

Länsi-Uudenmaan

MALe 2009 – 2010 ohjelmakokonaisuus

myös netissä: www.laensi.fi/KOKO > MALe

Esittely 27.1.2011 Valtakunnallinen MAL-verkosto

*DI Mariitta Vuorenpää,
MAL –koordinaattori 2009 - 2010*

Taustaa 1

MALe –SELVITYS- JA OHJELMAKOKONAISUUS

MALe –ohjelmakokonaisuus 2010

- MAlle –esite

Raportit

- Kehityskuva, rakennemalli ja MAlle –strategia**
- Asuntopoliittinen ohjelma
- Maankäyttöpoliittinen ohjelma

Taustaselvitykset

1. Kuntien lähtökohdat ja tavoitteet MAlle –teemoittain
2. Paikkatieto- ja saavutettavuusanalyysit
3. Tulevaisuuskuvan päivityksen ja asuntopoliittisen ohjelman tilastoanalyysit
4. Maaseutuasumisen vetovoimatekijät ja laatu - kyselytutkimus
5. Kuntakuvailut ja muuttajaikkunat (vain netissä)

Kaikki raportit, kartat, taustaselvitykset ja aikataulut, esitelmät ym. ym. nettisivulla:

www.länsi.fi/KOKO > MAlle

Länsi-Uusimaa: kahdeksan kunnan monipuolinen kokonaisuus metropolin toisella kasvu- / pendelöintirenkaalla

Kaupungit:

Lohja 40 000 as.

**Raasepori =
Tammisaari +
Karjaa + Pohja**
30 000 as.

Hanko 10 000 as.

Karkkila 11 000 as.

Kunnat:

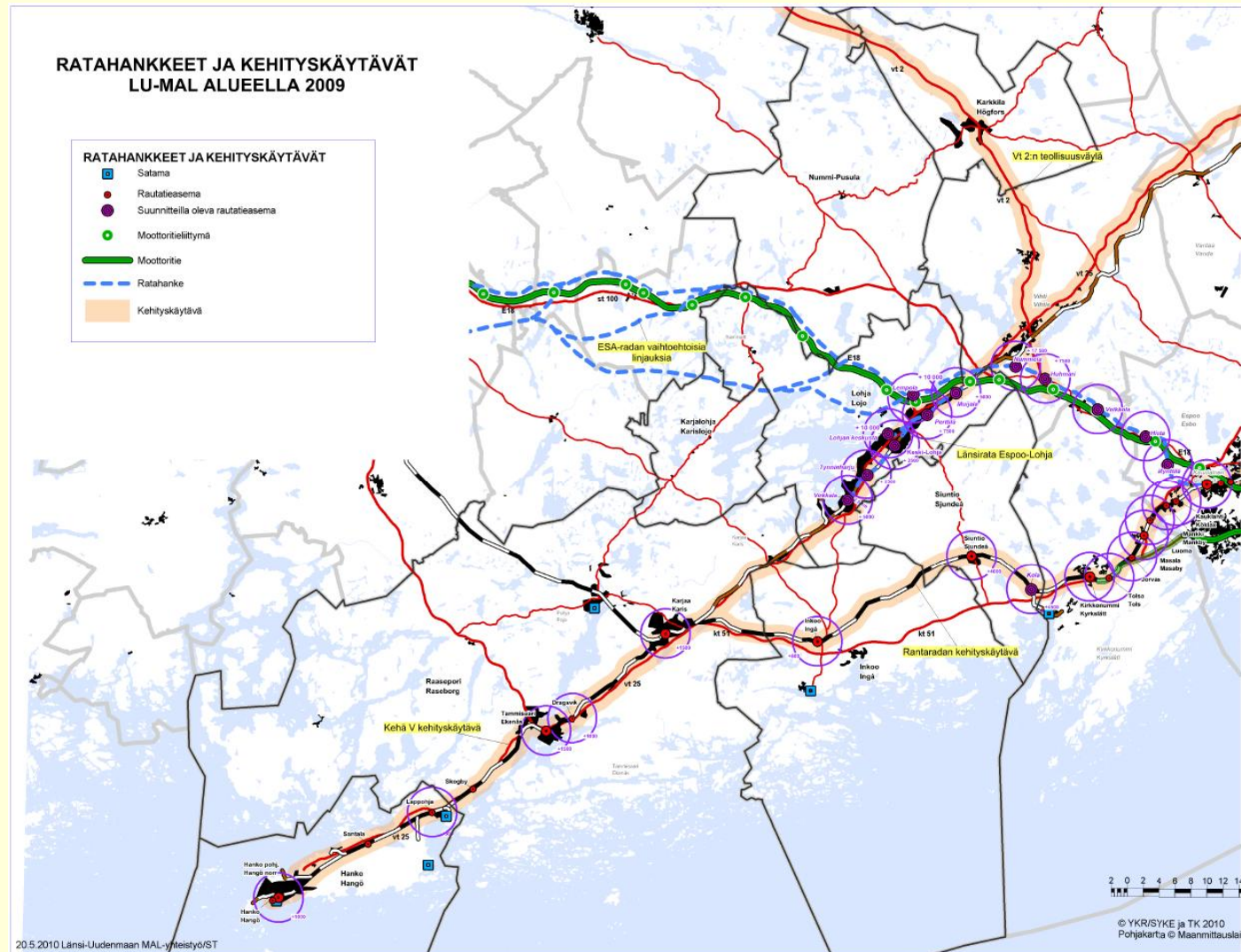
Inkoo 5 500 as.

Siuntio 5 000 as.

Nummi-Pusula
6 000 as.

Karjalohja 1 500
as., liittyy Lohjaan

YHT: 101 000 as.



Alueen laajuuden ja monimuotoisuuden haasteet MALe -työssä

- Neljä itsenäistä kaupunkiseutua ja PKS:n pendelöintikunnat
- Kuntaliitoksia ja kuntaliitosneuvotteluja
- Neljä erilaista liikennekäytävää
 - E18-tien vaikutukset alkamassa Lohjalla ja Nummi-Pusulassa: Lohja odottaa kaupunkirataa Espoosta
 - Hanko-Karjaa-Lohja-Hyvinkää –rata odottaa sähköistystä: olennainen väylä logistiikalle ja opiskelijoille
 - Rantaradalla asemataajamien ja liityntäliikkumisen kasvu käynnissä – tahtotila voimakkaampaan kehitykseen
 - Rantaradalla suora junayhteys PKS:lta päättyy Karjaalle: ongelma Tammisaaren ja Hangon kehitykselle
 - Karkkila toimii Vt2:n teollisuusväylän kautta Forssan, Vihdin ja PKS:n suuntaan
- Ikärakenne- ja työttömyysongelmat voimistuvat mitä kauemmaksi PKS:sta siirrytään
- Rannikko- ja ruukkikulttuurivyöhykkeen kakkosasuminen voimistumassa: elävät kesäkaupungit – kuolleet talvikaupungit
- Ei suuria, toisiin kuntiin negatiivisesti vaikuttavia kaupan hankkeita
- Ei maankäytön rajapintaongelmia – olennaisimmat maankäytön yhteistyökohteet PKS:n I-kasvurenkaan kuntien kanssa

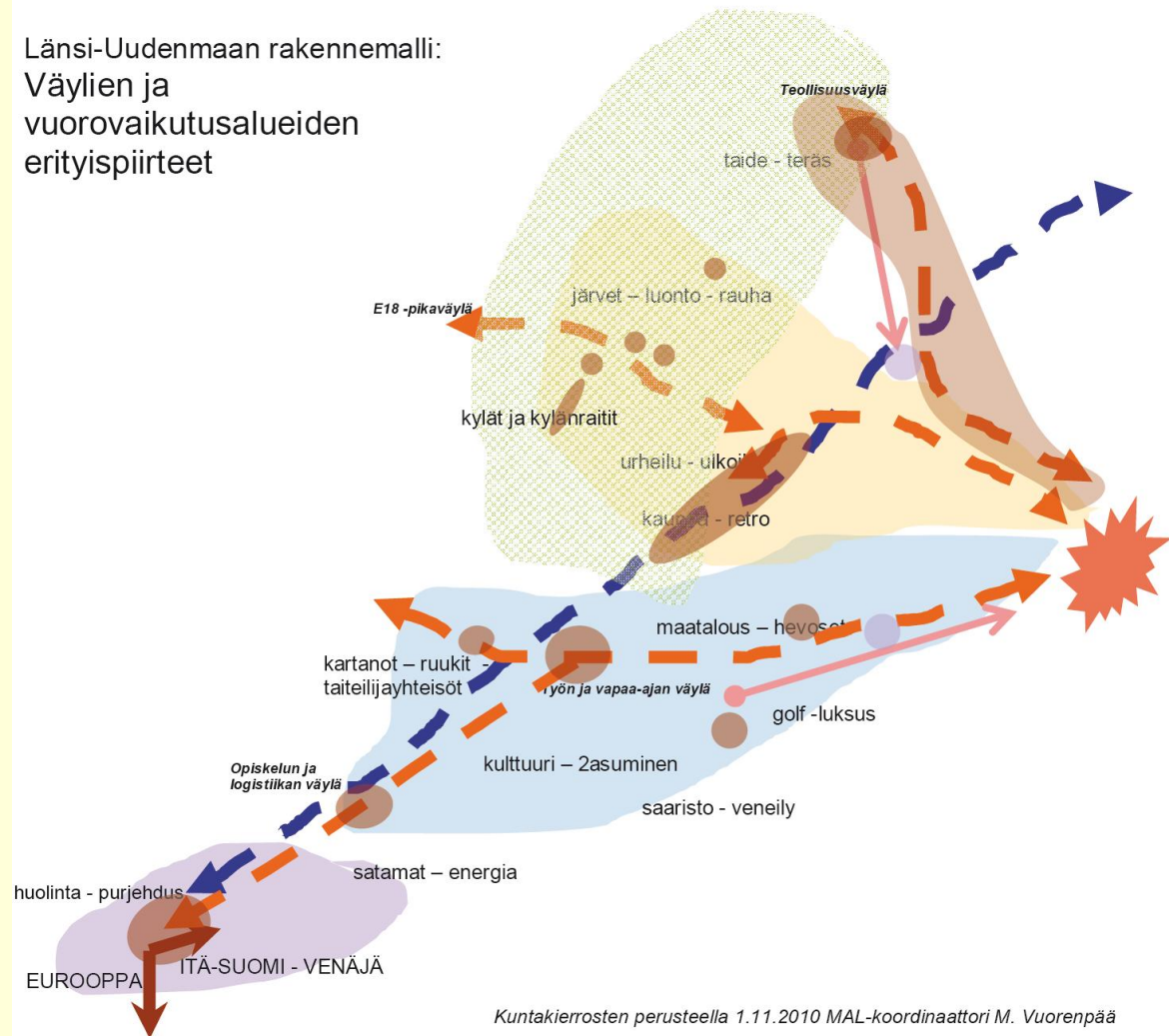
ANALYYSIT

Vuorovaikutusalueiden erityispiirteet

Pitkien etäisyyksien takia Länsi-Uudenmaan taajamien välillä on vähän maankäyttövuorovaikutusta
– yhteiset intressit kohdistuvat liikennekoridoorien kautta palvelu- ja työpaikkarakenteeseen ja sitä kautta koko seudun elinvoimaisuuteen.

Länsi-Uusimaa koostuu kahdesta itsenäisestä pikkukaupungista, Hangosta ja Karkkilasta sekä kahdesta kaupunkiseudusta, Lohjan kaupunkiseudusta ja Raaseporin kaksoiskaupungista ympäristöineen. Näiden vaikutusalueella kehittyvät Karjalohjan, Nummi-Pusulan, Siuntion ja Inkoon kunnat. Pohjoisen Länsi-Uudenmaan pääväylä on E18 ja eteläisen Länsi-Uudenmaan rantarata sekä kt51/vt25. Kaupunkiseutuja yhdistää Kehä V:ksikin kutsuttu vt 25.

Länsi-Uudenmaan rakennemalli:
Väyliä ja vuorovaikutusalueiden erityispiirteet



Taustaa 3

MALe –YHTEISTYÖN OHJAUS JA VUOROVAIKUTUS

Länsi-Uudenmaan MALe -yhteistyön
organisoituminen ja ohjaus 2009 - 2010

AKO → KOKO – ohjausryhmä

AKO / KOKO – toimintaryhmä (OHRY, TORY)

Länsi-Uudenmaan MALe -työryhmä:

UL: pj. Murto-Laitinen ja siht. Rinkinen
Kuntien edustajat (9)
AKO / KOKO Erja Vaarala

MAL –pienryhmä:

Raaseporin ja Lohja/Hiiden alueen edustus:
Lindholm, Puistosalo, Iso-Markku
MAL –koordinaattori M. Vuorenpää

Katso työohjelmat, aikataulut, ryhmien jäsenet, seminaarit, raportit ja isot kartat sekä MALe -työtä sivuavat liikennehankkeet nettisivulta:

www.länsi.fi/KOKO > MALe

Vuorovaikutus 2009-2010 tilastoina:

- 9 työryhmän kokousta
- 7 pienryhmän kokousta
- esitys 5 ohjausryhmän kokouksessa (OHRY) ja 2 toimintaryhmän kokouksessa (TORY)
- 6 virkamiesryhmätyötä
- 3 luottamushenkilöille suunnattua työseminaaria
- 1 excursio (Hiilineutraaliin Uuteenkaupunkiin)
- 2 kuntakierrosta = 18 kuntatapaamista

Taustaa 2

MALe –TYÖN TAVOITTEET JA TOTEUTUSTAPA

Työn tavoitteet

- Uusimman tiedon ja Suomen tavoitteiden tuominen Länsi-Uudenmaan MALe –yhteistyön käyttöön
- Kehitystekijöiden ja reunaehtojen näkyväksi tekeminen
- Valmisteluaineiston tuottaminen
- Yhteisistä tavoitteista ja periaatteista sopiminen
- Yhteistyön ja hankkeiden valmistelu
- Hyvät esimerkit ja suositukset
- **Ei perinteistä raporttia vaan helposti lähestyttäviä pp-korttikokonaisuuksia, joita kunnat voivat hyödyntää suoraan omassa työssään**

Kuntien lähtökohdat ja tavoitteet:

