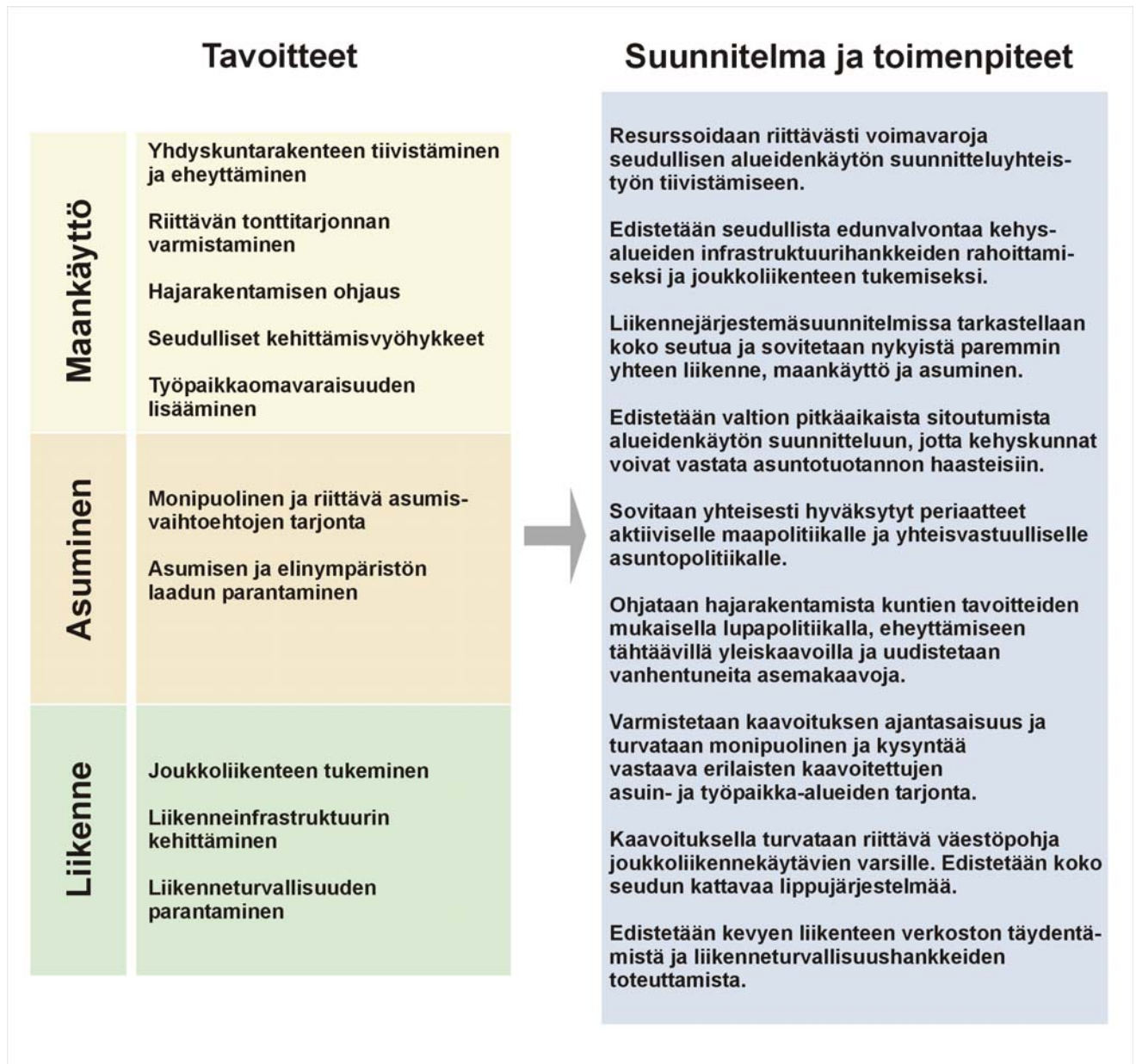


17.4.2007



Uudenmaan liitto  
 Kuntaryhmä Nelosten ja KUUMA-kuntien MAL-suunnitelma

Competence. Service. Solutions.

<b>Sisältö</b>		<b>1</b>
<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b>	<b>2</b>
1.1	Suunnitelman lähtötiedot ja tavoite	2
1.2	Suunnitelman valmistelu ja organisointi	2
1.3	Suunnitelman käsittely ja sitovuus	2
<b>2</b>	<b>MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMINEN</b>	<b>3</b>
2.1	Yhteistyön nykytila	3
2.2	Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämishaasteita	4
2.3	Yhteinen visio ja tavoitteet	11
<b>3</b>	<b>SUUNNITELMA MAL-YHTEISTYÖN PARANTAMISESTA</b>	<b>13</b>
3.1	Yleiset periaatteet	13
3.2	Maankäyttö	13
3.3	Asuminen	15
3.4	Liikenne, liikennejärjestelmäsuunnitelma	15
3.5	Yhteenveto	17
<b>4</b>	<b>MUUT TARPEELLISET TOIMENPITEET MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMISEN PARANTAMISEKSI</b>	<b>19</b>

## **Liitteet**

Liite 1. Liikenteen kärkihankkeet ja maankäytön kehittämisvyöhykkeet

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Suunnitelman lähtötiedot ja tavoite

Kuuma-kuntien ja Kuntaryhmä Nelosten yhteinen MAL-suunnitelma perustuu Kuuma-kuntien yhteiseen kehitys- ja ympäristökuvaan sekä Kuntaryhmä Nelosten MAL-strategiaan ja niistä laadittuun kehyskuntien yhteiseen MAL-selvitykseen. MAL-suunnitelman aikatahtäin on noin vuodessa 2030. Taustalla on laaja aineisto kuntia ja kuntaryhmiä koskevaa maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen sekä kuntien kehittämisen strategioihin liittyvää materiaalia, suunnitelmia ja päätöksiä. Lisäksi on hyödynnetty Uudenmaan maakuntakaavoitukseen liittyvää aineistoa.

Suunnitelman laatimisen tavoitteena on ollut tuottaa Kuuma-kuntien ja Kuntaryhmä Nelosten yhteinen näkemys kehyskuntien maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä osaksi koko Helsingin seutua koskevaa puitelain uudistuksessa tarkoitettua MAL-suunnitelmaa.

## 1.2 Suunnitelman valmistelu ja organisointi

MAL-suunnitelman pohjaksi laadittiin ensin ns. MAL-selvitys, jossa yhdistettiin v. 2006 valmistuneet Kuuma-kuntien kehitys- ja ympäristökuva sekä Kuntaryhmä Nelosten yhteinen MAL-strategia. Aineisto analysoitiin ja sitä yhteismitallistettiin, olennaiset lähtökohdat suunnitelman laatimiselle koottiin tiiviiksi raportiksi sekä kartoille. Yhdistämistyöstä vastasi Pöyry Environment Oy kuntaryhmien edustajien sekä Uudenmaan Liiton ohjauksessa.

Osittain samanaikaisesti selvityksen laadinnan kanssa aloitettiin MAL-suunnitelman laatiminen niiden johtopäätösten perusteella, joihin oli päädytty selvitystyössä. Suunnitelman sisältötavoitteita ja raporttirunkoa käsiteltiin useaan otteeseen valmisteleavassa työryhmässä, johon kuuluivat Uudenmaan Liitosta Seija Vanhanen ja Sanna Jylhä, Kuuma-kunnista Lea Piistari-Niemelä sekä Kuntaryhmä Nelosista Jyrki Meronen. Lisäksi suunnitelman periaatteita käsiteltiin laajassa ohjausryhmässä, johon oli edellisten lisäksi kutsuttu kaikkien kuntien edustajat. Myös Vantaan ja Helsingin kaupunkien edustajat olivat paikalla yhdessä laajan ryhmän kokouksessa suunnitelman laatimisen aikana.

## 1.3 Suunnitelman käsittely ja sitovuus

MAL-suunnitelmaa on tarkoitus käsitellä alueen kunnissa kevään 2007 aikana. Tavoitteena on, että kunnissa voitaisiin hyväksyä yhtenäiset periaatteet ja tavoitteet Helsingin seudun kehittämistä tämän MAL-suunnitelman pohjalta.

