa 2019-2020 otettiin käyttöön mahdollisuus tunnistautua liityntäpysäköintiin HSL-sovelluksen (ja paikoin VR:n) lipuilla kaikissa 15 joukkoliikennelipun näyttämistä vaativissa kohteissa. Myös liikkumis- ja yhdistämispalvelujen kautta ostetut HSL-liput toimivat laitteissa.
- Noin 10 liityntäpysäköintialueelta kerätään reaaliaikaista dataa vapaista paikoista. Tietoa vapaista paikoista välitetään esimerkiksi Reittioppaassa ja tienvarsinäytöillä. Data on avoimesti saatavilla.



Raide-Jokerin ja Klaukkalan ohikulkutien rakentaminen alkoivat vuonna 2019. Pisara-radan kehittämispolku valmistui.

- Raide-Jokerin allianssi aloitti toimintansa vuoden 2017 lopussa. Raide-Jokerin rakentaminen alkoi kesäkuussa 2019 ja tavoitteena on, että liikenne alkaisi 6/2024.
 - Allianssin kehitysvaiheessa (tammikuun 2019) hankkeen kustannukset nousivat 386 milj. euroon. Lisäksi varikon hinta nousi 69,5 milj. euroon. Kunnat ovat hyväksyneet kustannusmuutoksen.
 - Helsingin hallinto-oikeus jatkoi Patterimäen puidenkaatamisen toimenpidekieltoa helmikuussa 2020. Raide-Jokeri-pikaraitiotie alittaa Pajamäessä sijaitsevan Patterimäen puiston osittain tunnelissa. Jotta toimenpidekiellon vaikutukset pikaraitiotiehankkeen aikatauluun ja kustannuksiin pystytään minimoimaan, käynnistetään tunnelin rakentaminen Patterimäen pohjoispuolelta.
- Klaukkalan ohikulkutien rakentaminen aloitettiin helmikuussa 2019 ja tie valmistuu syksyllä 2021.
- MAL 2019 -suunnittelussa määriteltiin Pisaran toimenpidepolku Helsinki–Pasila -rautatiejärjestelmän kehittämisestä kokonaisuutena. Liikennöinnin vaihtoehtoja selvitettiin vuoden 2019 alkupuolella ja tarkastelujen pohjalta on määritelty Pisara+ -toimenpidepaketti LVM:n, Väyläviraston, Helsingin ja Vantaan kaupunkien, sekä HSL:n yhteistyönä.
- Lisäksi vuosina 2019-2020 on tarkasteltu lähijunaliikenteen varikkotarpeita.



Tiemaksuja on tarkasteltu

- Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelmassa tiemaksut ovat mukana yhtenä merkittävänä ja tehokkaana keinona vähentää ajoneuvoliikenteen päästöjä. Suunnitelmassa esitetään, että valtio valmistelee tiemaksujen käyttöön ottamisen mahdollistavaa lainsäädäntöä, ja että seutu ja valtio yhdessä suunnittelevat ja arvioivat Helsingin seudulle toteuttamiskelpoista tieliikenteen hinnoittelujärjestelmää, joka on riittävän tehokas/vaikuttava päästövähennysten kannalta. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.
- 10.12.2019 julkaistussa Sanna Marinin hallitusohjelmassa on kirjattu, että Suomeen ”Säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton”. Valtio ei ole vielä 3/2020 mennessä aloittanut lainvalmistelua.
- MAL 2019 -jatkotyönä käynnistetään tiemaksujärjestelmän iteroiva suunnittelu ja vaikutusten arviointi. Syksyn 2019 aikana tarkennettiin työn esiselvitystarpeita. Esiselvitysvaihe tuo osaltaan lisätietoa kokonaisuudesta ja mahdollistaa suunnittelun etenemisen ja osaprojektien aloittamisen joustavasti lähtökohtien tarkennuttua.
- Teemaa käsitellään myös liikenteen kokonaisverouudistuksen (VM) yhteydessä ja fossiilittoman liikenteen tiekarttaa laadittaessa (LVM).



Osapuolet yhteistyössä edistävät:

55



Toimet, joita osapuolet yhteistyössä edistävät	Lisätietoja seurannasta
Yhteentoimivan tunnistepohjaisen lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönotto	 HSL kehittää tunnistepohjaista lippu- ja maksujärjestelmää yhdessä LMJ oy:n, Turun, Oulun ja Tampereen kanssa. LVM myönsi 2019 0,6 milj.e kehittämisprojektiin. Järjestelmän tekninen suunnittelu on käynnissä ja jatkuu edelleen.
Reaaliaikaisen matkustajainformaation kattavuutta ja laatua, avoimen datan ja rajapintojen käyttöä ja avoimeen sovelluskoodiin perustuvia ratkaisuja	 HSL:n reaaliaikainen Reittiopas on käynnissä ja liikennepalvelulain edellyttämät rakenteet kunnossa. Digitransitin kykyä näyttää häiriöt liikenteessä on parannettu. Suurin osa ELYn järjestämästä liikenteestä on reaaliaikaisessa seurannassa ja valmius reaaliaikaisen matkustajainfon tuottamiselle on olemassa.
Matkaketjujen toimivuutta kansainvälisessä ja valtakunnallisessa liikenteessä erityisesti solmu- ja vaihtokohteissa	 Pasilan aseman uudistus valmistui lokakuussa 2019. Asemalle on rakennettu lisäraiteita ja laitureita, joiden ansiosta aseman mahdollistama junakapasiteetti ja sitä kautta palvelutaso nousivat. HSL on mahdollistanut lippujensa myynnin avoimien rajapintojen avulla. Palvelua, joka yhdistäisi kattavasti lähi- ja kaukoliikenteen matkojen tietoja ei ole, koska markkinaehtoisen liikenteen aikataulutiedot eivät päivitty matka.fi:hin.
Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään maamme merkittävimpanä kansainvälisenä lentokenttänä	 Finavia sai EU-rahoitusta multimodaalille matkakeskushankkeelle. 2017 käynnistyneessä lentoliikenneverkostossa on mukana yksityisen, julkisen ja 3. sektorin toimijoita.
Toimivien seudullisten joukkoliikennepalvelujen toteutumista ja yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostumista seudulle	 HSL:n vyöhykeuudistus toteutui 27.4.2019. Järvenpää päätti liittyä HSL:n jäseneksi 1.1.2022 alkaen, jos jäsenyys tuo merkittävän parannuksen Järvenpään ja Helsingin välillä liikennöiviin junavuoroihin. HSL-sovellukseen ja HSL:n avoimeen lipunmyyntirajapintaan on lisätty HSL:n kehyskuntaliput.
Raskaan liikenteen pysäköintiä koskevien seudullisten linjausten laadintaa	 Raskaan liikenteen taukopaikkojen investointien kustannus- ja vastuunjakomalli kuntien ja valtion välillä on valmisteltu ja kirjattu MAL 2019 -suunnitelmaan. Taukopaikkojen osoittaminen kaavoituksessa ei ole edistynyt. Vantaan Keimolassa sijaitsevan väliaikaisen paikan laajentamisen rakennussuunnittelu on valmistunut. Neuvottelut vuokrasopimuksesta ovat kesken.
Uusien käyttövoimien lisääminen joukkoliikenteessä	 Vuonna 2019 HSL:llä oli liikenteessä 45 sähköbussia. Helsingissä ja Espoossa oli vuonna 2019 bussien latausasemia 7 kpl. ELY-keskuksen järjestämästä liikenteestä suurin osa ajetaan EURO VI tai V -luokkien ajoneuvoilla. HSL-yhteistyön myötä ELY-liikenteeseen tulee ensimmäinen sähköbussi. Markkinaehtoisessa liikenteessä ei ole erityisiä kaluston laatuvaatimuksia päästöjen osalta.
Valtion liikenteeseen kohdistuvia rahoitusvälineitä ja tukia ohjataan kokonaisuutena	 Kokonaisrahoitusnäkökulmaa on tarkennettu MAL 2019 -suunnitelman laadinnan aikana.
Syvennetään kuntien yhteistyötä M,A,L suunnittelussa	 MAL 2019-suunnitelma hyväksyttiin keväällä 2019 seudun päätöksenteossa ja käsiteltiin kesän ja syksyn aikana lähes kaikissa Helsingin seudun kunnissa. MAL 2019 -prosessista tehtiin 2019 jälkiarviointi, mikä nosti esiin kehittämistarpeita.



Lähteet:

- Asuntotuotanto- ja kaavoitustiedot: Helsingin seudun kunnat, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY ja Uudenmaan liitto
- Kaavavarantotiedot: HSY:n SeutuRAMAVA I/2020 ja KUUMA-kunnat
- MAL 2019 –suunnitteluprosessia koskevat tiedot: valmistelusta vastaavat
- Valtion toimenpiteitä koskevat tiedot: ympäristöministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, A-Kruunu Oy, valtiovarainministeriö, Senaatti-kiinteistöt Oy, oikeusministeriö
- Liikenteen tiedot: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, liikenne- ja viestintäministeriö, Väylä, Traficom, Traffic Management Finland ja Uudenmaan ELY-keskus



Lisätiedot:

MAL-sihteeristön puheenjohtaja, asuntoneuvos
Tommi Laanti, ympäristöministeriö
Puh. 0295 250 146, tommi.laanti@ym.fi

Aineistot verkossa:

www.hsy.fi

- MAL-seuranta
- Avoin data
- Karttapalvelu (kartta.hsy.fi)

www.ym.fi / maankäyttö ja rakentaminen