Kuntakierrokset I ja II, Aloitus- ja työseminaari

Kestävän kehityksen, ilmastonmuutoksen pysäyttämisen ja VAT:ien tavoitteet

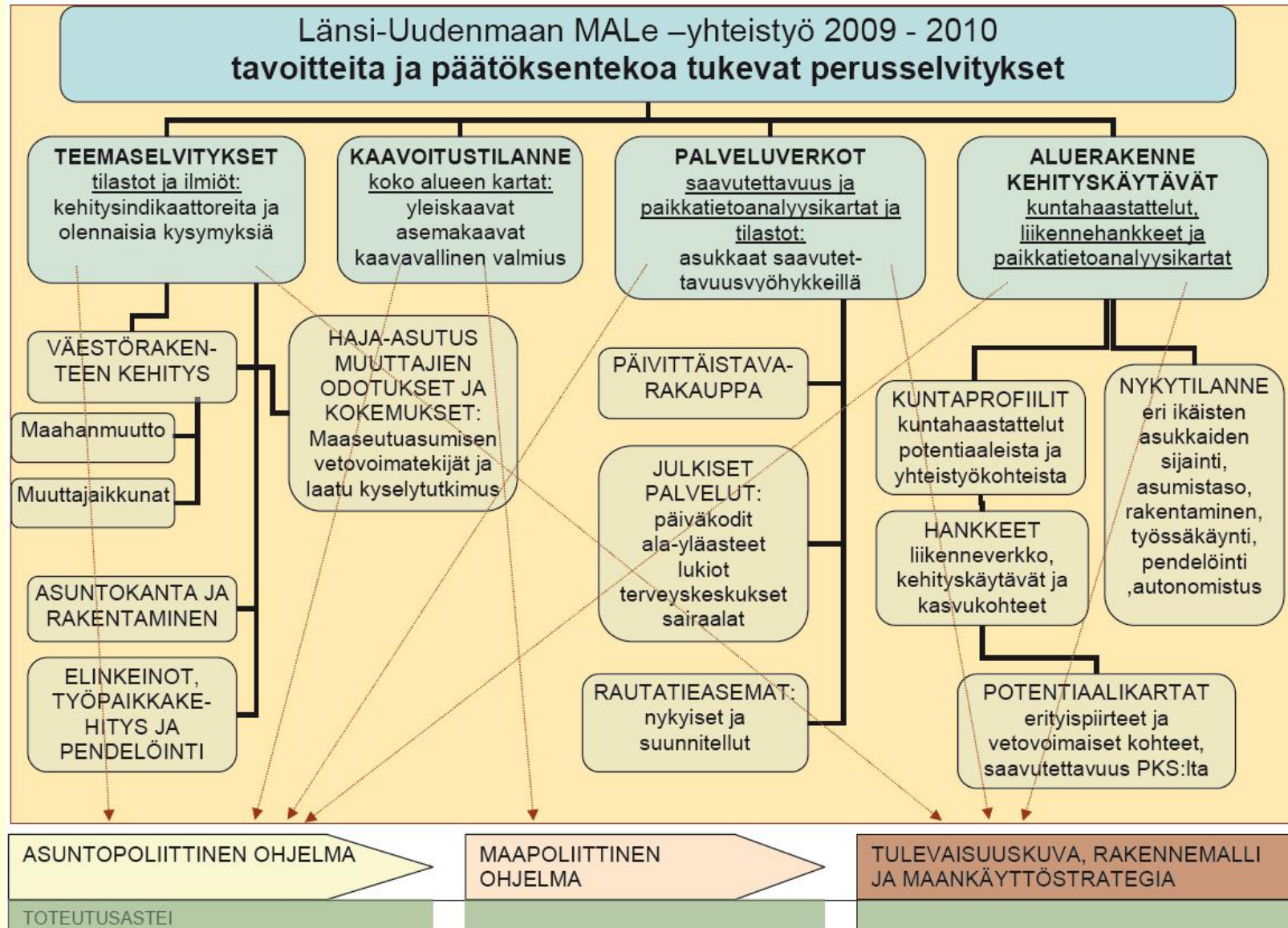
Uusin tieto, analyysit ja kokemukset

Virkamiesryhmätyöt, luottamushenkilöiden työseminaarit, työryhmä, pienryhmä

UL:n maakunta-kaavan uudistustyö

Ohjelmien tavoitteet, keinot, periaatteet, linjaukset sekä toimenpide-ehdotukset ja suositukset

Kahdeksan kunnan tietojen ja materiaalien kokoaminen yhteen kartoiksi, tilastoiksi ja yhteenvedoiksi

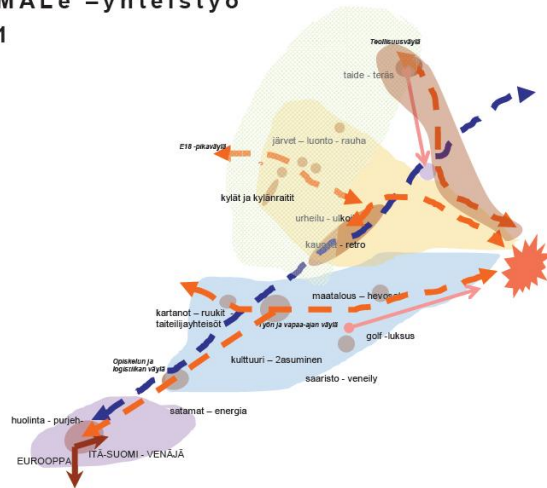


Länsi-Uudenmaan MAlE -yhteistyö TAUSTASELVITYS 1

MAlE -työn taustaselvitys, jossa on dokumentoitu kahden kuntakerroksen ja aloitusseminaarin anti.

Materiaali on ollut keskeinen lähtökohhta- ja tavoiteasteisto Asunto- ja maankäyttöpoliittisten ohjelmien sekä tulevaisuuskuvan ja maankäyttöstrategian laadinnassa.

Kuntakerroshaastattelut, muistiot ja materiaalin toimitus: MAlE -koordinaattori Mariitta Vuorenpää 2009 – 2010.



YHTEENVETO KUNTIEN LÄHTÖKOHDISTA JA TAVOITTEISTA MAlE -TEEMOITTAIN

Länsi-Uudenmaan MAlE -yhteistyö TAUSTASELVITYS 2

TEEMAKARTTOJEN ANALYSONTI JA STRATEGIATYÖSKENTELY

1.12.2010 MAlE-koordinaattori Mariitta Vuorenpää
Karttatilat: Suunnitteluvuorosta Satu Taskinen ja Suomen karttalieto Oy / Tapio Keisteri
© YKR / SYKE aineisto 2009-2010
© Digroad 2010 ja G-router: 2010 saavutettavuusohjelmasta
© Pohjakarta Maanmittauslaitos 2009
Teemakartat www.lansi.fi/KOKO > MAlE -nettisivuilla:
<http://www.lansi.fi/KOKO/default.asp?view=198&alavi=210&emotivun=198&el=248>

SISÄLLYS

1.1 ASUMISTASO	2
Asuinvaljitys	2
Asuinhuoneistojen keskimääräinen koko	3
Asukasmuutokset	4
1.1 ASUINRAKENTAMINEN	5
Muutos asuinrakennusten lukumäärässä	5
Asuinrakentamisen kohdentuminen	6
1.2 AUTONOMISTUS	7
Autottomien asutokuntien osuus	7
Asutokuntien automäärä	8
1.3 LÄNSI-UUDENMAAN SAAVUTETTAVUUS	9
Ruuhkatilat saavutettavuusvyyhykkeet	9
2.1 ASUKKAAT - TAAJAMISSA JA NIIDEN ULKOPUOLELLA	11
Yhteenveto	11
Alle 17 -vuotiaat asukkaat	11
Nykyiset ja tulevat seniorimme	12
2.2 LÄHIELÄMÄN TOIMIVUUS - PALVELUT	15
Terveyspalvelujen saavutettavuus	15
Päiväkoti- ja koulujen saavutettavuus	18
Päivittäistavarakaupan saavutettavuus	22
3.1 PENDELÖINTI	24
Asuinalueiden työpaikat	24
Työntekijöiden asuinpaikka	25
3.2 RAIDELEIKKENNE	26
Nykyisten ja suunniteltujen asemien saavutettavuus	26
4. STRATEGIAT JA TOIMENPITEET	29

Länsi-Uudenmaan MAlE -yhteistyö TAUSTASELVITYS 4

MAASEUTUASUMISEN VETOVOIMATEKIJÄT JA LAATU

- kyselytutkimus viimeisen viiden vuoden aikana Länsi-Uudenmaan maaseudulle muuttaneille (haja-asutusalueille – myös kylien ulkopuolelle)

TULOKSISTA KOOTTU pp-ESITYS
Länsi-Uudenmaan MAlE -yhteistyö
17.5. 2010 MAlE -koordinaattori

HUOM!

Vastaajien kuntakohtaiset toiveet ja terveiset sekä virkamiehille että poliitikoille on koottuna MAlE:n nettisivuilla:

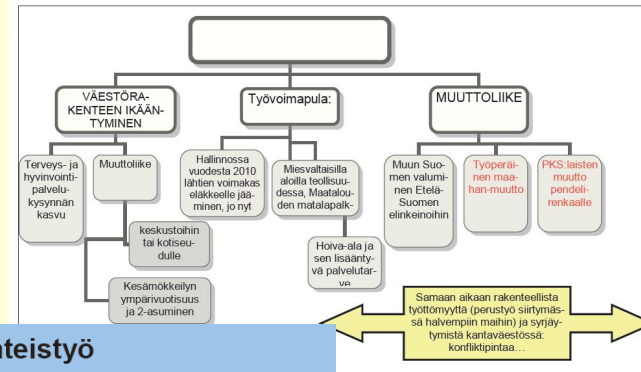
www.lansi.fi/KOKO > MAlE > Maaseutuasumisen tutkimus

Länsi-Uudenmaan MAlE -yhteistyö TAUSTASELVITYS 3

TILASTOANALYYSIT

Tulevaisuuskuvan päivityksen ja asuntopoliittisen ohjelman taustamuuttujien tilastoanalyysit ja keskeiset kysymykset

1. asukaskehitys ja muuttoliike
2. maahanmuutto
3. asutokanta ja rakentaminen
4. elinkeinot ja työssäkäynti



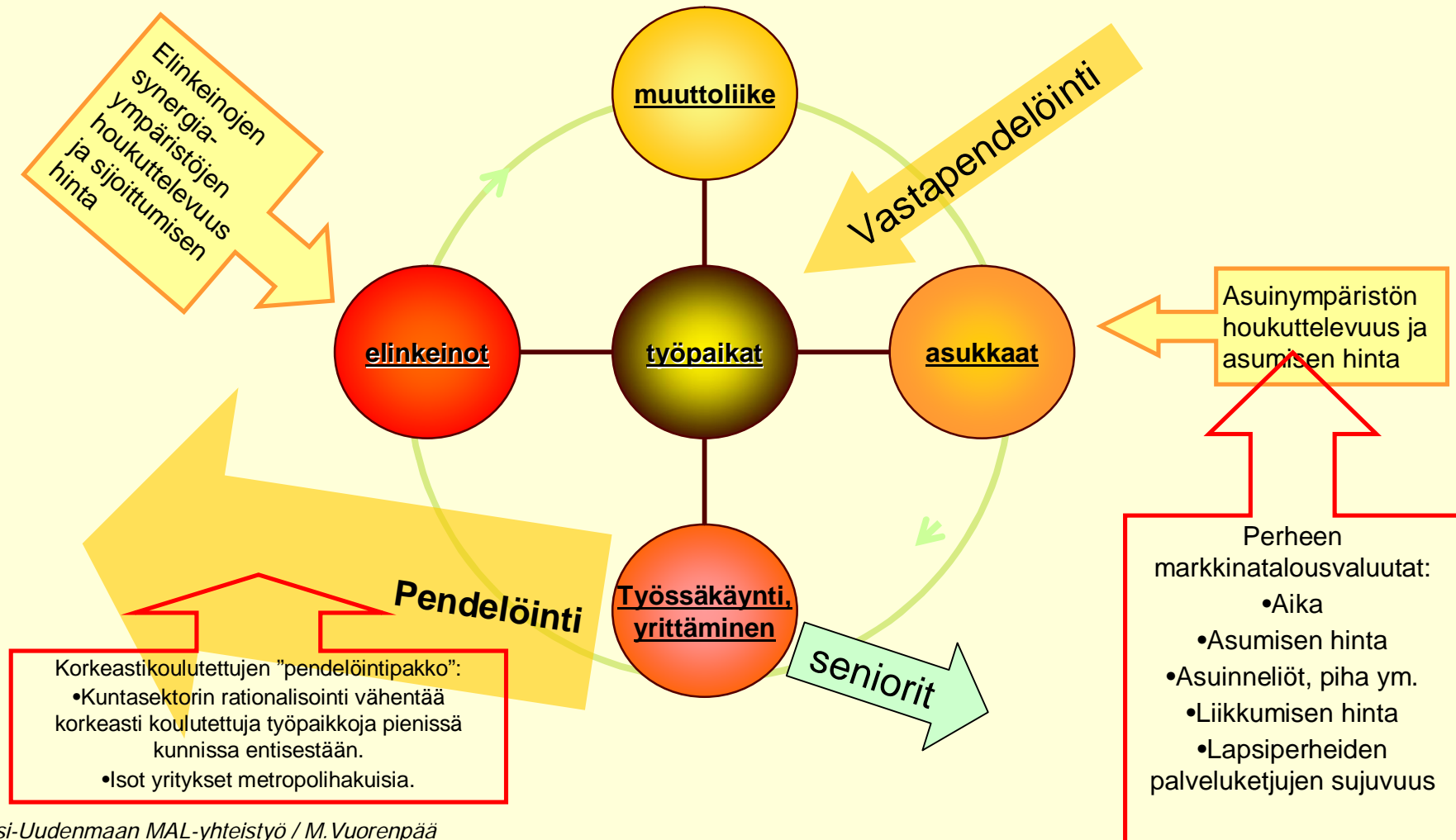
den kannalta olennaisia kysymyksiä ja käytet-
öskentelyssä.

ri Mariitta Vuorenpää 2009 (päivitys 2010).
luovustaja Satu Taskinen 2009.

**TAUSTASELVITYS 5:
Kuntakuvailut ja
muuttajaikkunat,
vain netissä.**

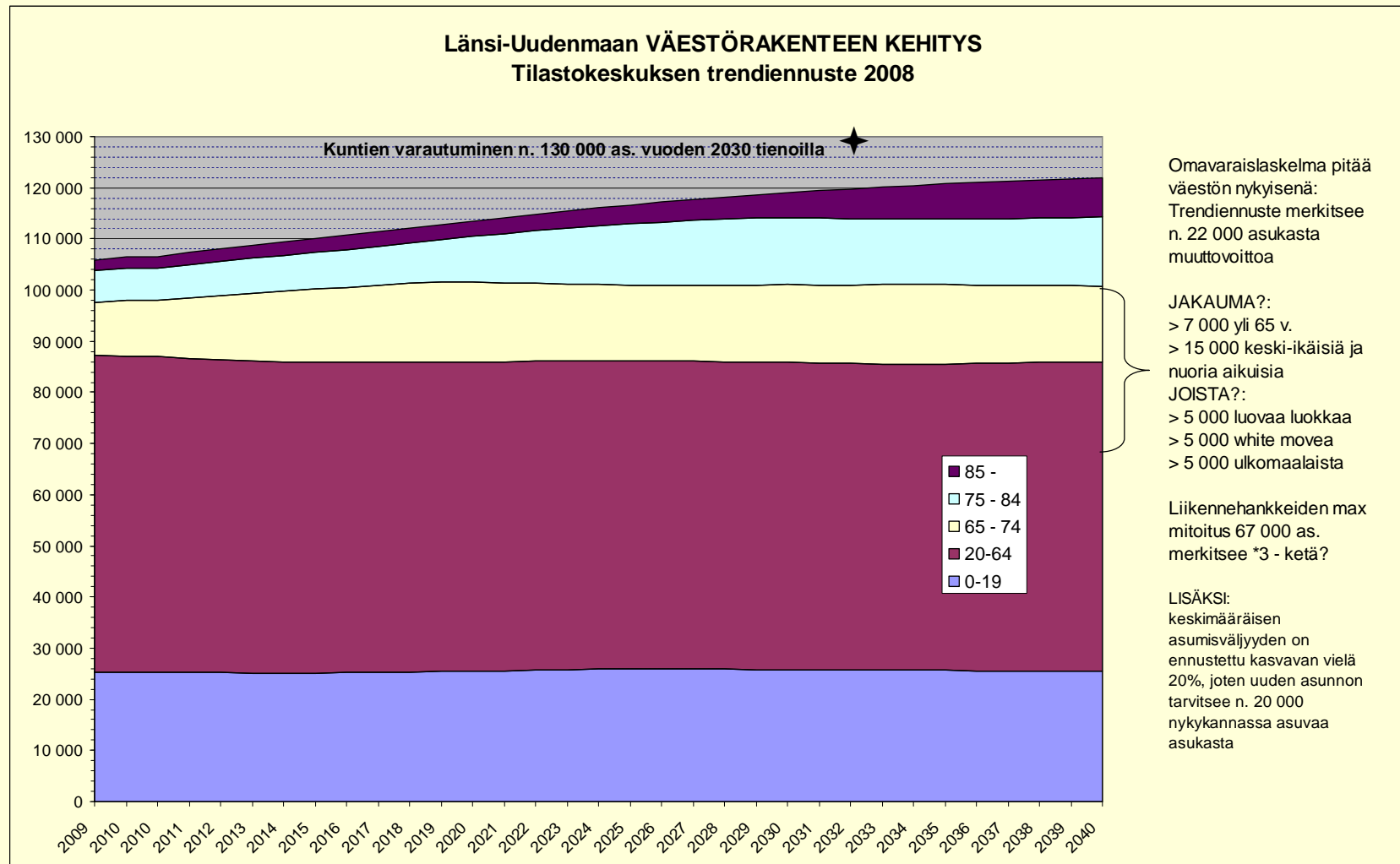
KEHITYSTEKIJÖIDEN NÄKYVÄKSI TEKEMINEN I:

Yritys ohjata yhdyskuntarakennetta tilanteessa, jossa liikkumismahdollisuudet ovat rikkoneet asumisen, työpaikkojen ja palvelujen välisen suhteen



KEHITYSTEKIJÄT II: Kenelle rakennamme?