Suunnitelma ei korvaa kunnissa tai maakuntaliitossa tehtäviä lakisääteisiä suunnitelmia, vaan on luonteeltaan niiden yhteisiä periaatteita kokoava ja suosituksia sekä yhteisiä näkemyksiä esittävä asiakirja. Suunnitelma pyrkii vaikuttamaan siihen päätöksentekoon, joka koskee koko Helsingin seudun maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen vaikuttavia seikkoja. Suunnitelman avulla haetaan selkänöjaa sellaiselle suunnittelulle ja päätöksenteolle, joka mahdollisimman hyvin ja yhdenmukaisesti edistäisi Helsingin seudun myönteistä kehitystä.

## 2 MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMINEN

### 2.1 Yhteistyön nykytila

Kuntien lisäksi nykyisiä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmia laativia toimijoita Helsingin seudulla ovat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitot, kuntaryhmät (Kuntaryhmä Neloset<sup>1</sup> ja KUUMA-kunnat<sup>2</sup>), YTV<sup>3</sup>, pääkaupunkiseudun neuvottelukuntakunta, Helsingin seudun yhteistyökokous ja valtion alueelliset toimijat. Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista on tehty pääosin kunta- ja maakuntakaavoituksen kautta.

Puitteet kuntien väliselle vapaaehtoiselle yhteistyölle on luotu Helsingin seudun kuntien yhteistyösopimuksella vuonna 2005. Kuntien valtuustot ovat hyväksyneet sopimuksen. Yhteistyötä voidaan vaiheittain syventää ja laajentaa kumppanuudella valtion kanssa. Helsingin seudun yhteistyön toimialue on yleinen, mutta ensivaiheessa valmistellaan maankäytön, liikenteen ja asumisen strategia. Strategialla haetaan ratkaisuja seudun asuntotuotannon haasteisiin, joukkoliikenteen kehittämiseen, maankäytön kehittämishankkeiden toteuttamiseen ja tukea asuntotuotantoon tarvittavien maa-alueiden käyttöön saamiseksi.

Helsingin seudun yhteistyökokouksen muodostavat 14 kunnan johtavat poliitikot. Kokouksen valmistelu ja toimeenpano tapahtuu kuntaryhmittäin:

- Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta (Espoo, Helsinki, Kauniainen, Vantaa)
- KUUMA-kunnat (Järvenpää, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Tuusula)
- Kuntaryhmä Neloset (Hyvinkää, Kirkkonummi, Sipoo, Vihti)

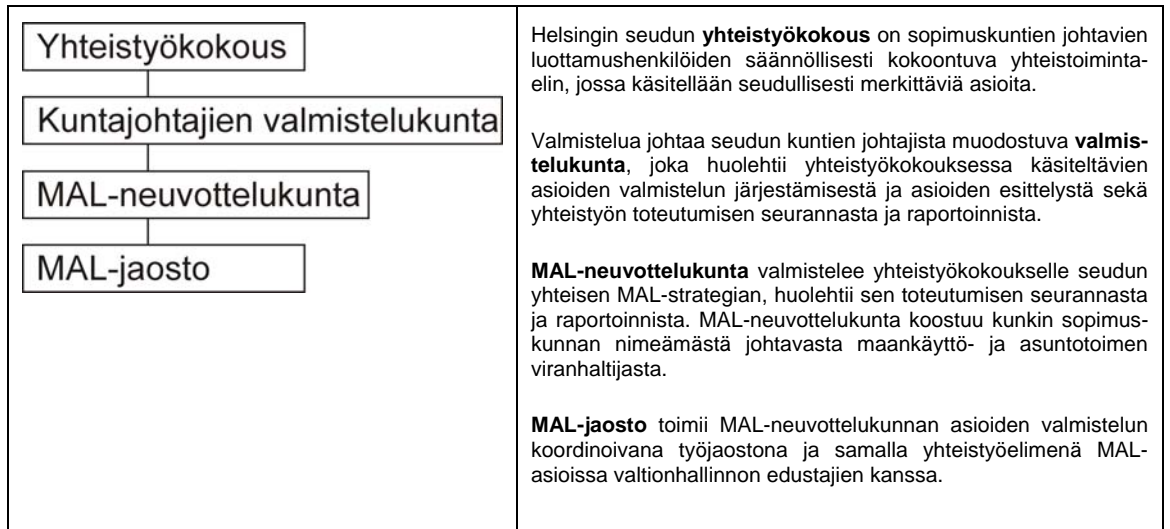
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen neuvottelukuntaan kuuluvat kuntien nimeämät johtavat maankäyttö- ja asuntotoimien viranhaltijat valmistelevat Helsingin seudulle yhteistä maankäytön, asumisen ja liikenteen strategiaa, jossa seutua tarkastellaan 14 kunnan muodostamana kokonaisuutena. MAL-strategian tavoitteena on saada aikaan hallittu yhdyskuntarakenne, riittävästi ja monipuolisia asumisvaihtoehtoja sekä

<sup>1</sup> Hyvinkään kaupunki, sekä Kirkkonummen, Sipoon ja Vihdin kunnat muodostavat kuntaryhmä Neloset. Kuntaryhmä toiminta keskittyy ensisijaisesti yhteistyöhön Helsingin seutua koskeissa asioissa. Kuntaryhmä Neloset on järjestäytynyt kuntien välinen yhteistyöryhmä, joka on sopinut yhteistyöperiaatteistaan sekä toimialastaan. Nelosten toiminta perustuu vapaaehtoiseen vuorovaikutukseen ja kuntaryhmän kuntien yhteisten tavoitteiden esille nostamiseen, sekä yhteistyöhön edunvalvonnassa. Kuntaryhmä Neloset laativat kesällä 2006 selvityksen nykyisistä MAL-strategioista ja yhteistyön kehittämisestä Helsingin seudulla.

<sup>2</sup> Keski-Uudenmaan KUUMA-kunnat, Järvenpää, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi ja Tuusula loivat vuonna 2003 hyväksytyssä KUUMA-kumppanuusohjelmassa perustan kuntien väliselle yhteistyölle. Pornainen liittyi yhteistyöhön vuoden 2005 alusta alkaen. KUUMA-yhteistyön tavoitteena on lisätä alueen elinvoimaa ja vetoa, vahvistaa alueen kilpailuasemaa, luoda alueellisia yhteistyömalleja ja palvelurakenteita, huolehtia yhteisestä edunvalvonnasta ja omistajapolitiikasta sekä parantaa palvelutuotannon tehokkuutta. KUUMA-kuntien strategiset painopisteet ovat palveluyhteistyö, liikenne, maankäyttö, omistajapolitiikka ja edunvalvonta. Konkreettisia maankäytön, liikenteen ja asumisen yhteistyön tuloksia ovat KUUMA-kuntien maankäytön kehitys- ja ympäristökuvaa sekä sen jatkotoimenpiteenä laadittava yhteinen asuntopolitiittinen ohjelma.

<sup>3</sup> Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV huolehtii Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja seudullisesta joukkoliikenteestä, jätehuollosta, ilmanlaadun seurannasta, ylläpitää seututietoja ja tekee seudullisia selvityksiä. YTV palvelee jäsenkuntiansa lisäksi useita lähikuntia sopimusperusteisesti.

toimiva liikennejärjestelmä. Helsingin seudun MAL-yhteistyön organisaatiokaavio on esitetty kuvassa 2-1.



Kuva 2-1. Helsingin seudun MAL-yhteistyön organisaatiokaavio.