Katso erillinen teemaraporttikokonaisuus väestön, muuttoliikkeen, maahanmuuton ja pendelöinnin ilmiöistä



KEHITYSTEKIJÄT III: Tiukat tavoitteet ja reunaehdot

ERA17 eli Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika 2017

Juuri julkaistu raportti kokoaa energiatehokkuuden parantamis- ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi tarvittavat lähiajan toimenpiteet mm. kuntien toimijoille

(YM, SITRA, TEKES 2010)

EU:n 20-20-20 tavoitteet vuoteen 2020 = Suomen tavoite 2017:

- 20% vähennys kasvihuonekaasupäästöihin
- 20% energiankulutuksesta uusiutuviin
- 20% vähennys primäärienergiankulutukseen paremmalla energiatehokkuudella

Energiaviisaus rakennetussa ympäristössä:

1. Energiatehokas, vähäpäästöinen ja laadukas rakennettu ympäristö
2. Kaavoituksen päästöjen tarkastelu
3. Yhdyskuntarakenteen hajautumisen ehkäisy
4. Tehokas ja kilpailukykyinen julkinen liikenne
5. Uusiutuvan energian käyttö ja hajautettu energiantuotanto
6. Energiatehokas rakentaminen, korjaus ja ylläpito

⇒ **Tuo yrityksille kasvavaa kilpailukykyä sekä uutta liiketoimintaa ja markkinoita.**

ERA17 s. 18

Länsi-Uudenmaan MAlE-yhteistyössä esille nousseet tavoitteet ja keinot näyttävät samaan suuntaan, mutta

- löytyykö tahtotila?
- syntyykö yhteinen foorumi?
- irtoavatko investoinnit?

TOIMINTASUOSITUKSET (ERA17 s.49-55)

Kumppanuudella toteutukseen:

- *Yhteistyö alueiden kehittämisessä*
- *Yhteensopivat tietojärjestelmät*
- *Kaupunginjohtajista suunnannäyttäjiä*

Energiatehokas maankäyttö:

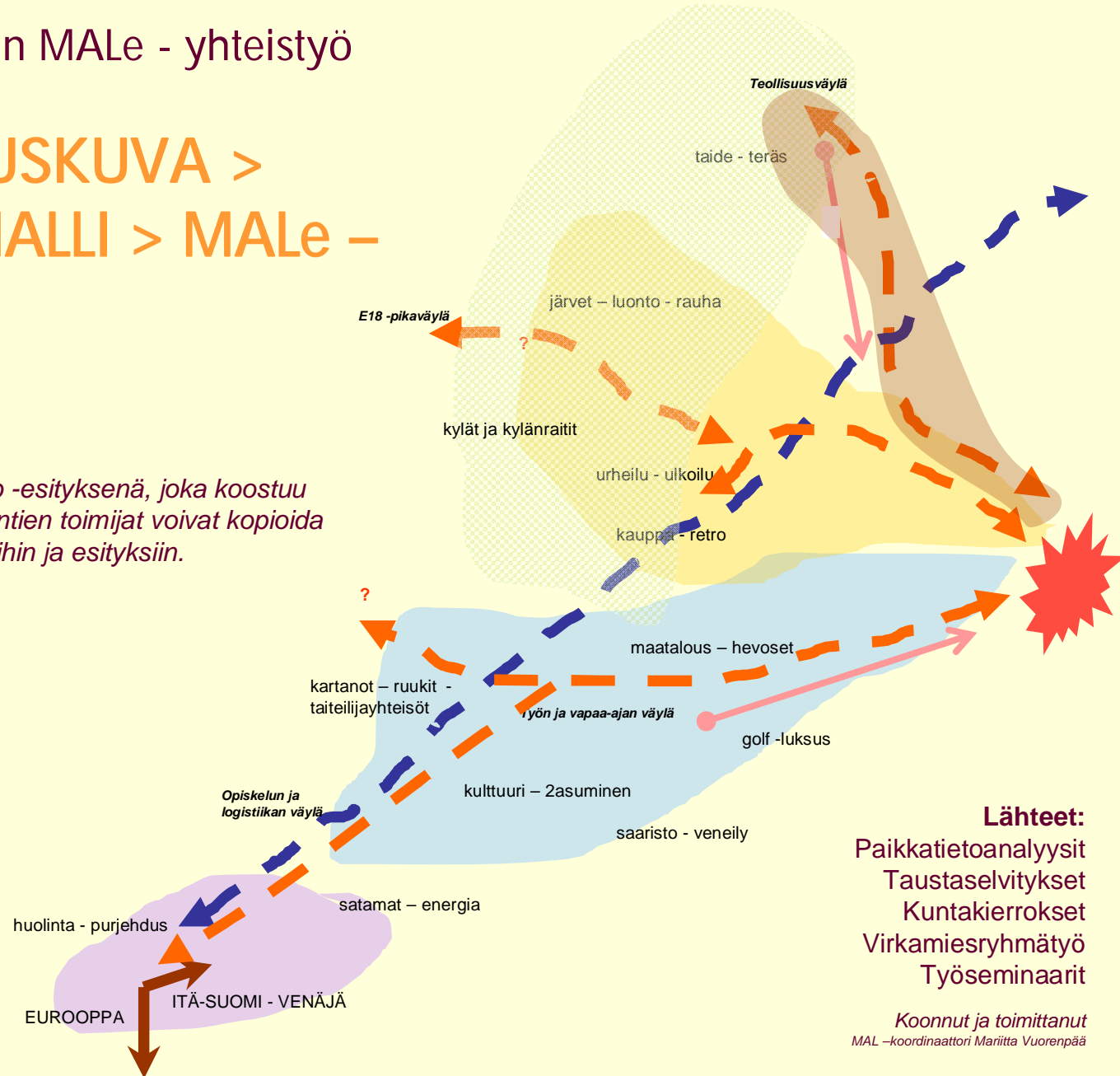
1. Päästölaskelmat ja kokonaisenergiatarkastelu osaksi kaavojen vaikutusten arviointia
2. Energiatehokkuutta täydennysrakentamisella
3. Kasvavien kaupunkiseutujen yhteistyö yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä, joukkoliikenteen tehostamisessa ja hajarakentamisen hallinnassa.
4. Yhdyskuntarakenteen hajaantumisen rajoittaminen esim. palveluvyöhykemallilla ja palvelulupauksilla
5. Liikenteen suunnittelun ja kaavoituksen parempi yhteistyö
6. Kestävä, vähäpäästöinen liikkuminen lähtökohtana liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa
7. Liikkumisvyöhykkeet ohjaamaan maankäytön ja liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen palvelujen laajentamisen suunnittelua
8. Liikkumisen taloudellinen ja tiedollinen ohjaus

Länsi-Uudenmaan MAlle - yhteistyö

TULEVAISUUSKUVA > RAKENNEMALLI > MAlle – STRATEGIA

OHRY 2.12.2010

Raportointi on toteutettu pp -esityksenä, joka koostuu AIHEKORTEISTA, joita kuntien toimijat voivat kopioida suoraan valmisteluaineistoihin ja esityksiin.

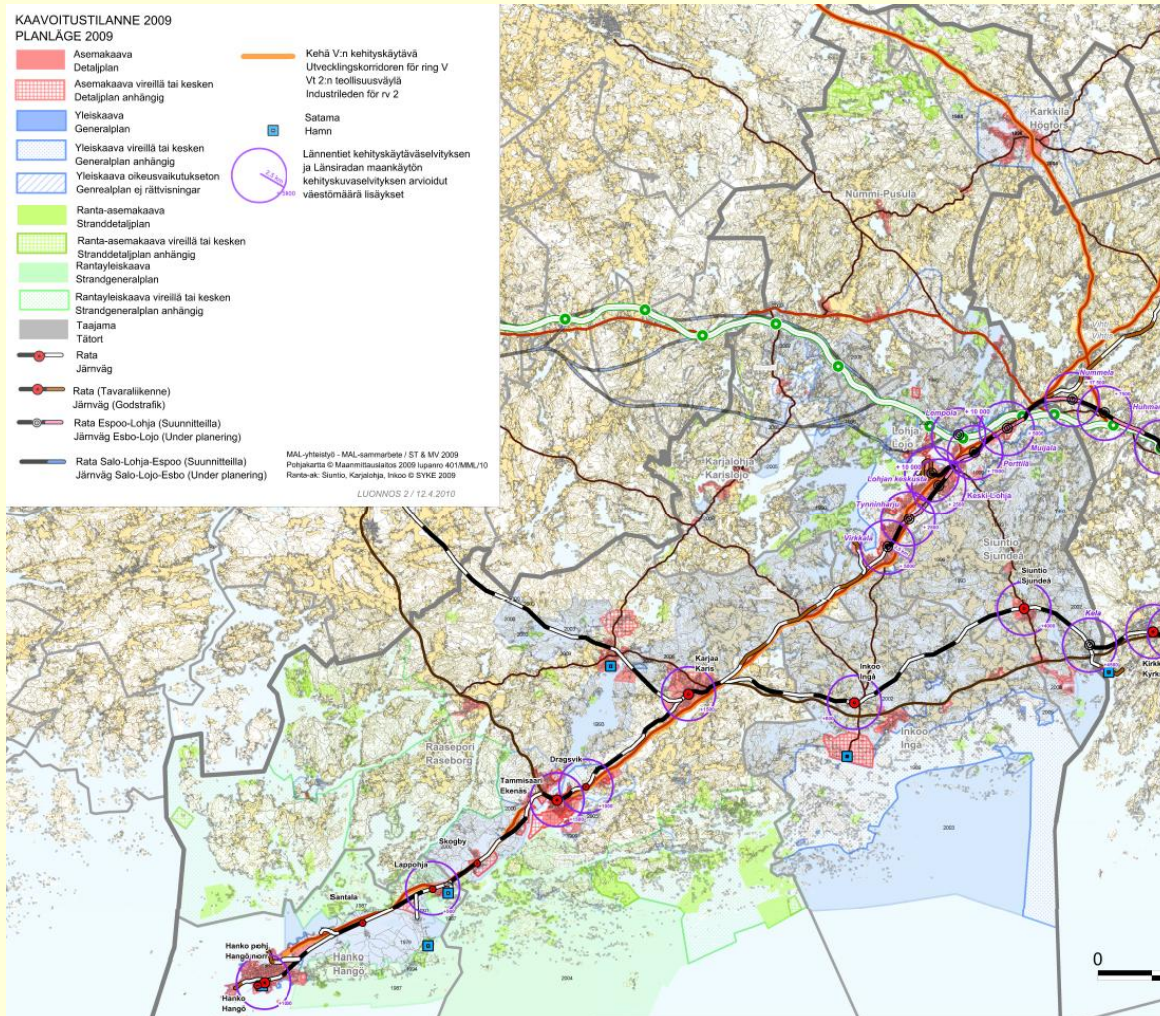


Lähteet:
Paikkatietoanalyysit
Taustaselvitykset
Kuntakierrokset
Virkamiesryhmätyö
Työseminaarit

Koonnut ja toimittanut
MAL -koordinaattori Mariitta Vuorenpää

LÄHTÖKOHDAT Kaavoitustilanne

Kuntien osayleiskaavoja päivitetään monessa kunnassa – Raaseporin uuden kaupunkikonaisuuden yleiskaavatarkastelu olisi kiireellisin tavoite

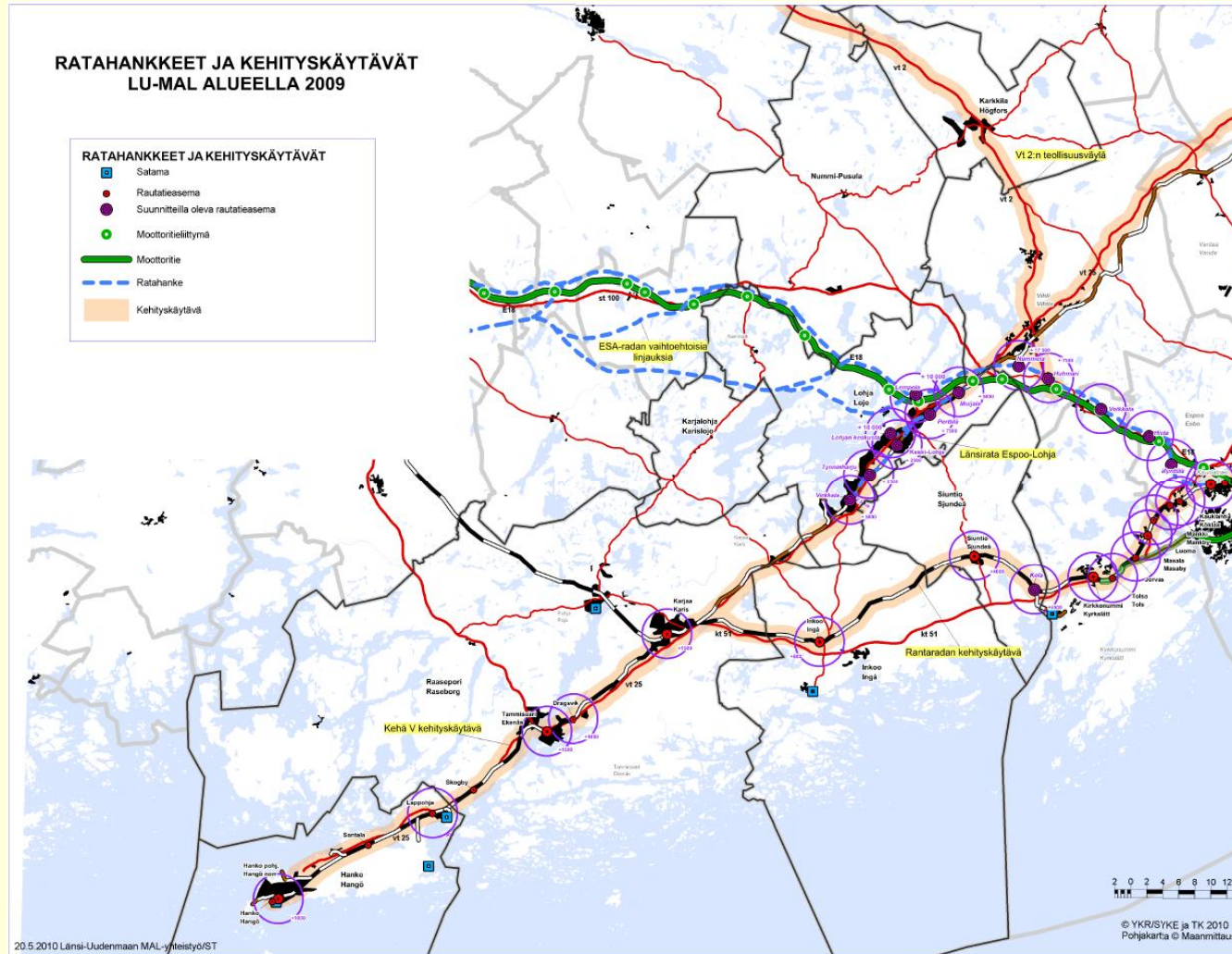


Yleisesti kuntien kaavoitustilanne on hyvä. Tuoreita yleiskaavoja on lähes kaikissa kunnissa. Siuntio on hyvä esimerkki pienestä kunnasta, jossa on dynaaminen kaavoitusote. **Inkoossa ja Raaseporissa yleiskaavoitus ei ole kehitystä vastaavalla tasolla.**

Kuntakohtaiset kaavoitustilannekartat ja niihin liittyvät kaavavarantolaskelmat löytyvät MAlE -nettisivulta. Varausten riittävyttä on tarkasteltu Asuntopoliittisessa ohjelmassa.

LÄHTÖKOHDAT

Länsi-Uusimaa laukkaan rautahevosella - raide- ja joukkoliikenteen kehityskäytävät muodostavat Länsi-Uudenmaan rakenteen selkärangan ja rakennemallin lähtökohdan

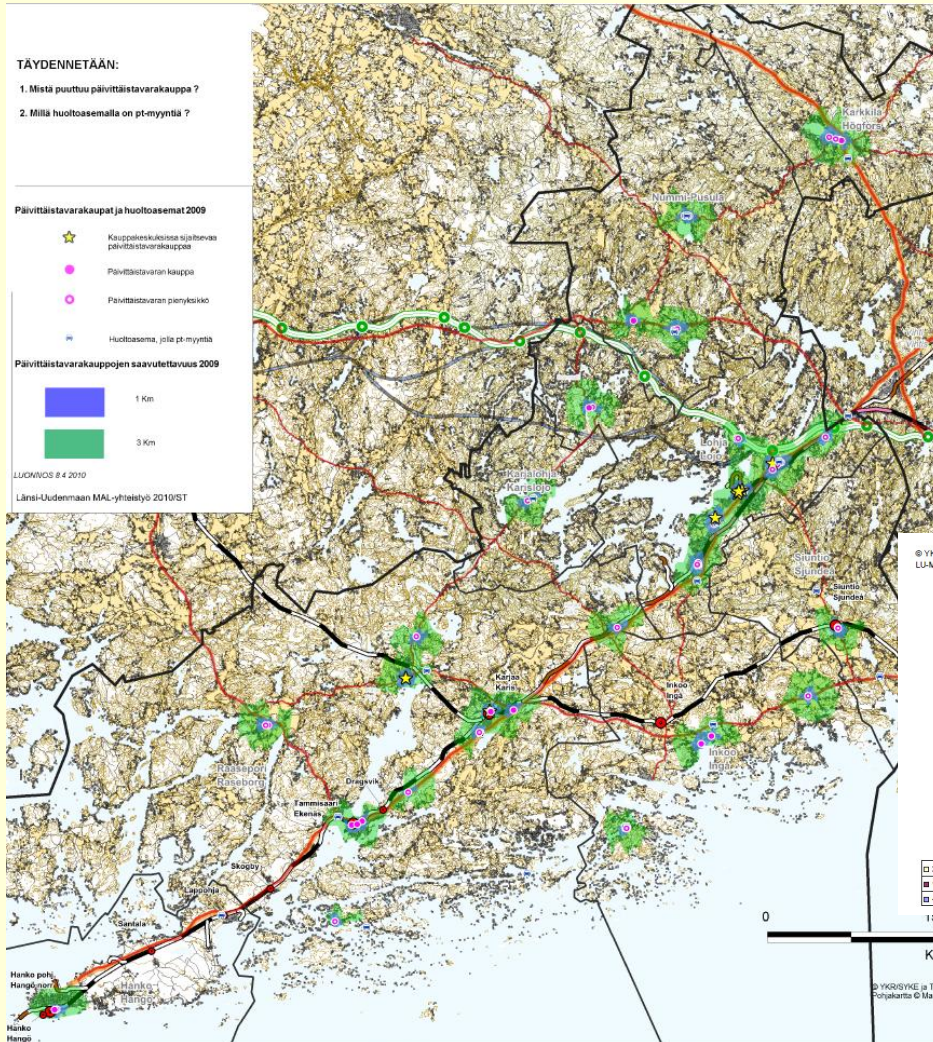


Kehityskäytäviin liittyy v. 2009-2010 tehtyjä hankeselvityksiä (MALe -nettisivulla linkit aineistoihin kohdassa Liikennehankkeet).

Raideliikenteen hankeselvityksissä on tutkittu **asemien paikkoja ja väestöpohjaa**. Kokonaisuudessaan uusille asemanseuduille on **visioitu 67 000 uutta asukasta**.

ANALYYSIT

70%:lla Länsi-Uudenmaan asukkaista kauppa on yli 1 km:n päässä kotoa

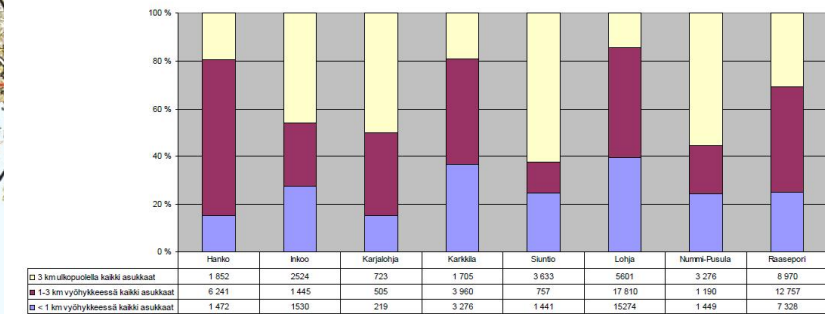


Tiivistäminen ei yksin riitä kauppaverkon ylläpitoon – kaavoituksella on olennainen rooli kokonaisuuden kannalta parhaiten toimivien paikkojen tarjoamisessa ja kestävä kehityksen näkökulmasta negatiivisten paikkojen tai liian suurten yksikköjen torjunnassa.

Kaupan saavutettavuudelle asemakaavoitetulla alueella tulisi asettaa selkeä tavoite, jonka ylläpidosta neuvotellaan keskusliikkeiden kanssa uusien kaupan hankkeiden aktivoituessa.

© YKR/SYKE 2010
LU-MAL 2010

Asukkaiden saavutettavuus päivittäistavarakaupoista 2008



Kaupan ja muiden palvelujen saavutettavuusanalysit erillisessä kartta-analysiraportissa ja MALe-nettisivulla.

TULEVAISUUSKUVA

Tulevaisuuskuva kiteytyy neljään ydintavoitteeseen

1. Energiaviisaus

(energiatehokkuus, päästöttömyys, kestävä kehitys)

2. Taloudellisuus

3. Saavutettavuus >< lähielämä

(riippuen onko kyse mikro- vai makrotason hankkeesta)

4. Työpaikkaomavaraisuus

➤ Kaikkien hankkeiden ja rakentamisen kannattavuus peilataan ydintavoitteita vasten.

➤ Kannattavassa hankkeessa 3 / 4 kriteeristä täyttyy.

① Tulevaisuuskuvasssa metropolialueen kasvu halutaan ottaa vastaan kestävällä tavalla.

② Kestävyyttä tavoitellaan ensisijassa liikkumismahdollisuuksien kehittämisen kautta:

- Joukkoliikenteen parantaminen
- Raideliikenteen voimakas kehittäminen
- Lähiliikkumisen laatuikäytävät
- Tiestön turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen

③ Maankäyttö ja palveluverkon kehitys suunnataan mahdollistamaan asukkaiden ja yrittäjien energiaviisaat liikkumisvalinnat.

RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOT

Rakennemallivaihtoehdot muodostavat vaiheittainrakentumissuunnitelman

RAIDELIIKENNE MAX

JOUKKOLIIKENNE MAX

Nyky-tilanne

Joukkoliikenteen lisäämiseen perustuvan rakennemallin pääidea on kaksitasoinen:

① Joukko- ja raideliikennettä tukeva maankäyttö ja toimintojen sijoittuminen, myös vanhassa maankäytössä.

② Joukko- ja raideliikenteen käyttöä helpottavan kevyen liikenneverkon kehittäminen ja joukkoliikenteen saavutettavuuden parantaminen esim. liityntäpysäköintiä kehittämällä.

Valinta on nykytrendin kääntäminen energiaviisaan tulevaisuuden suuntaan.

RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOT

1: MAKSIMI RAIDELIIKENNE + joukkoliikennekorridorit ja lähiliikkumisen laatukäytävät

TAVOITE

1: MAKSIMI RAIDELIIKENNE + joukkoliikennekorridorit ja lähiliikkumisen laatukäytävät

Yhdyskuntarakentaminen kohdistuu voimakkaimmin asemaseuduille:

- Kasvat, vanhat asemaseudut, kasvupainejärjestyksessä: Siuntio, Inkoo, Karjaa, Tammisaari, Hanko
 - Uudet asemat, joissa väestöpohjaa on jo: Lohjan keskusta ja Lohjan asemanauha
 - Uudet asemataajamat: Kela/Vuohimäki
 - Vanhojen asemakaupunkien vaikutusalueella yhdyskuntarakennetta ja liikkumista tukevat asemataajamat: Dragsvik, Lappohja
 - Espoo-Salo kaukoliikenne radan asemataajama Lohjalla ja Nummi-Pusulassa
- **Vyöhykejattelu rakentamisen intensiteetissä, rakentaminen pienkerrostalovaltaista ja monipuolista asemien ympärillä**
 - **Hajarakentamisen hallinnassa yhteisin kriteerein**, vaikka hyvä raideliikenne voi myös lisätä haja-rakentamispainetta

Joukkoliikennekorridorit

- Kt51, Vt2, ja E18/kt110 –bussiliikenteen kehittäminen, liityntäpysäköinti liittyisiin (kannustinjärjestelmä?)
- Bussi- ja raideliikenteen saumaton yhteistyö vaihtopisteissä, aikatauluissa ja lipuissa
- Sisäisen joukkoliikenteen runkolinjat: kehä V (vt25+rata) ja Inkoo/Siuntio – Lohja – Nummi-Pusula – Karkkila (palveluliikenne – liityntäliikenne)

Lähiliikkumisen laatukäytävät

- Kevyen liikkumisen verkostojen kattavuus ja laatukäytävät ja pikaväylät
- Pyöräpysäköinti, lippukannustimet ja matkaketjut (pyörän kuljetus/vuokrausmahdollisuudet)

Vaikutushypoteeseja (tutkimusaiheita):

- Raideliikenteen ja vapaa-ajan palvelujen / matkailun kehittäminen on lisännyt alueen työpaikkoja xxxx kpl
- Lähilämän, kevyen liikenneverkon ja työpaikkaomavaraisuuden kehittyminen on vähentänyt liikennesuoritetta x% ja CO₂/kasvihuonekaasupäästöjä y%
- Luovien alojen yrittäjiä on hakeutunut suurimmille asemille ja teollisuushistorialta vapautuvaan rakennuskantaan

RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOT

2: HYVIN TOIMIVA BUSSILIIKENNE + lähiliikkumisen laatukäytävät

TAVOITETTA TUKEVA KEHITYS

2: HYVIN TOIMIVA BUSSILIIKENNE + lähiliikkumisen laatukäytävät

**Yhdyskuntarakentaminen
omakotivaltaisempaa ja keskittyy
läheemmäksi PKS:a.**

Muuten sama kuin edellä.

Joukkoliikennekorridorit

- vt25/kt51, E18/kt110, vt2 säteittäiset joukkoliikennekorridorit PKS:n suuntaan: pikavuoro- ja vakioliikenteen roolien kehittäminen, liityntäpysäköinti liittyämiin (kannustinjärjestelmä?)
- Bussi- ja raideliikenteen saumaton yhteistyö Rantaradan asemilla, aikatauluissa ja lipuissa
- Sisäisen joukkoliikenteen runkolinjat: vt25 ja Inko/Siuntio – Lohja – Nummi-Pusula – Karkkila (palveluliikenne – vaihtoliikenne)

Lähiliikkumisen laatukäytävät

- Kevyen liikkumisen verkostojen kattavuus, pikaväylät ja laatukäytävät myös taajamien välille ja kylien ympäristöön
- Pyöräpysäköinti, lippukannustimet ja matkaketjut (pyörän kuljetus/vuokrausmahdollisuudet)

Vaikutushypoteeseja:

- **Joukkoliikenteen matkaosuus ei kasva bussiliikenteellä raideliikenteen tasolle 1) matkustusmukavuuden ja 2) väljemmän rakenteen takia.**

RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOT

3: NYKYTRENDI

LÄHTÖTILANNE

3: NYKYTRENDI

- JOS NYKYTRENDI JATKUU

Tarpeeksi isot investoinnit joukkoliikenteen kehittämiseen puuttuvat

Tieverkkoa perusparannetaan pahimmissa kohdissa elinkeinoelämän ja liikenneturvallisuuden tarpeisiin

Yhdyskuntarakentaminen omakotivaltaista

Paine hajarakentamiseen kasvaa lähimpänä PKS:a ja palveluja entisestään – ”harvan kunnan hanska pitää”

Kesämökkinen muuttuminen asunnoiksi voimistuu rannikolla.