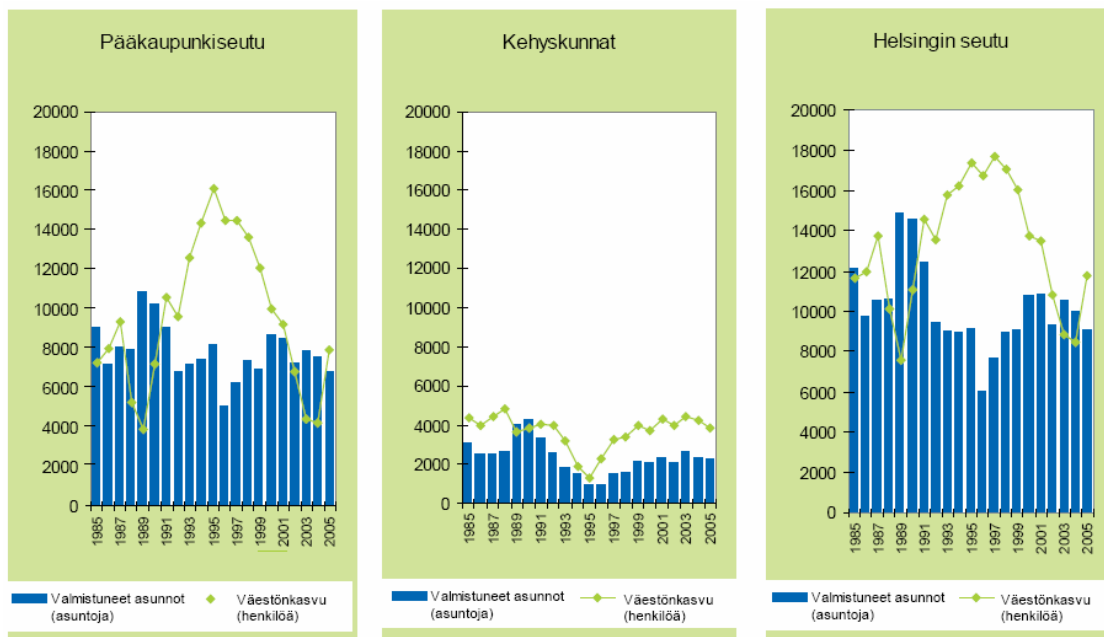
## 2.2

### Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämishaasteita

Viimeisen kymmenen vuoden aikana väestönkasvu on Suomessa keskittynyt suurimmille työssäkäyntialueille. Helsingin seudun kasvu on ollut voimakasta kansainvälisessäkin vertailussa. Huomattava osa seudulle suuntautuvasta muuttoliikkeestä on kohdistunut pääkaupunkiseudun kehyskuntiin. Kasvun aiheuttamista haasteista suurimmat liittyvät kuntien palvelurakenteeseen ja -tuotantoon, työvoiman saatavuuteen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseen, jota on tähän asti tehty lakisääteisesti kaavoituksen yhteydessä kunta- ja maakuntatasolla. Helsingin seudun nopean kasvun, maankäytöllisten muutosten ja ilmastonmuutoksen vuoksi on noussut esiin tarve uudellaisiin maankäyttöön ja kehityksen ohjaukseen liittyviin tarkasteluihin ja organisoitumiseen.

Helsingin seudun kasvun on ennustettu olevan vuoteen 2015 mennessä yhteensä noin 110 000 asukasta (Helsingin seudun asuntoraportti 2006). Kasvusta noin 42 000 ennustetaan kanavoituvan kehyskuntiin, missä asuntotuotanto ja väestökasvu ovat olleet nousussa lamavuosista toipumisen jälkeen. Pääkaupunkiseudun väestönkasvu on sitä vastoin hidastunut merkittävästi 1990-luvun lopun jälkeen (ks. kuva 2-2).

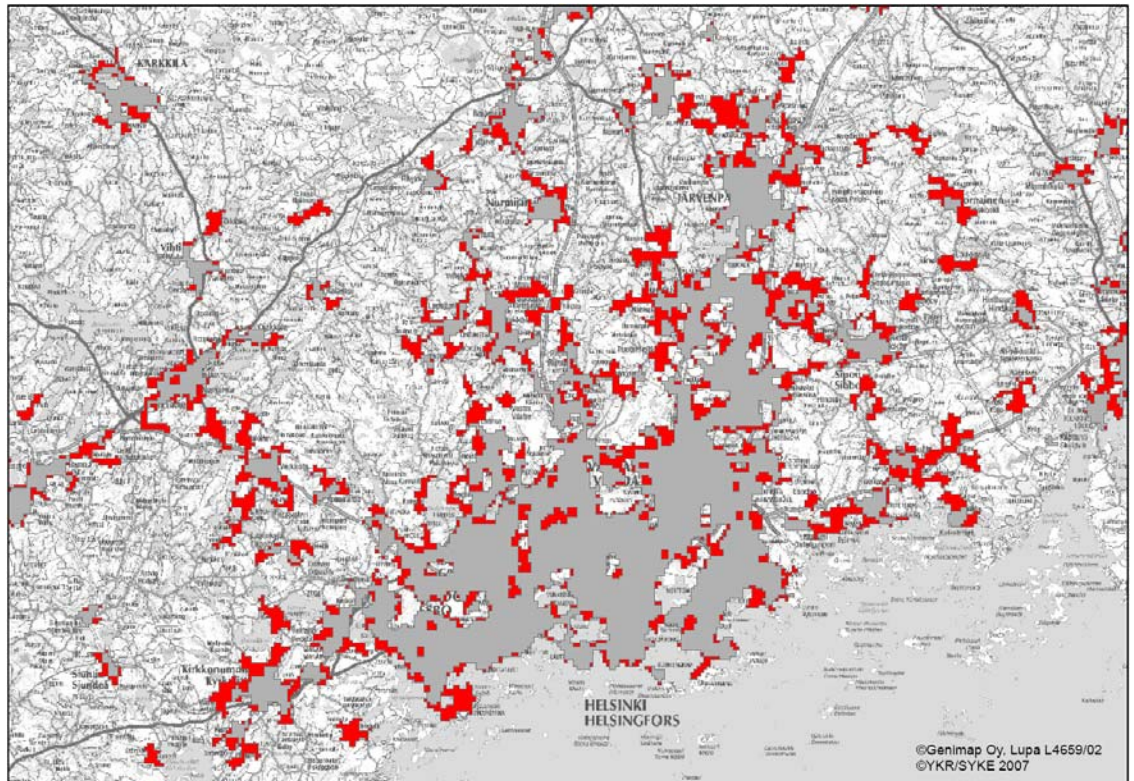
Kehyskuntien rooli koko metropolialueen kehittämisessä on hyvin merkittävä. Kehyskunnissa on huomattavaa kasvupotentiaalia, joka voi tarjota monipuolisia maankäytön ja asumisen mahdollisuuksia koko seudun tarpeisiin. Kasvupaineiden ohjautuminen kehyskuntiin aiheuttaa myös tarvetta yhteistyölle ja seudulliselle kokonaisnäköykselle alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjauksessa. Sillä, mihin kasvu kehyskunnissa suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja liikenneverkkoon ohjautuu, voi olla huomattavaa merkitystä myös pääkaupunkiseudun kehittämisen lähtökohdille.



Kuva 2-2. Asuntotuotanto ja väestönkasvu Helsingin seudulla 1985-2005. (Lähde: www.ytv.fi)

### Alue- ja yhdyskuntarakenne

Toiminnallinen pääkaupunkiseutu on kasvamassa sekä aluerakenteellisesti että yhdyskuntarakenteellisesti yli hallinnollisesti määritellyn YTV-alueen rajan. Aiemmin Helsingin niemen muodostamasta “kämmenestä” kasvanut “sormirakenne” on laajentunut ja “kämmen” ulottuu nykyään käytännössä Kehä III:lle ja sormet pohjoisessa Hyvinkäälle ja lännessä Kirkkonummelle asti. Keski-Uusimaa on suuntautumassa yhä tiiviimmäksi osaksi Helsingin ja pääkaupungin seudullista kokonaisuutta ja toisaalta Hyvinkää ja Riihimäki muodostavat oman toiminnallisen kokonaisuutensa. (Uudenmaan liitto 2007)



Kuva 2-3. Helsingin seudun taajamien laajeneminen v. 1980-2005. Harmaalla on kuvattu vuoden 1980 mukainen YKR-taajama ja punaisella laajenemisalueet. Lähde: YKR/SYKE.