Joukkoliikennekorridorit:

- Väljempi rakenne ja harventuva asukaskanta vaikeammin palveltavissa.
- Joukkoliikenne supistaa entisestään: **vain pikavuoroja PKS:n suuntaan + koululaisille ja opiskelijoille ostettu liikennöinti.**

Lähiliikkumisen laatukäytävät:

- Kevyen liikkumisverkoston kehittämiseen ei löydy motiivia ja varoja, tehdään **pieniä parannuksia** lähinnä keskustoissa

Vaikutushypoteeseja:

- **Uudistumisen elinkeinovaikutukset jäävät toteutumatta**
- **Väestö polarisoituu** niihin, joilla on varaa liikkua ja asua väljässä ympäristössä tai uusissa varakkaalle senioriväestölle kohdistetuissa kerrostaloissa, ja niihin, joiden on pakko asua ”peruskorjausta odottavassa kerrostaloympäristössä” tai rapistuvissa omakotitaloissa
- **Urbanin elämän ympäristöt, keskustat rapautuvat entisestään**, palvelujen saavutettavuus heikkenee, parkkipaikkapaine rasittaa keskustoja
- **Kaupan verkko harvenee**: kaupan intressinä rakentaa liikennevirtojen varteen, keskustoissa suuntaudutaan vanhenevan väestön palveluihin

MALe –TOTEUTTAMISTRATEGIA

1 Maankäytön profilointi

PERIAATTEET:

1. Metropialueen kasvu otetaan vastaan energiaviisailta ratkaisuilta.
2. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan maankäytöllä.
3. Kaupunkitaajamien, maaseututaajamien ja maaseudun raja selkeytetään.

Kaupunkimaisten taajamien kaksivaiheinen kehittyminen:

1. Taajamien tiivistyminen ja kasvaminen tukien sisäistä ja ulkoista joukkoliikennettä. Samalla kaavoituksessa varaudutaan hankeselvityksissä esitettyjen asemien avaamiseen ja niiden vaikutusalueen pikkukaupunkimaiseen rakentamiseen. Yleiskaavat päivitetään raideliikenteen toteutumisen mukaan.
2. Raideliikenteen kehittyessä asemanseutujen tehokas rakentaminen ja uusien asemataajamien kehittäminen (radanvarsien nauhakaupunkikehitys)

Maaseututaajamien ja alueiden omaleimainen kehittyminen:

- 1: Maaseututaajamat kehittyvät ja kasvavat omia erityispiirteitään vaalien tavoitteena palvelujen ylläpito, kevyen liikenneverkon kasvattaminen ja joukkoliikenteen kehittäminen
- 2: Kehitettävät kylät profiloidaan elinvoimaisuuden ja yhdyskuntateknisen mielekkyyden mukaan

MALe –TOTEUTTAMISTRATEGIA

2 Seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisen priorisointi

Investoinnit:

1: Hanko-Karjaa-Hyvinkää radan sähköistäminen ja Lohjan asemanauha, jolta yhteys Nummelan asemaan (Hanko-Hyvinkääradalla ja Nummelan asemalla olisi olennainen merkitys seudun palveluyhteistyön liikkumisjärjestelmässä myös Karkkilan näkökulmasta) – *Helsingistä Hankoon ilman junanvaihtoa*.

2: Rantaradan perusparannus ja kantatie 51:n perusparannus välillä Vuohimäki-Sunnanvik

3: Länsiradan eli Espoo-Lohja kaupunkiradan rakentaminen

4: Inkoon pistorata

5: Espoo-Salo kaukoliikenteen oikoradan rakentaminen

Toiminnan kehittäminen:

1: Olemassa olevien ratojen eli Rantaradan vuorotiheyden ja liityntäliikkumisen voimakas kehittäminen, lippuyhteistyö (myös pyöräilylle)

2: vt2:n, kt110, E18-tien, ja kt51/vt25 joukkoliikenteen ja pysäkkien saavutettavuuden kehittäminen, liityntäpysäköinti ja matkaketjut (myös pyöräilylle)

MALe –TOTEUTTAMISTRATEGIA

3 Palvelujen saavutettavuudelle tavoitteet

– lähielämä vähentää liikkumiseen käytettyä aikaa, energiaa ja lisää elämänlaatua

Koskee sekä julkisia että kaupallisia palveluja

1. Palvelujen suunnitteluun kokonaisnäkemys

- Ajantasaiset yleiskaavat
- Kaupallisten palvelujen lyhyen aikavälin kysyntätilanteen tarkastus ennen rakennuslupaa
- Palveluverkkosuunnittelu osaksi kuntasuunnittelua ja seutuyhteistyötä
- Tavoitteiden asettaminen erilaisten käyttäjäryhmien palvelujen saavutettavuudelle**
- Palvelujen lähiympäristöjen sujuvuus kaikkien liikkumismuotojen näkökulmasta

2. **Palveluverkkojen tavoitteisto vaatii yhteistä analysointi- ja kehitystyötä**

Suositus:

- Tarvitaan selvitys palvelujen saavutettavuudesta sekä yhdyskuntataloudellisten ja käyttäjäkohtaisten kustannusten ja päästöjen kohdentumisesta eri käyttäjäryhmien näkökulmasta.**
- Eri palveluille**, kaupallisista julkisiin sekä harrastus- ja vapaa-ajankohteisiin analysoidaan käyttäjäprofiilit, saavutettavuus ja **saavutettavuuden parantamissuunnitelmat**.
- MALe –työssä tehty saavutettavuusanalyysiaineisto** (erillinen teemaraportti MALe-nettisivulla) **on ensimmäinen vaihe tässä työssä.**
- Kehityksen seuraaminen.

•**Liitteeseen 1 on kerätty yhteisiä tavoitteita palvelujen ja lähielämän suunnitteluun.**

MALe –TOTEUTTAMISTRATEGIA

Tulevaisuuskuvan ja rakennemallin toteutusperiaatteet **kunnille**

MAANKÄYTÖN TOTEUTUSPERIAATTEET

- 1) Raideliikenteen lisäämiselle** ja rakentamiselle luodaan edellytykset asemien ympäristöjen täydennysrakentamisella, uusia asemaseutuja avaamalla ja asemia hyödyntäviä työpaikka-alueita kehittämällä.
- 2) Olevia yhdyskuntia tiivistetään ja tuetaan** raideliikenne- ja bussiliikennekorridooreissa
Vyöhykeajattelu rakentamisen intensiteetissä:
 - Raideliikennevyöhykkeet
 - Muut joukkoliikennevyöhykkeet
 - Liityntäliikenteen tai -pysäköinnin kautta haltuun otettavat alueet
- 3) Hajarakentamiskysyntää suunnataan** tukemaan tavoitellun rakenteen kehittymistä tarjoamalla sille kilpailukykyisiä asumismahdollisuuksia taajamissa.
- 4) Elinkeinoille luodaan** kasvumahdollisuuksia logistisissa solmukohdissa ja asemien vaikutusalueilla.
- 5) Taajamia ja palvelurakennetta kehitetään** aina myös joukkoliikennettä ja kevyttä liikkumista parantavina kokonaisuuksina ja ympäristöinä.

LIIKENNEVERKON TOTEUTUSPERIAATTEET

- 6) Kehä V ajattelua vahvistetaan:** raide- ja maantieliikenteen yhteistyön lisääminen ja elinkeinotoiminnan sijoittaminen logistisesti tehokkaisiin kohteisiin, joista on hyvä yhteys muualle Suomeen.
- 7) Alueen sisäistä joukkoliikennettä kehitetään** erityisesti suurimpien kuntakeskusten suuntaan.
- 8) Kevyttä liikenneverkkoa lisätään** palvelemaan joukkoliikenteen, palvelujen ja vapaa-ajan kohteiden parempaa saavutettavuutta.

EDELLYTYKSET

1. Kuntien kaavatilanteesta ajantasainen ja kattava

- Vanhat, paljon hajarakentamisoikeutta sisältävät maaseutualueiden kaavat tarkastetaan (esim. Sattarin osayleiskaava)
- Raaseporin yleiskaavoituksen kattavuus ja ajantasaisuus
- Inkoon kaavoituskuluttuuri ja kaavavarannon riittävyys
- Vanhojen asemakaavojen uudistaminen ohjeena ajantasaiset yleiskaavat sekä MAlle -tavoitteet ja periaatteet

2. Haja-asumisen ohjaamiselle yhteiset kriteerit.

3. Palveluverkkojen tavoitesuunnittelu

eri käyttäjäryhmien, kulkumuotojen, päästöjen ja kustannustehokkuuden näkökulmista.

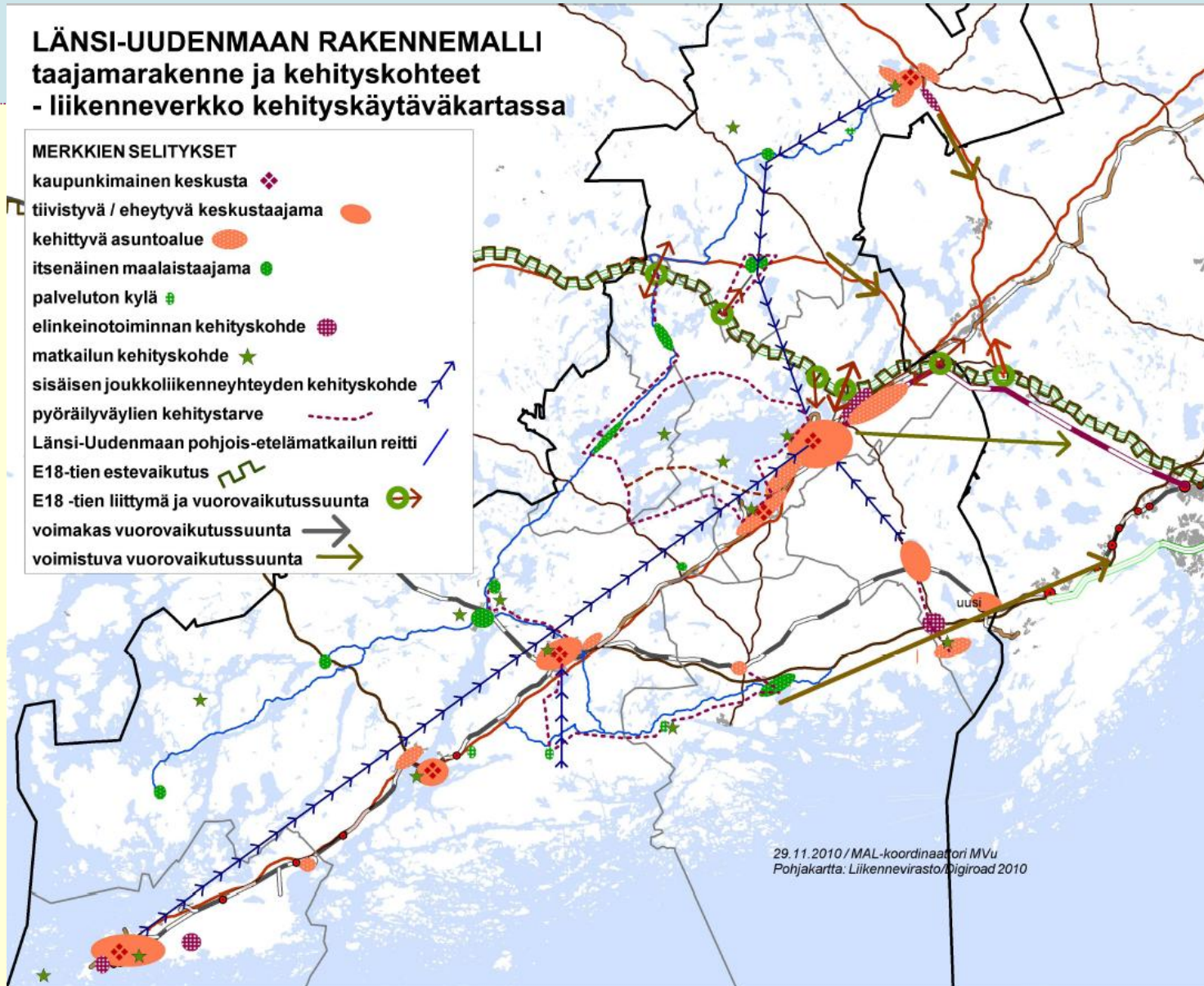
4. Joukkoliikenteen kehityssuunnittelu.

KEHITYSKOhteET

LÄNSI-UUDENMAAN RAKENNEMALLI taajamarakenne ja kehityskohteet - liikenneverkko kehityskäytäväkartassa

MERKKIEN SELITYKSET

- kaupunkimainen keskusta
- tiivistyvä / eheytyvä keskustaajama
- kehittyvä asuntoalue
- itsenäinen maalaistaajama
- palveluton kylä
- elinkeinotoiminnan kehityskohde
- matkailun kehityskohde
- sisäisen joukkoliikenneyhteyden kehityskohde
- pyöräilyväylien kehitystarve
- Länsi-Uudenmaan pohjois-etelämatkailun reitti
- E18-tien estevaikutus
- E18 -tien liittymä ja vuorovaikutussuunta
- voimakas vuorovaikutussuunta
- voimistuva vuorovaikutussuunta



29.11.2010 / MAL-koordinaattori MVu
Pohjakartta: Liikennevirasto/Digiroad 2010

MALe -TOTEUTUSYHTEISTYÖ

Tavoitteista tekoihin = yhteiset selvitykset ja hankkeet

- yhteiset hankkeet rakentavat yhteistyökulttuuria ja tuovat säästöjä

TARVE	Keino	Toteutus, toteuttajat
❶ Raideliikenneinvestointien kannattavuus ja hyödyt jo nykytilanteessa päästövähennystavoitteiden näkökulmasta	Selvitys koko Länsi-Uudenmaan kaikkien raideliikennehankkeiden ja sitä tukevien liikennepoliittisten keinojen yhteisestä kannattavuudesta ja vaikutuksista	Selvitys MALe –yhteistyökunnat + KOKO
❷ Houkutteleva keskusta-asuminen senioreille, perheille ja nuorille aikuisille (myös asp.ohj.)	Parannetaan uustuotannon hintahallintaa, lisätään vuokra-asuntoja ja monipuolistetaan asuntotuotantoa	Kuntasuunnittelu Kuntiin asunto-ohjelmat!>
❸ Kaupallisten palvelujen monipuolisuuden ja verkoston elinvoimaisuuden tukeminen.	Kaupallisen palveluverkon toimialakohtaisten ehtojen tunnistaminen ja ostovoiman lisääminen maankäyttöä tehostamalla	Maankäytön suunnittelu Kaupan selvitykset
❹ Julkisten palvelujen kysynnän ennakointi ja suunnittelu	Palvelutarpeen parempi ennakointi tilastoja ja paikkatietoanalyysijä hyödyntäen	?
❺ Joukkoliikenteen toiminnan, matkaketjujen ym. parantaminen jo nykytilanteessa	Sisäisen ja ulkoisen joukkoliikenteen innovatiivinen, operaattoriyhteistyötä parantava kehityssuunnitelma	Jl-logistikko, konsultti MALe –yhteistyökunnat
❻ Kevyen liikkumisen edistäminen taajamissa, palvelujen välillä ja virkistysalueilla.	Kevyen liikkumisverkoston palvelujen saavutettavuutta ja matkailua edistävä verkostosuunnitelma. Investointirahoituksen hankkiminen eri tahoilta.	Selvitys MALe –yhteistyökunnat
❼ Sisäisen liikenneverkon sujuvuuden ja turvallisuuden lisääminen	Sisäisen liikenneverkon auditointi, parannussuunnitelma ja toteutusohjelma (EU:n rahoitus?)	MALe –kunnat, tiepiiri
❽ Kuntien ja palvelujen parempi näkyvyys pääteillä ja palvelujen tarjoaminen tielläliikkujille	Pääväylien, erityisesti E18 –tien opasteiden ja palvelukonseptien kehittäminen.	MALe -kunnat, KOKO, tiepiiri