Väestönkasvu kehyskunnissa ja pääradan varren kunnissa on ollut erittäin nopeata ja työssäkäynti pääkaupunkiseudulla on jatkuvasti lisääntynyt. Kerava, Järvenpää, Tuusulan pääkeskus Hyrylä, Nurmijärven Klaukkala ja Kirkkonummi muodostavat pääkaupunkiseudun ulkokehälle sijoittuvan taajamaryypän, jolla on keskeinen sijainti ja hyvät liikenneyhteydet. Myös Nurmijärven kirkonkylä ja Vihdin Nummela ovat muodostuneet kiinteämmäksi osaksi toiminnallista Helsingin kaupunkiseutua. Uusien moottoriteiden ja raideliikenneyhteyksien rakentamisen myötä pääkaupunkiseudun vaikutuspiiri laajenee edelleen ja käsittää entistä selkeämmin myös Mäntsälän, Pornaisen ja Hyvinkään. Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen tasapainoista kehittämistä idässä on häirinnyt mm. maakuntaliittojen raja, mutta tulevaisuudessa Sipoo liittyy nykyistä voimakkaammin niin yhdyskuntarakenteellisesti kuin toiminnallisesti Helsingin seutuun. (Uudenmaan liitto 2007)

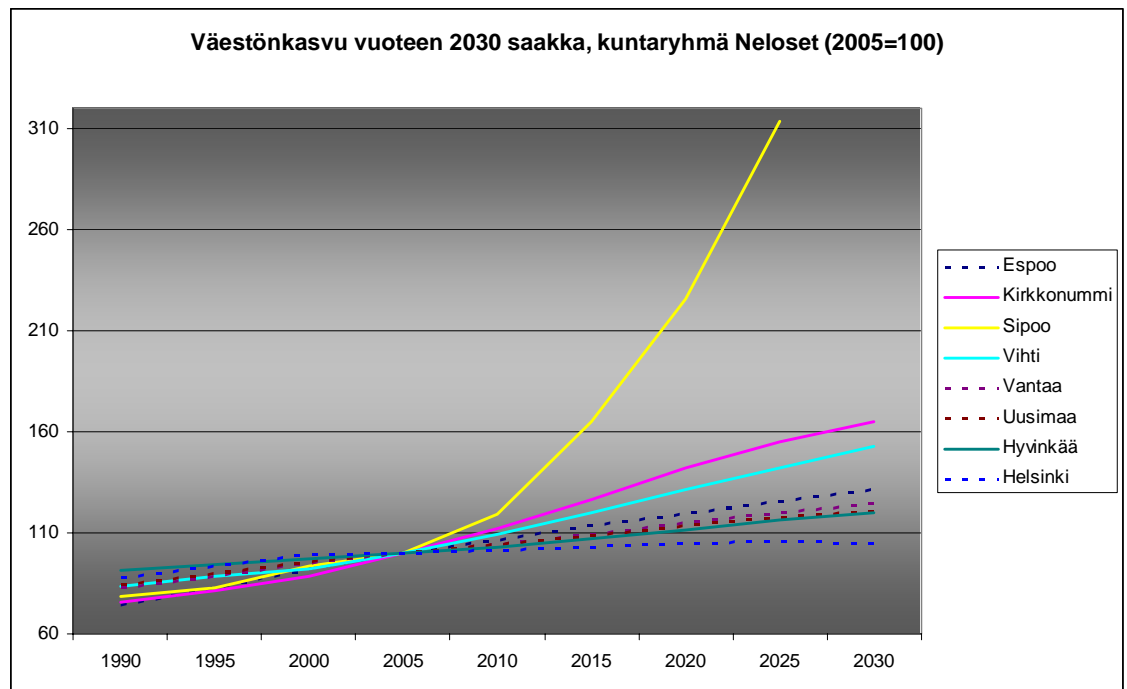
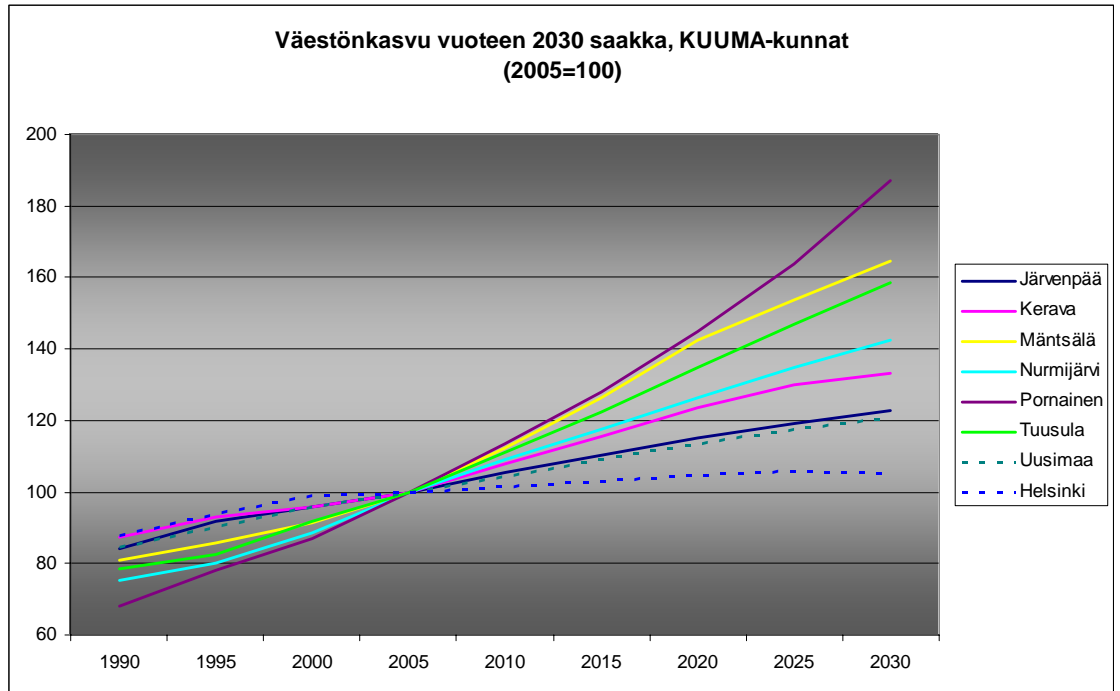
Yhdyskuntarakenteen kehittymisen näkökulmasta voimakkaan kasvun seuraukset ovat olleet erilaiset Helsingin seudulla, sillä pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenne on tiivistynyt samalla kun kehyskuntien yhdyskuntarakenne on hajautunut. On kuitenkin pantava merkille, että poikkeuksen kehyskuntien kehityksestä muodostaa pääradan varsi, jossa taajamat on pidetty eheänä ja yhdyskuntarakenne on myös tiivistynyt. Radanvarren kunnissa asukastiheydeltään kannattavalla joukkoliikenteen alueella (20 as/ha) asuivien osuus taajamaväestöstä on onnistuttu pitämään korkeana. Kehysalueella, varsinkin kaukana rautateistä, yhdyskuntarakenne on hajautunut, sillä huomattava osa väestökasvusta ohjautuu hajarakentamisena taajamien ulkopuolelle kyliin ja niiden ulkopuolelle. Voimakkainta hajautuminen on ollut päätiestön läheisyydessä, mikä näkyy yhdyskuntien autoriippuvuuden kasvuna ja palvelujen heikkona saavutettavuutena. (Helminen & Ristimäki 2007)

Yhdyskuntarakenteen tehokkuuden ja tarkoituksenmukaisuuden vuoksi kehysalueella kasvu on pyrittävä ohjaamaan nykyisiin taajamiin ja keskeisten joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Helsingin seudulla KUUMA-kuntien ja Nelosten alueelle kohdistuu erityisesti omakotirakentamisen suuri paine. Keskeisenä haasteena tulee olemaan sen sijoittumisen ohjaaminen maankäytön suunnittelun ja maapoliittisten keinojen avulla. On ehdottoman tärkeää, että aluerakenteellinen kehitys ei johda siihen, että kehyskuntien roolina olisi vain tarjota ”omakotimatolle” pinta-alaa. Yhdyskuntarakennetta tulee voida kehittää myös kehyskunnissa monipuolisesti ja tasapainoisesti.