LÄNSI-UUDENMAAN KUNTIEN YHTEINEN MAANKÄYTTÖPOLIITTINEN OHJELMA 2010



1. Miksi?
2. Maankäyttöpolitiikan keinosalkku
3. Hajarakentamisen erityiskysymys
4. Yhteiset periaatteet

OHR Y 2.12.2010

*Koonnut ja toimittanut MAL -
koordinaattori Mariitta Vuorenpää*

MAANKÄYTTÖPOLIITTINEN OHJELMA

SISÄLLYSLUETTELO

1. MIKSI?	6	3. HAJARAKENTAMISEN ERITYISKYSYMYKSIÄ	21
<ul style="list-style-type: none">• Miksi dynaamista maankäyttöpoliittikkaa ja aktiivista maapolitiikkaa tarvitaan?<ul style="list-style-type: none">– MAANKÄYTTÖPOLIITIKKAA TARVITAAN– TAUSTALLA VAHVA ASENNEILMASTO– ESIMERKKEJÄ MAAPOLIITTISISTA KÄYTÄNNÖISTÄ– UUDENKAUPUNGIN ESIMERKKI• Maankäyttöpoliitiikan keskiössä 10<ul style="list-style-type: none">– YLEISKAAVOITUS JA SUUNNITTELUTARVEALUEET– KAAVOITUSTILANNE 2009		<ul style="list-style-type: none">• Hajarakentaminen ohjauskohteena<ul style="list-style-type: none">– PAIKKATIETOANALYYSI OSOITTAA– SEUDULLISIA RATKAISUAVAUKSIA– VAIKUTUKSIA JA OHJAUSONGELMIA– OHJAUSESIMERKKI: VYÖHYKEMITOITUS• Rakentaminen asemakaava-alueen ulkopuolelle 28<ul style="list-style-type: none">– RAKENTAMISEN LUVAT– ASEMAKAAVA-ALUEEN ULKOPUOLELLA– TILANNE LÄNSI-UUDENMAAN KUNNISSA– HAJARAKENTAMISEN OHJAUSKEINOJEN KÄYTTÖ LÄNSI-UUDENMAAN KUNNISSA	
2. KEINOSALKKU	14		
<ul style="list-style-type: none">• Maapolitiikan välineitä<ul style="list-style-type: none">– MAANHANKINTA– MAANHANKINTAKEINOT– KAAVOJEN TOTEUTTAMISKEINOT– MAAPOLIITTISTEN KEINOJEN KÄYTTÖ LÄNSI-UUDENMAAN KUNNISSA– LÄHTEITÄ JA HYVIÄ ESIMERKKEJÄ	18	4. YHTEISET PERIAATTEET	35
		<ul style="list-style-type: none">• Tärkeimmät tavoitteet ja keinot• Käytännön toteutus• Kaikki suositeltavat keinot	41
		LIITE 1:	42
		<ul style="list-style-type: none">• Asemakaava-alueen pientalotonttien myynti vertailukunnissa	

Keskeinen kysymys:

Haja-asumisen kuntataloudellinen nettovaikutus ei ole niin merkittävä tekijä kuin esteiden syntyminen energiaviisaalle yhdyskuntakehitykselle ja kuntien palvelujen järjestämiskyvylle.

Kuntataloudellinen nettovaikutus

500 asukkaan alue keskimääräisellä suuruusluokalla laskettuna

Nettovaikutusten keskimääräiset suuruusluokat pääomitetuna 30 vuodelle 5%:n korkokannalla (s.28)	Taajamaa täydentävällä alueella	taajamasta irrallaan olevalla alueella	hajarakentamisessa	täydentävä – haja-asutus
€/asukas/30v.	1 100 – 1 400	600 - 900	-3 700 - -3 900	4 800 - 5 300 kalliimpaa

Valtion, kunnan ja asukkaan kustannukset yhteensä (500 as. 30v.) (s.38):

1. taajamaa täydentävältä alueelta 57 milj. €
2. taajamaasta irrallaan olevalla alueella 67 milj. € (siis +10 milj. €)
3. haja-asutusalueella 87 milj. € (siis +30 milj. €)

Nämä yhdyskuntataloudelliset kustannukset koostuvat kunnan pääoma- ja käyttökustannuksista sekä asukkailla (asuntojen rakentamisesta ja kunnossapidosta sekä liikumisesta) ja valtiolle (liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja kunnossapidosta) kertyvistä kustannuksista.

Esimerkki asumisen mitoituskaskurista

AS2 =	130 252 yhteensä	25 000 lisää	
Haja-asumisen nettovaikutus	5000 €/asukas/30 vuotta		
täydentävään rakentamiseen verrattuna	5%:n korkokannalla la		
Rakentaminen:			
k-m2	802 642 "kyliin"	HARVASSA	
k-m2	267 547 "kyliin"	TIIVISTÄVÄSSÄ	
erotus	535 095		
asukkaita	12 763 "kyliin"	HARVASSA	
asukkaita	4 254 "kyliin"	TIIVISTÄVÄSSÄ	
enemmän	8 508 "kylissä"		
HARVAN RAKENTEEN ELI NYKYTRENDIN			
yhdyskuntataloudellinen kustannus			
	42 542 000 €/ 30 vuotta		
	1 418 067 €/ vuosi		
	167 €/ asukas / vuosi		
tiivistävään verrattuna			

Lähde: YM 2008, Hajarakentamisen kuntataloudelliset kustannukset > MALe -tiivistelmä 2009 / MVu

Haja-asutustonttien myynti nostaa maan yleistä hintatasoa ja vähentää kuntien maanhankintakykyä ja maanomistajien halukkuutta myydä kunnalle. Nämä kerrannaisvaikutukset yltyvät aina **kunnallistekniikan kannattavuuteen ja tonttien ja asuntotuotannon hintatasoon asti**, ja näin ollen ovat suoraan yhteydessä kuntatalouteen ja kuntien elinvoimaisuuteen.

MAAPOLIITTISTEN KEINOJEN KÄYTTÖ LÄNSI- UUDENMAAN KUNNISSA: aktiivinen ote Lohjalla, Siuntiossa ja Karkkilassa

TÄYDENNÄ JA PALAUTA <i>Palautustilanne 21.9.2010</i>	Hanko	Raase pori	Inkoo	Siunti o	Lohja	Karjalo hja	Nu-Pu	Kark- kila
Maapoliittikkaa ja maanhankintaa hoitaa:								
Kaupungin geodeetti		X			X			
Mittaus- ja kiinteistöpäällikkö (käytännön valm.)								X
Muu:							kj. & kh	
Maapoliittinen ohjelma		ei ole		KV 2006	KV 2006			KV2008
Maankäytön kehityskuva/strategia		2009	tulossa	2003	2004?	X		2006
Uudet taajama- osayleiskaavat	X			X	X	X	X	X
Haja-asumisen kehitysstrategia					2004			
Raakamaan hankintaohjelma					-			5v.tavoite
Kaavavarannon seuranta					X?			
Asemakaavojen ajant. arviointi					X		alue.ark.	rak.tark.
MAANKANKINTA- JA KAAVOJEN TOTEUTTAMISKEINOT								
<i>Aktiivisesti käytetty keino X Keino maapoliittisen ohjelman tavoitteissa T</i>								
Raakamaan hankinta yleisesti				X	X			
Vapaaehtoinen kauppa				X	X			X
Maapoliittinen tai yk.per. lunastaminen					-			T
Etuosto-oikeus					X			X
Maankäyttösopimukset				X	X		x	T
Montako tehty 2000-luvulla?				n. 30	?		2	
Kehittämiskorvaus					-			T
Kehittämisalumenettely					-			
Kaavamuutoskorvaus					X		x	X
Rakentamiskehotus					X			T
Korotettu kiinteistövero				X	X		x	X

4. YHTEISET PERIAATTEET

MALe -yhteistyön tavoite maankäyttöpolitiikan näkökulmasta on **päättää yhteiset maankäyttöpoliittiset ja maapoliittiset periaatteet.**

MIKSI?

- *Koska yhdessä toteutettavat maankäyttöpoliittiset periaatteet ja kriteerit parantavat kuntien kykyä ohjata yhdyskuntarakenteen kehitystä, ja yhdessä sovitut maapoliittiset keinot helpottavat niiden käyttöä.*

Tavoitteet:

- Taloudellinen yhdyskuntakehitys
- Energiatehokas yhdyskuntarakenne
- Nopea reagointi asukkaiden ja yritysten sijoittumishalukkuuteen
- Kunnallisteknisen kapasiteetin tehokas hyödyntäminen
- Maan arvonnousun käyttäminen kuntalaisten hyväksi

Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan **maankäyttöpolitiikan tavoitteisto:**

- Haja-asumisen ohjaaminen
- Asemakaavojen ajantasaisuus ja tonttitarjonnan riittävyys
- Ajantasaiset ja oikeusvaikutteiset taajamayleiskaavat taajamien vaikutusalueilla
- Suur kuntien rakenneyleiskaavat

Länsi-Uudenmaan yhteisen maankäyttöpoliittisen ohjelman tavoitteena on päättää yhteisestä maankäyttöpoliitikasta ja maapoliittisista periaatteista: tavoitteista, niiden saavuttamiseksi käytettävistä keinoista ja käytännön toteutuksesta

Ehdotus (tuotettu Maapoliittisessa työseminaarissa, Lärkkullassa 22.9.2010):

Ensivaiheessa päätetään neljän tärkeimmän tavoitteen tarvitsemien keinojen aktivoinnista ja tarvitsemasta kehitystyöstä.

TÄRKEIMMÄT TAVOITTEET	TARVITTAVAT KEINOT	KÄYNNIS- TYS
① YLEISKAAVOJEN TOTEUTTAMISEKSI TOIMIVA MAAPOLITIIKKA	- AKTIIVINEN RAAKAMAAN HANKINTA - RAAKAMAAN HANKINTAOHJELMAT	Kuntakohtainen työryhmä
② YRITYSALUEIDEN JA YRITYSTONTTIEN TOTEUTUMISEN TEHOSTAMINEN	- ELINKEINO- JA MAAPOLIITTISEN LUNASTUKSEN LISÄÄMINEN - AKTIIVINEN RAAKAMAAN HANKINTA - RAAKAMAAN HANKINTAOHJELMAT	Kuntakohtainen työryhmä ja kartasto
③ HAJA-RAKENTAMISEN HALLITTU OHJAAMINEN	- AJANTASAISET YLEISKAAVAT - LIEVEALUEIDEN TUNNISTAMINEN - YHTEISET KRITTEERIT SUUNNITTELUTARVERATKAISUILLE JA MAASEUTUALUEEN RAKENNUSPAIKKOJEN MITOITUKSELLE	MALe - työryhmä
④ ASEMAKAAVOJEN TOTEUTUMISEN EDISTÄMINEN	- MAANHANKINTAKEINOJEN AKTIIVINEN KÄYTTÖ - LÄNSI-UUDENMAAN YHTEINEN HINTAPOLITIIKKA - HYVIN LAADITUT MAANKÄYTTÖSOPIMUKSET	MALe - maapoliitiikan foorumi

KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS

① YLEISKAAVOJEN TOTEUTTAMISEKSI TOIMIVA MAAPOLITIikka

TAVOITTEET	Yleiskaavojen toteutumisen parantaminen. Asemakaavoitus kunnan omistamalle maalle. Maan arvonnousu ja alueen rakentumisen säätely kunnalle.
MIKSI?	Yhdyskuntarakenteen rakentumisen tietoinen ohjaus tulee mahdolliseksi. Kunnallistekninen verkosto saadaan hyödynnettyä tehokkaasti ja uusi rakennettua tarkoituksenmukaisesti. Kun maan arvonnousu tulee kokonaisuudessaan kunnalle omalle maalle rakennettaessa, se voidaan käyttää vapaammin kunnan kehittämiseen, ei vain kunnallistekniikan rakentamiseen. Kunta voi itse säädellä tonttien luovutushintaa, mikä hillitsee hintatason kohoamista yleisestikin ja lisää alueen houkuttelevuutta = toteutumista. Järjestykseen perustuvasta, harkitusta rakentamisesta syntyy säästöä.
KEINO	Yleiskaavan kasvualueille omat maanhankintasuunnitelmat. Kasvualueet priorisoidaan.
SISÄLTÖ	Esimerkiksi Lohjalla taajamaosayleiskaavaluonnoksen pohjalta tehdään kasvualueiden osalta priorisointijärjestys sekä kullekin alueelle oma maanhankintasuunnitelma. Tämä malli toiminee myös yleisellä tasolla.
TEKIJÄT	Lohjan kaupunki: kaupunkisuunnittelujohtajan, geodeetin, katupäällikön, kaavoitusjohtajan ja yleiskaavoittajan muodostama työryhmä . Yleisesti kuntien maanhankinnasta, kunnallistekniikan rakentamisesta ja maankäytönsuunnittelusta vastaavat virkamiehet.
RAHOITUS	Maanhankintasuunnitelmaan perustuva kaupungin maanhankintabudjetti ja erityistapauksissa valtuusto.

KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS

② YRITYSALUEIDEN JA YRITYSTONTTIEN TOTEUTUMISEN TEHOSTAMINEN

TAVOITTEET	Elinkeinoalueiden toteutumisen edistäminen. Elinkeinopoliittisen lunastuksen käyttö.
MIKSI?	Elinkeinoalueiden maanomistus on pirstaleista, jonka seurauksen esim. Lohjalla on toteutunut paljon pieniä työpaikka-alueita. Niiden kehittyminen on maanomistuksen takia jäissä. Uusissa kohteissa isoja alueita (yli 10ha) tarvitaan kerrallaan toteutukseen. Monen yrityksen toiminta ei voi laajentua tai tarvittavia alihankintayrityksiä ei voi siirtyä samalle alueelle, koska tonttimaata ei ole tarjolla, vaikka kaavassa on varantoa. Yritysten synergiaympäristöt eivät pääse kehittymään. Ostotilanteissa maanomistajat voivat haluta odottaa jopa 10 vuotta – mutta yrittäjät ei odota!
KEINO	Elinkeinopoliittisen lunastuksen lisääminen (ilmakuvat hakemuksissa edistävät asiaa). Kartta yritysalueista ja kunnan maaomistuksesta. Maanhankinnan tavoitteet näille alueille.
SISÄLTÖ	Tarvitaan poliittinen tahtotila elinkeinopoliittisen lunastuksen käyttöön. Sen synnyttämiseksi tarvitaan selvät esimerkit yritysten tarpeista ja menemisestä toiseen kuntaan. (Esim. Uudessakaupungissa poliitikot sisäistäneet että kaupunkia ei ole ilman kannattavia yrityksiä.) Tietoisuus yritysalueiden maanomistukseen ja kaavalliseen valmiuteen liittyvästä toteutettavuudesta: kartat. Yhteinen seminaari virkamiehille ja poliitikoille: mm. Ympäristöministeriöstä lainsäädäntöneuvos Hurmerinta kertomaan maapoliittisen ja kaavaan perustuvan lunastuksen käytöstä ja kokemuksista.
TEKIJÄT	Kuntien elinkeinopoliitiikan toteuttajat (Lykes) ja maapoliitiikan toteuttajat - työryhmä . Kartta-analyysi- ja seurantatyökalu: Maanomistus-, kaavatilanne – ja yritystilannekartat: kuntien paikkatieto-osajat tai konsultti .
RAHOITUS	Normaalia virkatyötä. Lykes, KOKO, TEM

KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS

③ HAJA-RAKENTAMISEN HALLITTU OHJAAMINEN

TAVOITTEET	Suunnittelutarveratkaisujen myöntämiselle yhteiset periaatteet. Olennaista on, että kaikki kunnat hyväksyvät periaatteet.
MIKSI?	Suunnittelutarveratkaisut työllistävät kunnissa huomattavasti, jolloin resursseja on pois muusta työskentelystä. Suunnittelutarveratkaisut vesittävät muiden maapoliittisten keinojen käytön sekä omassa kunnassa, että kuntarajojen yli. Jos on yhteiset periaatteet myöntämiselle, ratkaisut eivät henkilöidy valmistelijiaan. <u>Yhteisten periaatteiden käyttöönotolla voidaan muuttaa aikaisempaa käytäntöä.</u> Kantatilaperiaatteen käyttöä on kritisoitu maanomistajien ja kuntalaisten tasapuolisuuden toteutumisen näkökulmasta.
KEINO	Yhteinen suunnittelutarveratkaisujen myöntämisen kriteeristö ja käytäntö koko Länsi-Uudellemaalle.
SISÄLTÖ	Sanalliset pääperiaatteet. Pisteytysjärjestelmä paikalle: pisteytys mm. palvelujen etäisyyden suhteen. Tutkitaan Kuopion vyöhykemitoituksen kokemukset ja Tampereen kaupunkiseudun tavoitteisto.
TEKIJÄT	Kootaan työryhmä työstämään periaatteet.
RAHOITUS	Virkamiestyön puitteissa.

KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS

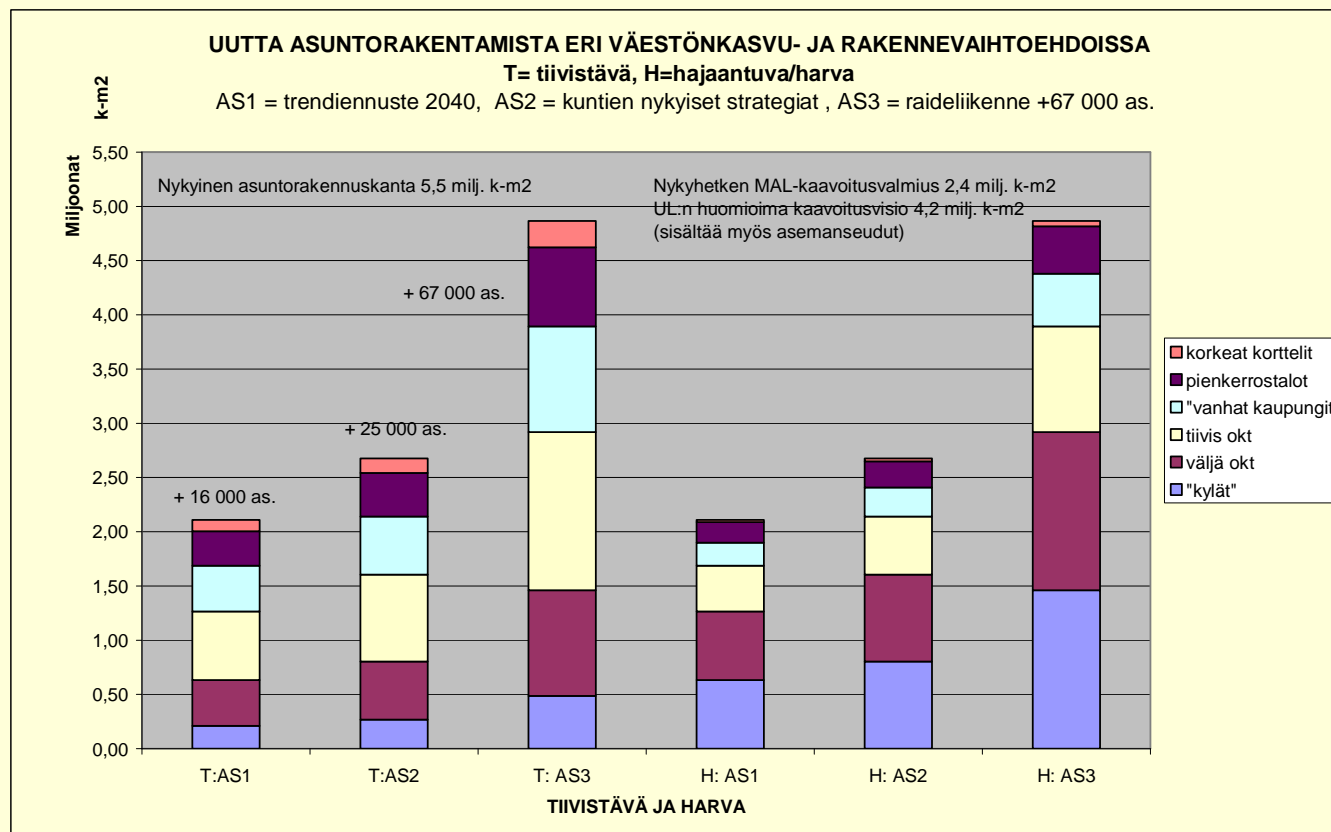
② YRITYSALUEIDEN TOTEUTUMISEN TEHOSTAMINEN

④ ASEMAKAAVOJEN TOTEUTUMISEN EDISTÄMINEN

TAVOITTEET	Asemakaavojen toteutumisen lisääminen. Aktiivinen maanhankinnan ja maanhankintakeinojen käyttö. Yhteinen hintapolitiikka.
MIKSI?	Asemakaavojen toteuttaminen on kunnan käsissä. Mitä enemmän kunta hankkii maata sitä kohtuullisempaa maan hinta pysyy kaikille. Yhteinen hintapolitiikka hillitsee hintaodotuksia. Maanomistajien hintaodotukset tai haluttomuus eivät tuota kustannuksia olennaisten alueiden jäädessä toteutumatta.
KEINO	Vapaaehtoiset kaupat Etuosto-oikeus ja lunastaminen Aktiivinen yhteydenpito maanomistajiin ja maanomistajilta tulevien tarjousten hyödyntäminen Länsi-Uudenmaan yhteinen hintapolitiikka
SISÄLTÖ	Kuntien välille hintakuria – hintapolitiikan tulisi olla sama koko alueella. Kunnan koko organisaatio on tietoinen maaomaisuudesta, sen hankintatavoitteista ja hyödyntämisen tärkeydestä kunnan talouden kannalta. Perustetaan Länsi-Uudenmaan geodeettien (tai muiden maanhankinnasta vastaavien) vakituinen kokemusten vaihto, hintatilanteen seuranta ja tavoitteiden asettamisfoorumi (kokoontuu esim. joka toinen kuukausi).
TEKIJÄT	Geodeetit tai vastaavat viranhaltijat. Foorumi n koollekutsujana kaupungingeodeetti Ari Piirainen.
RAHOITUS	Normaalia virkatyötä.

Länsi-Uudenmaan MAlE –yhteistyö 2010

ASUNTOPOLIITTINEN OHJELMA



LÄHTÖTILANNE ON HUONO:

Yhdelläkään kunnalla ei ole asuntopoliittista ohjelmaa

TAVOITE:

Kunnat päättävät laatia asuntopoliittiset ohjelmat, joissa

1. lisätään houkuttelevaa keskusta-asumista senioreille, perheille ja nuorille aikuisille parantamalla uustuotannon hintahallintaa, lisäämällä vuokra-asuntoja ja monipuolistamalla asuntotuotantoa.
2. suunnitellaan toimet erityisesti ikääntyvän väestönosan asumistarpeisiin vastaamiseen.
3. suunnitellaan energiatehokkaan rakentamisen tarvitsemat keinot tiedotuksessa, rakennusvalvonnassa ja rakentamistapaohjeissa.

**ASUNTOPOLIITTISESSA OHJELMASSA KERROTAAN MIKSI,
JA ANNETAAN LÄHTÖTIETOJA, RATKAISUESIMERKKEJÄ JA
TAVOITTEITA ASUNTOPOLIITTISEN OHJELMAN LAADINTAAN**

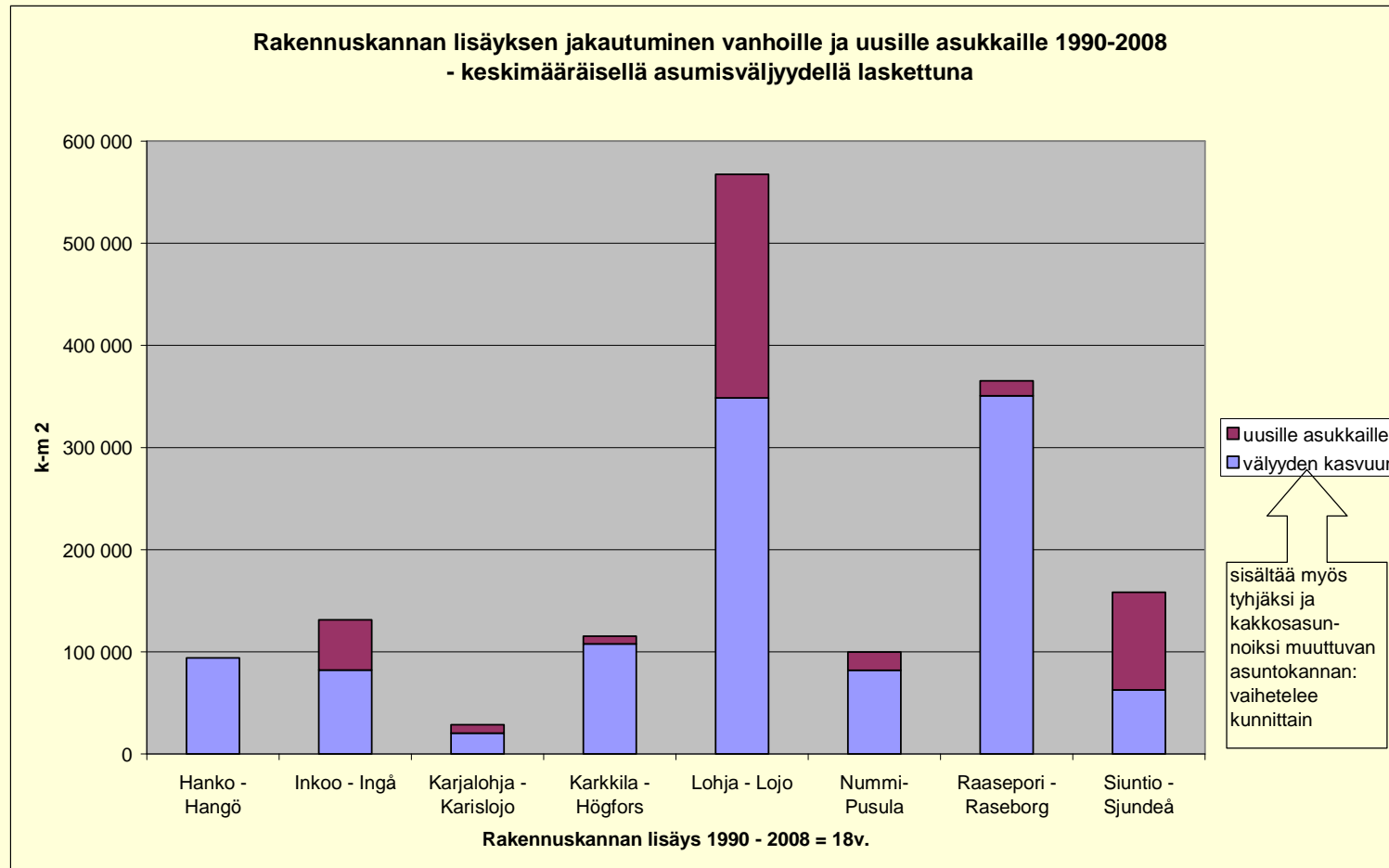
2. Asuntopolitiikan haasteet ja tavoitteet

Asuntopoliittisen ohjelman tavoitteet VAT:tien ja kestävän kehityksen näkökulmista:

1. työpaikkaomavaraisuutta lisäävä ja pendelöintiä vähentävä asuntorakentaminen
2. joukkoliikennettä, erityisesti raideliikennettä tukeva asuntorakentaminen
3. haja-asumisen kanssa kilpailukykyisen taajama-asumisen kehittäminen ja lisääminen
4. ikääntyvän väestön asumiskierto ja elinkaariasumiskokonaisuudet
5. lähielämää tukeva asuntoalueiden ja kortteleiden lähiympäristön ja tilojen kehittäminen
6. rakennusten energiatehokkuuden parantaminen

Liiteosaan on kerätty Länsi-Uudellemaalle sopivia, hyviä ja suositeltavia toteutus-esimerkkejä

MITOITUS: RAKENTAMIS- JA KAAVOITUSTARVE ON, VAIKKA ASUKASLUKU EI KASVAISI



ALUETEHOOKUUSESIMERKKEJÄ

Länsi-Uudenmaan urbaaneimmat ympäristöt

TORIEEN YMPÄRISTÖN RAKENTAMISTEHOKKUUS JA ASUMISINTENSIIVISYYS

YKR-ruutuanalyysi, 4 ruutua = 24,8ha, tori mahdollisimman keskellä

LU-MAL -koordin. & ST 2010

Alueen, jossa tori sijaitsee	tutkimus-kohteen ala ha	rakennuskanta k-m ²	aluetehokkuus e ^a	toimitilat k-m ²	asuminen k-m ²	asukkaita kpl	asumisväljyys k-m ² / as.	as.rak.osuus %
HANKO	24,8	50 996	0,21	18 374	26 238	493	53	51 %
TAMMISAARI	24,8	70 537	0,28	29 995	36 920	583	63	52 %
KARJAA	24,8	68 598	0,28	33 198	23 794	511	47	35 %
INKOO	21,6	17 332	0,08	4 139	5 409	80	68	31 %
LOHJA	24,8	102 783	0,41	42 800	35 811	684	52	35 %
KARKKILA	24,8	58 012	0,23	23 643	33 865	583	58	58 %

Kaavavarantoinventaario

- perustuu päivitettyyn excel -taulukkoon ja kuntakohtaisiin karttoihin (MALe –nettisivulla)
- tutustu tarkemmin mitoituslaskentaan Tilastoanalyysiraportissa

Numerisesti viittaa kaavalliseen karttaan

Kunta YK	Asumuspaikka	Asemakaava-alueen nimi: Asumuspaikka paikalla Työpaikka- alueet zonalit	Uusi asuin- alue	Uusi muu k-m ²	Asemakaava- alue	Uusi työpaikka- alue	Vähennys alue	Vähennys alue	Uusi / muu korvaus	Uusi / muu korvaus	Uusi / muu korvaus
HANKO / HANGO											
	Liittokunnan yleiskaava	1070									
	Talouden ohjelmassa	1994									
	Korvattu: Lappeen ohjelmassa	2001									
	Lappeen ohjelmassa	1999									
	Kaavakartan yleiskaava	2010									
	1. Valtioalue	18									
	2. Kuntajärjestelmä	505									
	3. Pienet	400									
	4. Pienet	175									
	5. Valtioalue										
YHT:		1 086	54 300								

HYVÄN KAAVALLISEN VALMIUDEN ALUEILLA

	AS.POT	k-m ²
HANKO	1 086	54 300
RAASEPORI	6 586	329 300
INKOO	330	16 500
SIUNTIO	7 282	364 100
LOHJA	20 998	1 049 900
KARJALOHJA	430	21 500
NUMMI-PUSULA	306	15 300
KARKKILA	280	14 000
YHT:	37 298	1 864 900