Vuosien 1993 ja 2003 välillä pääkaupunkiseudun työpaikkojen määrä on kasvanut kolmanneksella, mutta kehyskunnista työhön tulevien määrä kasvoi 68%:lla (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2006). Työpaikkojen määrän kasvu on kehyskunnissa ollut suhteellisesti yhtä voimakasta kuin pääkaupunkiseudulla, sillä molemmissa kasvu oli vuosina 1976-2000 yli 40%. Espoossa ja Vantaalla työpaikat lisääntyivät selvästi muita kuntia voimakkaammin. Tulevaisuudessa työpaikkojen määrän ennustetaan kasvavan kehyskunnissa (vuoteen 2025 mennessä noin 40% lisäys) eli suhteellisesti yhtä paljon kuin Espoossa ja Vantaalla mutta merkittävästi voimakkaammin kuin pääkaupunkiseudulla keskimäärin. (YTV Pks 2025)

### Asuminen

Kuntaryhmä Nelosista voimakkaimmin 1990-luvulla kasvaneet kunnat ovat Kirkkonummi ja Sipoo, joiden väkiluku on kasvanut yli 20% viimeisen 15 vuoden aikana. Vihdin kasvu kiihtyi vuosituhanteen vaihteessa Hyvinkään kasvun ollessa tasaisempaa ja maltillisempaa. KUUMA-kunnista voimakkaimmin 1990-luvulla kasvaneet kunnat ovat Pornainen ja Nurmijärvi, joiden väkiluku on kasvanut yli 20% viimeisen 15 vuoden aikana. Maltillisinta kasvu oli Keravalla ja Järvenpäässä. Ennusteiden mukaan voimakkain kasvu kohdistuu vuoden 2015 jälkeenkin Helsingin seudun kehysalueelle. Suhteellisesti voimakkaimmin kasvavat Sipoo, Pornainen, Mäntsälä, Tuusula, Kirkkonummi, Vihti ja Nurmijärvi.



Kuva 2-4. Kuntien väestösuunnite-ehdotuksiin perustuva väestönkasvu vuoteen 2030 saakka (Sipoon tiedot vuoteen 2025 saakka).

Työikäisten määrän ei uskota juuri kasvavan Helsingissä, vaan kasvu kohdistuu pääkaupunkiseudun muihin kuntiin ja seudun kehyskuntiin. Kehyskuntien väestölle onkin leimallista lasten ja varttuneempien 39–54-vuotiaiden työikäisten runsaus sekä nuorten suhteellisen vähäinen osuus. Pääkaupunkiseudun tonttien ja asumisen hintojen nousu saavat väljempää asumista tavoittelevia ruokakuntia hakeutumaan kehyskuntiin ja kauemmaksikin, mikä on lisännyt seudun päivittäistä työmatkaliikennettä. Asumiskustan-

nusten lisäksi seudun sisäiseen muuttoliikenteeseen vaikuttaa kysyntä rauhallisesta, turvallisuudesta ja luonnonläheisestä asumismuodosta.

Asutokuntien koko on kehyskunnissa suurempi kuin pääkaupunkiseudulla. Valtaosassa kehyskuntia asutokuntien koon ennustetaan jonkin verran laskevan tulevaisuudessa. Ennusteiden mukaan asumisväljyys kasvaa huomattavasti kaikissa kunnissa. Asumisväljyys kasvaa mm. asutokuntien pienenemisen johdosta.

Kehyskunnissa on noin 20% Helsingin seudun asutokannasta. Kehyskuntien asutokantatilanne talotyyppin mukaan vaihtelee siten, että radanvarsikunnat, etenkin Hyvinkää, Kerava ja Järvenpää, erottuvat kerrostalovaltaisina kuntina. Muissa kunnissa valtaosa asunnoista on nykyisin pientalovaltaista.

Vuokra-asuntojen osuus asutokannasta on kehyskunnissa noin keskimäärin noin neljännes ja vuokra-asutokannasta noin puolet on arava-vuokra-asuntoja. Vähiten vuokra-asuntoja on pientalovaltaisissa kunnissa. Yhteiskunnan tukema asutotuotanto (arava- tai korkotukilainoitettut vuokra-asunnot, asumisoikeus- ja osaomistusasunnot) on ollut KUUMA-kunnissa keskimäärin 21% (kaudella 1998-2006) ja Kuntaryhmä Nelosissa keskimäärin 15% (kaudella 2000-2006).

KUUMA-alueen ja Kuntaryhmä Nelosten yhteenlaskettu toteutunut asutotuotanto vuosina 2001-2005 oli runsaat 2300 asuntoa per vuosi ja osuus Helsingin seudun asutotuotannosta noin 23% (Sipoon tiedot puuttuvat). Uudenmaanliiton asutotuotantolaskelmien mukaan kehyskuntien osuus koko Helsingin seudun asutotuotannosta nousee 29%:iin. Sipoossa varaudutaan rakentamaan 16 000 uutta asuntoa vuoteen 2025 mennessä ja asutotuotannon volyymi vaihtelee noin 300 ja 1300 asunnon vuosituotannon välillä.

### Liikenne

Helsingin seudun kasvu jatkuu. Liikennejärjestelmien kehittämisen haasteita ovat liikenneväylien ruuhkautuminen, pitenevät työmatkat sekä ilmastonmuutoksen hidastaminen. Liikenteen osalta tuleva kehitys edellyttää merkittävää panostusta seudun joukko-liikenteeseen, niin infrastruktuurin kuin lippujärjestelmienkin osalta, keskeisten liikenneväylien parantamista ja kehysalueen poikittaisten liikenneyhteyksien parantamista.

Liikennejärjestelmien kehittämisen ongelmaksi on muodostunut Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja niiden aiesopimusten hidastaminen, mikä johtuu yleisimmin valtion puuttuvista tai liian vähäisistä investointimäärärahoista. Yleisten teiden merkitys liikenneverkossa on KUUMA-kuntien ja Kuntaryhmä Nelosten alueilla suuri, minkä vuoksi perustienpidon määrärahojen pitkään jatkunut liian alhainen taso on vaikeuttanut taajamien maankäytön kehittämistä. Lisäksi Helsingin seudulla laaditaan samanaikaisesti useita eri liikennejärjestelmäsuunnitelmia (Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ, Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (KEHYLI), Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma). Erilaisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteen sovittava ja kokonaisvaltainen tarkastelu on Helsingin seudun haasteena. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia (ULSA) on kahden maakunnan yhteinen näkemys pääkaupunkiseudun keskeisen työssäkäyntialueen liikennejärjestelmän tavoitteista ja kehittämistarpeista sekä vuoteen 2015 saakka että pidemmällä aikavälillä.

### Kuntarajat ylittävät palvelut

Maankäytön muutokset rajavyöhykkeillä luovat tarpeen tarkastella asukkaiden kuntarajat ylittävien palvelujen käyttöä. Palveluyhteistyötä järjestetään kuntaryhmittäin, kuntayhtymissä sekä kuntien välisillä sopimuksilla sekä yhteisinä hankintoina. Helsingin seutu voi yhteistyössä järjestää ja tuottaa hyvinvointipalveluja erityisesti kuntien raja-alueilla mutta myös muuten, kun se palvelujen turvaamiseksi on tarpeen. Palveluyhteistyöstä sovitaan erikseen ja siitä laaditaan erillinen selvitys.

## 2.3 Yhteinen visio ja tavoitteet

### Yleistä

Alueidenkäytön kehittämisen kannalta on edullista tarkastella koko työssäkäyntialuetta yli hallinnollisten rajojen. Kehyskuntien tavoitteena on edistää MAL-yhteistyötä ja tiivistää Helsingin seudun tarkastelua toiminnallisena kokonaisuutena, jossa kunnat ja kuntaryhmät käsitetään toisiaan täydentävinä alueina. Tavoitteena on tasapuolinen ja erityispiirteisiin tukeutuva työnjako seudun kuntien kesken. Oleellista on alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun kytkeminen paremmin toisiaan tukeviksi sekä osuvat ja oikea-aikaiset liikenneinvestoinnit. ”Greater Helsinki 2050”-visiotyötä tulee jatkaa yhteisellä MAL-strategia 2030-työllä.

Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyn turvaamiseksi tarvitaan myös valtion sitoutumista seudun kehittämiseen (mm. infrastruktuurihankkeisiin). Kestävän kehityksen mukainen alue- ja yhdyskuntarakenne edellyttää kuntien, kuntaryhmien ja maakuntaliitosten yhteistyön lisäksi ministeriöiden toimien yhdensuuntaisuutta. Tähän voidaan myötävaikuttaa esim. korostamalla Helsingin seudun erityiskysymyksiä ja hajarakentamisen ohjaustarvetta valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa.

### Tavoiteltava alue- ja yhdyskuntarakenne / yhteiset maankäytön periaatteet

Kehittämisen peruseriaatteena pidetään maakuntakaavan mukaista hajakeskitettyä monikeskuksista aluerakennetta. Kaupunkimaisissa kuntakeskuksissa tukeudutaan joukkoliikenteeseen ja tuetaan sen kilpailukykyä. Myös muut taajaan asutut alueet tukeutuvat joukkoliikenteen laatuikäntäviin. Keskustoja ja taajamarakennetta täydennetään ja eheytetään. Hajarakentamista hallitaan ja ohjataan nykyistä tehokkaammin hyödyntäen ja tukien olevaa kyläverkostoa ja siihen liittyviä palveluja.

Maankäytön peruseriaatteena on terve ja kestävä yhdyskuntarakenne. Pyritään estämään yhdyskuntarakenteen hajautuminen, tukemaan nykyisiä taajamia sekä osoittamaan uusia alueita hyvien joukkoliikennedyhteyksien, erityisesti raideliikenteen varsille. Kunnat pyrkivät myös lisäämään työpaikkojen määrää ja nostamaan työpaikkaomavaraisuutta pendelöinnin vähentämiseksi. Kuntien ja alueiden erityispiirteitä ja vahvuuksia hyödynnetään, alueiden profiilia ja roolia osana aluerakenteen kokonaisuutta vahvistetaan.

### Asuntopolitiikka / tavoitteet, yhteisvastuullinen asuntopolitiikka

Asumisvaihtoehtojen tarjonta on monipuolista. Kaupunkimaista pientaloasumista lisätään. Kuntakeskuksissa kehitetään myös kerrostaloasumista, keskusten lähialueilla painopiste on tiiviissä pientaloasumisessa, väljä pientaloasuminen kytketään kylärakentamiseen. Väljää pientaloasumista tarjotaan myös asemakaava-alueilla. Asuinalueiden suunnittelussa ja asumispolitiikassa huolehditaan siitä, että sekä seudullisesti että alueellisesti on tarjolla monipuolisia asumisvaihtoehtoja eri asumismuodoista. Asuntokantatavoitteiden suhteen kaikkia kehyskuntia yhdistävä tekijä on pyrkimys lisätä rivi- ja ketjutalojen osuutta asuntokannasta. Tiivis ja matala rakentamistapa tarjoaa vaihtoehdon myös pienille asuntokunnille, joiden määrän ennustetaan kasvavan.

Kehyskuntien tavoitteena on, että yhteiskunnan tukeman asuntotuotannon osuus koko tuotannosta on tulevaisuudessa noin neljännes. Yhteisvastuullinen asuntopolitiikan toteuttaminen edellyttää aktiivista yhteistyötä Helsingin seudulla erityisesti neuvoteltaessa

valtion roolista ja toimista infrastruktuurin ja palveluinvestointien tukemisessa ja toteutuksessa. Asuntokysymyksiä tulee seudulla käsitellä samanaikaisesti elinkeino-, liikenne- ja palvelukysymysten kanssa. Kohtuuhintaisen asumisen edellytysten turvaaminen edellyttää valtion toimenpiteitä tonttitarjonnan lisäämiseksi ja hintatason hillitsemiseksi.

#### Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa yhteen sovitetaan liikenne, maankäyttö ja asuminen nykyistä paremmin ja muodostetaan yhteinen näkemys yhdyskuntarakenteen kehittämisestä. Helsingin seudun alueita tulee tarkastella ja kehittää tasapainoisina kokonaisuuksina esim. eri liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja –hankkeiden aikataulutusten ja valtion roolin osalta.

Helsingin seudulla on pääkaupunkiseudun suurten hankkeiden ohella turvattava kehyskuntien kehittämisen kannalta tärkeiden hankkeiden toteuttaminen ja perustienpidon määrärahojen saatavuus. Joukkoliikennettä kehitetään voimakkaasti. Nykyisten raideliikennedyhteyksien kehittäminen ja uusien rakentaminen tukee kuntaryhmien kehitysvyöhykkeiden kestävä kehittämistä ja vähentää Helsingin seudun autoriippuvuutta sekä pääväylien ruuhkautumista. Tieliikenteen pääväylien liikenteen sujuvuus turvataan. Poikittaisyhteyksiä tulee kehittää. Sisäisissä yhteyksissä korostuvat myös liikenneturvalisuus ja kevyen liikenteen olosuhteet. Yhtenäisen lippujärjestelmän saaminen Helsingin seudulle on erityisen tärkeää. Liikennehankkeiden rahoitusjärjestelyjen tulee kehittyä vastaamaan koko seudun tarpeita.

### 3 SUUNNITELMA MAL-YHTEISTYÖN PARANTAMISESTA

#### 3.1 Yleiset periaatteet

Suunnitelman tarkoituksena on määritellä yhteistyön periaatteita ja käytettävissä olevia keinoja yhteisten kehittämisenäkemyksien ja tavoitteiden toteuttamisen edistämiseksi. Suunnitelman tausta-ajatukseksi on, että Helsingin seudun kehitystä tarkastellaan kahdessa mielessä laaja-alaisesti:

- Tavoitteet määritellään ja niitä toteutetaan ottaen huomioon Helsingin seudun kokonaisuus ja koko seudun kehittämisen kannalta keskeiset kysymykset. Tällä pyritään siihen, että kuntarajoilla ei olisi ratkaisuja ohjaavaa merkitystä, vaan suunnittelu ja päätöksenteko voisivat perustua yhteiseen seudulliseen näkemykseen.
- Suunnittelun aikajänne on pitkä, seudun kehitystä ja tavoitteiden toteuttamismahdollisuuksia tarkastellaan ottaen huomioon vaiheittaisen suunnittelun, toteutuksen sekä käytön ja ylläpidon näkökulmat (elinkaariajattelu).

#### 3.2 Maankäyttö

##### Hajakeskitetty ja monikeskuksinen aluerakenne

- Tavoite tarkoittaa Helsingin seudun kehittämistä siten, että pyritään tukemaan nykyisiä keskusta-alueita, palvelukeskuksia ja taajamia ja kehittämään niiden palveluvälistä.
- Palvelukeskitymät muodostavat toisiinsa vahvasti sidoksissa olevan verkoston, joka tarjoaa kattavat ja toimivat lähipalvelut alueiden asukkaille. Tällä pyritään sekä elinympäristön laadun parantamiseen että liikennetarpeen vähentämiseen.

##### Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen

- Kasvua ohjataan ensisijaisesti nykyisiin taajamiin ja keskusta-alueille sekä niiden läheisyyteen. Olemassa oleva infrastruktuuri hyödynnetään täysimääräisesti. Tavoite edellyttää monin paikoin eheyttämiseen tähtäävää yleiskaavoitusta sekä vanhentuneiden asemakaavojen uudistamista. Tiivistämällä nykyisiä taajamia tuetaan joukko-liikennettä, varmistetaan myös palvelujen elinkelpoisuus ja vähennetään liikkumistarpeita.
- Yhdyskuntarakenteen määrätietoinen ohjaaminen edellyttää yhteisiä maapoliittisia periaatteita ja vahvaa hajakentän ohjausta. Tässä voidaan hyödyntää maankäyttö- ja rakennuslain tarjoamia välineitä. On myös harkittava keinoja tehostaa mahdollisuuksia voimakkaampaan ohjaukseen räätälöimällä suunnitteluvälineitä paremmin Helsingin seudun tarpeita vastaaviksi (esimerkiksi kehittämisalumenettely edistäminen)
- Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä on tärkeää huomioida seudullisen viheraluejärjestelmän yhtenäisyys ja kattavuus. Viheralueiden toteutuminen tai säilyminen edellyttää seudullista yhteistyötä ja tietoisuutta niiden merkityksestä.

##### Riittävän tonttitarjonnan varmistaminen

- Linjakas maapolitiikka, joka perustuu seudulla yhteisesti hyväksytyihin periaatteisiin, on edellytys tarkoituksenmukaiselle kaavoitukselle. On tärkeää, että kunnat pyrkivät ensisijaisesti kaavoittamaan kohtuuhintaan kunnalle hankittavaa raakamaata, jolloin myös kaavojen toteutuminen on kuntien hallittavissa.

- Helsingin seudulla, kuten muuallakin Suomessa, on kuntien maankäyttöä kehitetty myös yksityisten toimijatahojen ja kuntien välisiin sopimuksiin perustuen. Kumpu-panuuskaavoitusmenettely voi soveltua käytettäväksi myös kehyskuntien alueella esim. kaavamuutoksissa ja toteuttamissuunnittelussa.

#### Hajarakentamisen ohjaus

- Ennakoivalla maapolitiikalla pyritään siihen, että kaavoitettavaa raakamaata on kuntien omistuksessa riittävästi, jotta voidaan varmistaa riittävä ja monipuolinen kaavoitettu tonttivaranto, jolla vastataan kysyntään.
- Hajarakentamista ohjataan johdonmukaisella ja kuntien tavoitteiden mukaisella lupapolitiikalla. Kyläalueille laaditaan hajarakentamista ohjaavat osayleiskaavat.

#### Työpaikkaomavaraisuuden lisääminen

- Kuntien ja alueiden houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkoina voidaan edistää maankäytön keinoin. Riittävän, monipuolisen ja hyvien liikenneyhteyksien varrella olevien tonttien tarjonnan lisäksi keskeistä yritysten sijoituspäätösten kannalta ovat myös työntekijöiden asumisen ja elämisen laatutekijät kunnassa tai alueella. Työvoiman saatavuutta edistetään kohtuuhintaisella asumisella.

#### Alueiden profiilien kehittäminen

- Kunnat ja alueet eroavat toisistaan Helsingin seudulla monessakin mielessä. Sijainti yhdyskuntarakenteessa ja suhteessa liikenneverkostoon ohjaa merkittävästi alueen tai kunnan kehittämisen lähtökohtia.
- Erityisen mahdollisuuden tarjoavat kehyskuntien kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt, taajamat ja kyläalueet, joiden hienovaraisella kehittämisellä voidaan tarjota mielenkiintoisia uusia mahdollisuuksia seudun asumiskysyntään. Ihmisläheiset ja kompaktit ”pikkukaupungit” tarjoavat myös hyviä vaihtoehtoja asukkaiden sijoittumiselle seudulla.
- Helsingin seudulla on tarve tasapuoliseen ”työnjakoon” haittaa tuottavien toimintojen sijoittumisesta seudulla (kaatopaikat, ampumaradat, maa-ainesten ottoalueet jne.) sekä vastuusta seudullisten virkistyspalvelujen tuottamisessa.

#### Seudulliset kehittämisvyöhykkeet

- Helsingin seudulla on kehyskuntiakin koskien hahmotettavissa useita kuntien raja-alueille ja erityisesti liikennekäytävien varrelle sijoituvia maankäytön kehittämispotentiaalia omaavia aluekokonaisuuksia, joiden kehittäminen edellyttää kuntien ja valtion tahojen hyvää yhteistyötä ja yhteistä suunnittelua. Kehittämisalueisiin voi liittyä myös kuntarajat ylittävien palvelujen järjestämismahdollisuuksia, mikä edellyttää kuntien yhteisiä toimenpiteitä. Alueita voidaan suunnitella yhteisillä yleiskaavoilla tai yleiskaava- ja asemakaavayhteistyön avulla.

**Kehittämisen painopistealueet ja niihin liittyvät keskeisimmät liikennehankkeet** ovat (eivät ole tärkeysjärjestyksessä):

- Rantaradan, länsimetron ja kantatie 51:n kehitysvyöhyke
- Vihti-Veikkola-Hista-kehitysvyöhyke, mihin liittyy Turunväylän kehittäminen joukkoliikenteen laatuikäytävänä sekä uusi Helsinki-Turku ratayhteys
- Klaukkalan radan vyöhyke (Vantaa-Nurmijärvi-Hyvinkää)
- Pääradan kehittämisvyöhyke (ml. lisäraiteiden rakentaminen) Keravalta pohjoiseen, raideyhteyteen tukeutuvan nauhataajaman kehittäminen välillä Kerava-Järvenpää-Jokela-Hyvinkää-Riihimäki.
- Kerava-Nikkilä kehitysvyöhyke, paikallisjunaliikenteen käynnistäminen jo olevalla rataosuudella
- Lounais-Sipoon kehitysvyöhyke uuteen raideliikenneyhteyteen tukeutuen
- Oikoradan kehitysvyöhyke
- Kehä IV:n vyöhyke
- Poikittaisyhteyksien kehittäminen (Kirkkonummi-Veikkola, pohjoinen KUUMA-orsi: Nurmijärvi-Järvenpää-Pornainen, eteläinen KUUMA-orsi: Hyrylän eteläpuolella, Kehä V)
- Vuosaaren sataman maankäytöllisten ja liikenteellisten vaikutusten hyödyntäminen seudulla (Keravan logistiikkahanke, Itäinen radanvarsitie eli Vuosaari-Tampere-yhteys, joka palvelee Järvenpäästä, Tuusulaa ja Hyvinkäätä).

### 3.3

#### **Asuminen**

##### Monipuolinen ja riittävä asumisvaihtoehtojen tarjonta

- maapolitiikka, raakamaan hankinta
- kysyntä ja sen kehityksen seuraaminen
- ennakoiva kaavoitus
- monipuolisuuden tukeminen asuntopoliittisin keinoin
- suunnittelu- ja toteutusyhteistyö, yhteisvastuullisuus

##### Asumisen ja elinympäristön laadun parantaminen

- yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
- palvelujen tukeminen
- uusien asumisratkaisujen ja innovaatioiden etsiminen
- laadukas asuntotuotanto ja nykyisen asuntokannan ylläpito ja kehittäminen mm. esteettömyyden kannalta
- arvokkaiden ympäristöjen vaaliminen

Helsingin seudulle on tarpeen laatia yhteinen asuntopoliittinen ohjelma, johon kunnat voivat sitoutua. KUUMA-kunnat ovat laatimassa omaa yhteistä asuntopoliittista ohjelmaa. Kehyskuntien yhteinen asuntopoliittinen ohjelma on mahdollista laatia kytkemällä Kuntaryhmä Neloset tähän ohjelmaan mukaan. Kehyskuntien yhteinen ohjelma edistäisi niiden asuntopoliittisia tavoitteita ja voisi toimia seudun yhteisen politiikan pohjapaperina kehyskuntien osalta.

### 3.4

#### **Liikenne, liikennejärjestelmäsuunnitelma**

##### Joukkoliikenteen kehittäminen ja tukeminen

- Yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja taajamia täydentämällä tuetaan myös joukkoliikenteen toimivuuden edellytyksiä. Yleis- ja asemakaavoituksella turvataan riittävä

väestöpohja joukkoliikennekäytävien varsille, mikä antaa edellytyksiä esim. vuorovälien lyhentämiseksi ja siten joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi.

- Joukkoliikennettä voidaan tukea myös erilaisin etuisuuksin (telematiikka, kaistajärjestelyt) tai subventioin, joukkoliikennekatuja toteuttamalla, toteuttamalla yhtenäinen lippujärjestelmä koko seudulle
- nykyiset ja uudet raideliikenneyhteydet
- bussiliikenteen kehittäminen

#### Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen

- nykyisen verkon parantamistarpeet
- uusien yhteyksien rakentaminen (mm. poikittaisyhteydet, uudet raideliikenneyhteydet)
- tiehankkeiden rahoitusjärjestelmän uusiminen

#### Liikenneturvallisuus

- kevyen liikenteen verkoston täydentäminen
- liikenneturvallisuushankkeiden toteuttaminen (liittymät, eritasoyhteydet jne)

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen on koko seudun kannalta keskeinen liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen tavoite. Tähän liittyy olennaisena osana pääkaupunkiseudulle suuntautuvien säteittäisväylien joukkoliikenteen sujuvuuden edistäminen ja vaihtoterminaalien toteuttaminen sekä lippujärjestelmien kehittäminen.

**Kehyskuntien asumiseen liittyvät liikkumisen ja elinkeinojen logistiikan tärkeimmät tiehankkeet** ovat (eivät ole tärkeysjärjestyksessä, ks. myös liitekartta):

- Klaukkalan ohikulkutie
- Hyrylän Itäinen ohikulkutie ja Keravantien parantaminen
- Järvenpää – kantatie 45
- Kehä IV ja Keravan logistiikka-alueen liittymä Lahdentielle
- kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummi-Kivenlahti ja edelleen Kirkkonummelta Karjaalle
- valtatie 25 parantaminen välillä Hanko-Hyvinkää
- Hyvinkään itäinen ohikulkutie ja itäinen radanvarsitie
- Vihdintien, Hämeenlinnanväylän, Lahdenväylän, Porvoonväylän ja Itäväylän parantamiset
- Vt 2 Vihdistä Karkkilaan
- Keski-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan väliset poikittaiset tieyhteydet

**Tärkeimmät joukkoliikennehankkeet** ovat:

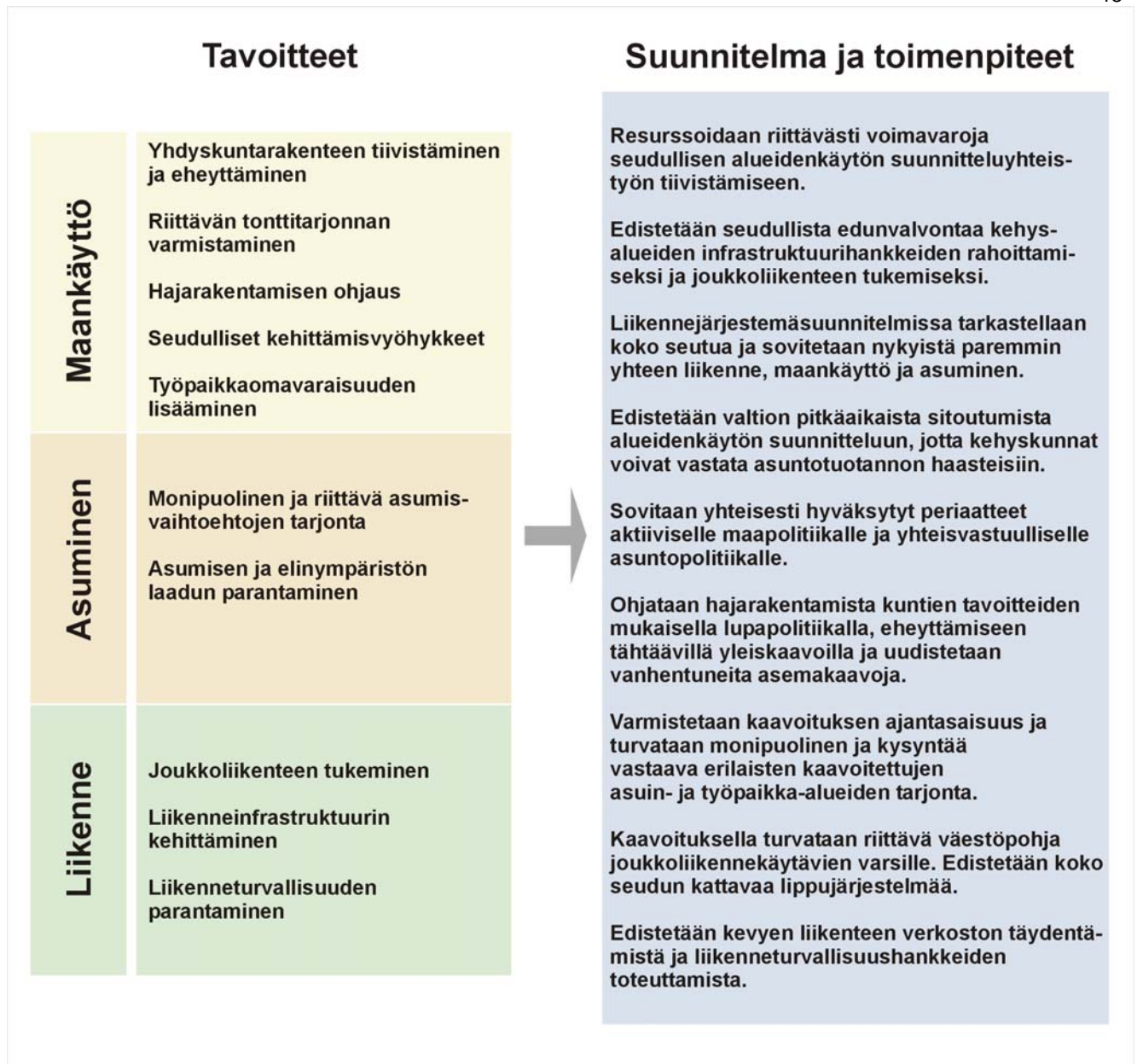
- Raideliikenneyhteydet pääkaupunkiseudulta itään (Itämetro, HELI)
- Espoo-Vihti-Lohja-Salo-rata
- rantaradan kehittäminen välillä Espoo-Karjaa
- pääradan liittyminen kehärataan myös pohjoisesta
- Kerava-Nikkilä radan henkilöliikennehanke
- Länsimetron rakentaminen ja jatkaminen Kirkkonummelle
- Hanko-Hyvinkää-radon sähköistys
- pääradan välityskyvyn parantaminen
- lisäraiteet Kerava-Järvenpää välillä
- Klaukkalan rata

### 3.5 Yhteenveto

Helsingin seudulla on hyvät mahdollisuudet hyödyntää kuntien yhteistyösopimuksen mukaista vapaaehtoista yhteistyötä ja käynnissä olevan MAL-yhteistyön sisältämiä visio- ja strategiaprosesseja. Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen Helsingin seudulla edellyttää koko seudun (pääkaupunkiseutu ja kehyskunnat) kattavaa suunnittelua. Seudulla on tarve tiivistää käynnistettyä MAL-yhteistyötä etenkin seuraavissa asioissa:

- Eri liikennejärjestelmäsuunnitelmien kokonaisvaltainen koko seudun kattava tarkastelu, jossa sovitetaan yhteen liikenne, maankäyttö ja asuminen. Liikennejärjestelmähankkeiden päivityskierros tehdään seudullisena yhteistyönä.
- Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen kehittäminen visio 2050-työn perusteella. Yhteistyötä jatketaan Helsingin seudun 2030-strategian laadinnalla
- Pääkaupunkiseudun MA 2017-ohjelman täydentäminen KUUMA-kunnilla ja Kuntaryhmä Nelosilla.
- Helsingin seutua koskevien erityiskysymysten ja kärkihankkeiden edistäminen VAT:ssa, yhteistyö eri ministeriöiden kanssa

Kuvassa 3-1 on esitetty yhteenveto maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistavoitteista, yhteensovittamisesta ja yhteistyön parantamisesta.



Kuva 3-1. Yhteenvedo kehyskuntien näkemyksistä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistavoitteista, yhteensovittamisesta ja yhteistyön parantamisesta.

#### **4 MUUT TARPEELLISET TOIMENPITEET MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMISEN PARANTAMISEKSI**

Tavoitteena tulee olla nykyisen 14 kunnan MAL-yhteistyön kehittäminen ja terävöittäminen Helsingin seudun yhteistyökokouksen ja olemassa olevien organisaatioiden puitteissa. Työskentelymenetelmiä on kuitenkin syytä kehittää, mm. selvittämällä keinoja prosessien läpinäkyvyyden parantamiseksi. MAL-neuvottelukunnan työskentelyä voidaan kehittää vahvistamalla valtion tarpeellisten organisaatioiden roolia neuvottelukunnassa. MAL-yhteistyön lähtökohtana tulee olla Helsingin seudun kokonaisvaltainen ja tasapuolinen tarkastelu, jossa hyödynnetään maakuntaliittojen ja YTV:n laatimia selvityksiä ja suunnitelmia. Koko seudun kattavilla selvityksellä voidaan virittää osapuolet konkreettiseen seudulliseen sisältöajatteluun ja keskusteluun. MAL-prosessi on syytä sitoa Helsingin seudun yleiseen aluekehityssuunnitteluun.

MAL-neuvottelukunta seuraa yhteistyön toteutumista ja raportoi siitä Helsingin seudun yhteistyökokoukselle, joka reagoi seurannan tuloksiin ja kartoittaa mahdollisia uusia tarpeita yhteistyön kehittämisessä.

Toimenpideohjelma, aikataulut ja vastuut eri toimenpiteistä ja muutosten toimeenpanemisesta määritellään erikseen osana normaalia Helsingin seudun MAL-yhteistyötä.