KAAVAVARANTO	MALe - karttainventaario ja UL:n kaavavarantoseelitys												
	MALe - VALMIUS KARTOISSA 2010					UUSI MAL-pot							
ASUMINEN	KAAVAKOhteet: AK+YK					korjattuna UL:n AK-limoitukella							
	vahvistetut ja vireillä olevat					MALe -väh AK-limoitettuna MALe-v UL:n koko pot-MAL-e pot							
	VAHVISTETUT ASEMAKAAVAT / UL 2009					MUUT SUUNNITELMAT ILM. UUDENMAAN LIITOLI							
	arvio asuk- kanta	k-m ² /as	yht. k-m ²	arvio asuk- kanta	k-m ² /as v. 2025	yht. k-m ²	arvio asuk- kanta	yht. k-m ²	MALe -väh AK-limoitettuna MALe-v UL:n koko pot-MAL-e pot	VISIOT			
HANKO	1 086	50	54 300	822	53	54 600	90	6 000	-300	300	54 600	6 000	
RAASEPORI	6 586	50	329 300	11 671	56	797 700	13 052	677 100	-468 400	468 400	797 700	677 100	
Tammisaari	4 128	50	206 400										
Pohja	1 474	50	73 700										
Karja	984	50	49 200										
SIUNTIO	7 282	50	364 100	2 617	53	180 000	4 304	275 000	184 100		364 100	90 900	
INKOO	330	50	16 500	0	59	0	3 768	269 925	16 500		16 500	253 425	
NUMMI-PUSULA	306	50	15 300	900	57	61 200	2 499	170 000	-46 900	46 900	61 200	170 000	
KARJALOHJA	430	50	21 500	243	52	18 000	203	15 000	3 500		21 500	11 500	
KARKKILA	280	50	14 000	749	54	48 512	769	51 150	-34 512	34 512	48 512	51 150	
LOHJA	20 998	50	1 049 900	6 639	52	414 254	15 365	960 013	635 635		1 049 900	324 377	
YHTEENSÄ:	37 298	50	1 864 900	24 040		1 574 276	40 110	2 624 186	290 624		2 414 012	1 784 452	4 198 464
								4 198 464	839 736	549 112	839 736		
													lähiajan valmius

Kaavavarannon huomiointi asumisen mitoituskenaarioissa:

- 1: vahvistetut asemakaavat (UL 2009): 1,6 milj. k-m²
- 2: lähiajan muu valmius (MALe): 0,8 milj. k-m²
- 3: visiot (UL 2009 yht. – MALe): 1,8 milj. k-m²

yht: 4,2 milj. k-m² josta lähiajan kaavallinen valmius 1,93 milj. k-m²

Tiivistävällä tuotantojakaumalla kaikkien ratahankkeissa osoitettujen asemanseutujen mukanaolo tarkoittaisi 2 800 ha uutta maata asuntokaavoitukseen. Jos pitäydytään tilastokeskuksen asukastrendiin 170 ha riittää ja kuntien strategiat toteutetaan 700 ha:lla uutta kaavaa.

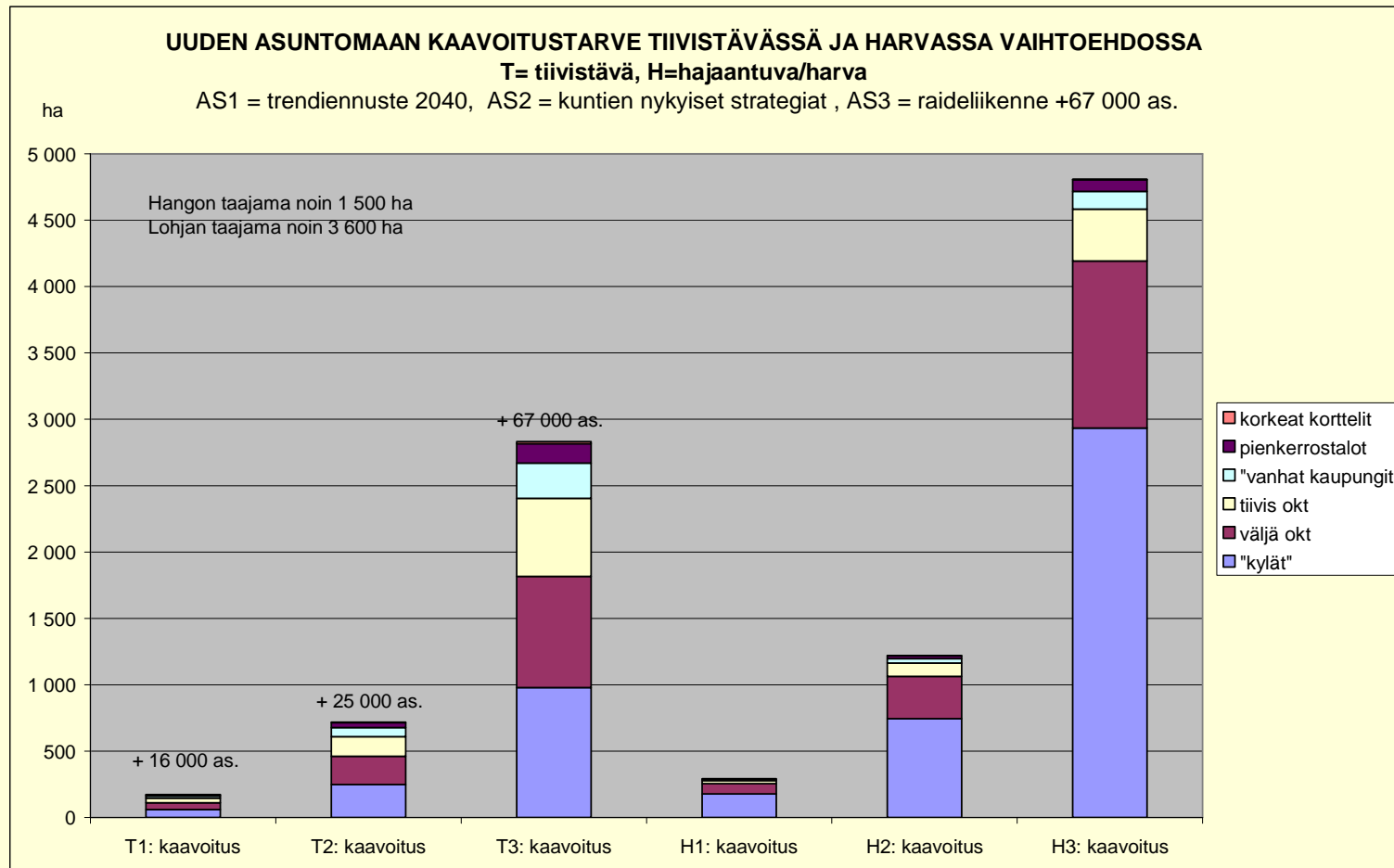
TUOTANTOTAVOITTEET JA MAA-ALUETARPEET									
TIIVISTÄVÄ									
ASUNTOALUETYYPPIEN MITOITUS - UUTTA RAKENNUSKANTAA JA MAATA									
	①	②	③	④	⑤	⑥			
TAVOITE	"kylät"	väljä okt	tiivis okt	"vanhat kaupungit"	pienkerros talot	korkeat korttelit			
e _a	0,03	0,07	0,15	0,22	0,3	1			
%	10	20	30	20	15	5	100 %		
T:AS1	210 946	421 893	632 839	421 893	316 419	105 473	2 109 463	k-m ²	
T1: sis.kv.	703	603	422	192	105	11	2 036	ha	uutta rakentamista
1: kaavoitu	59	51	36	16	9	1	172	ha	uutta kaavaa
T:AS2	267 547	535 095	802 642	535 095	401 321	133 774	2 675 475	k-m ²	
T2: sis.kv.	892	764	535	243	134	13	2 582	ha	uutta rakentamista
2: kaavoitu	248	213	149	68	37	4	718	ha	uutta kaavaa
T: AS3	486 549	973 098	1 459 647	973 098	729 823	243 274	4 865 489	k-m ²	
T3: sis.kv.	1 622	1 390	973	442	243	24	4 695	ha	uutta rakentamista
3: kaavoitu	978	838	587	267	147	15	2 831	ha	uutta kaavaa
KAAVAVARANNON LAADUN VERTAUS TAVOITTEESEEN									
arvio laadusta	70% AO		30% AO		100% AK				
varanto	1 216 662		521 427		193 121			1 931 210	
AS1	-210 946	794 769	-111 412	-421 893	-123 298	-105 473	k-m ²		
AS2	-267 547	681 567	-281 216	-535 095	-208 200	-133 774	k-m ²		
AS3	-486 549	243 564	-938 220	-973 098	-536 702	-243 274	k-m ²		
ASUNTOINA									
asuntotuotannon keskikoko							YHT		
AS1	300	250	200	120	100	100	k-m ²		
AS2	703	1 688	3 164	3 516	3 164	1 055	13 290	kpl	
AS3	892	2 140	4 013	4 459	4 013	1 338	16 855	kpl	
AS3	1 622	3 892	7 298	8 109	7 298	2 433	30 653	kpl	
TONTTIKOKO									
AS	25	% yleisiin alueisiin		talokoko:		20	100	huoneistoa / talo	
AS	7 500	2 679	1 000	409	5 000	7 500	m ²		
	①	②	③	④	⑤	⑥			

Esim. (sis. myös toimitilat)
 Hangon taajama on n. 1 500 ha
 Lohjan taajama on n. 3 600 ha

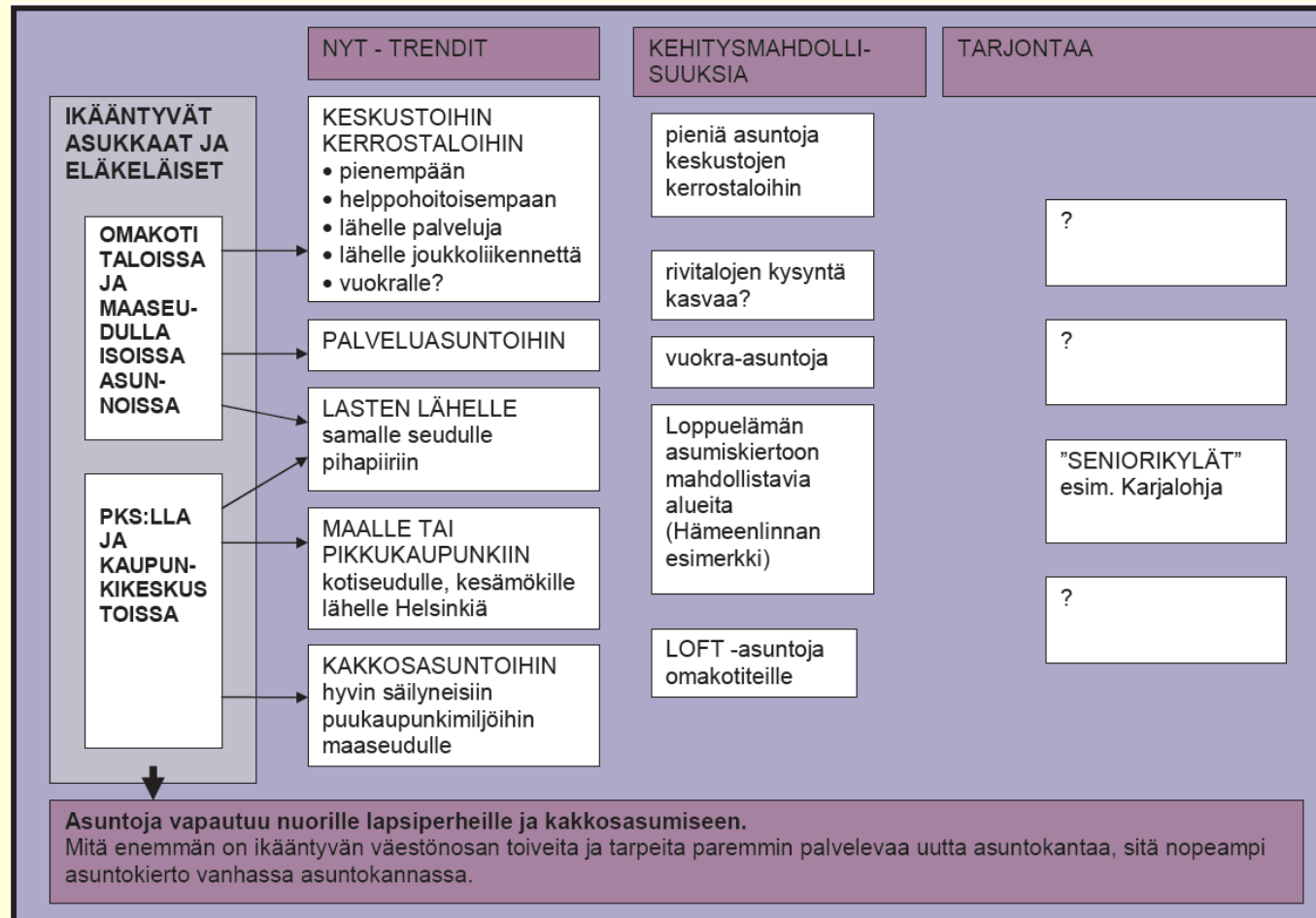
- Tuotantojakauma-tiivistävä:**
- ① Kylämäistä 10%
 - ② Väljää okt 20%
 - ③ Tiivistä okt 30%
 - ④ Vanhaan malliin 20%
 - ⑤ Pienkerrostaloalueita 15%
 - ⑥ Korkeita kortteleita 5%

Nykyinen rakentamistahti on ollut 120 000 k-m² / v.
 Raideliikenteen maksimivisio edellyttäisi 150 000 k-m² / v. rakentamista.

Kyliin tai hajalleen sijoittuvan asuntorakentamisen nykytrendin jatkaminen (10% → 30% vie 70% maa-alueesta vaikka asukkaita ja kerrosalaa sijoittuu alle 30%. Lisäksi joukkoliikenteen kehittämisen väestöpohja jää saavuttamatta.



6. Miten ikääntyvien asukkaiden haasteeseen ja muuttoliikkeeseen vastataan?



Vanheneva väestönosan asumistarpeisiin varautumislaskelmat

Vanhenevan väestön asumishaaste tulee olemaan mittava investointi, mutta myös olennainen kilpailutekijä

YLI 65-VUOTIAIDEN ASUMINEN JA TARPEET NYKYTILANNE JA TRENDIENNUSTE 2040

VAESTÖN TRENDIENNUSTE 2008 - 2040 / Tilastokeskus, Seuratumet 2010

YLI 65-VUOTIAIDEN ASUMINEN JA TARPEET:

- 1) Tehostetun palveluasumisen tarpeessa = avohoidon asumisyksiköt + ympärivuorokautinen apuhenkilökunta / 5-6% yli 75v.
- 2) Muistisairaiden ryhmäkodeissa (vanhainkodeissa) + laitoshoido (terveyskeskukset ym.) / 3% yli 75v.
- 3) ~30% yli 85v. On muistihäiriöisiä = dementoitunut (kotihoido?)
- 4) joista 50% yksin!
- 5) 20% yli 65-vuotiaista uuteen rakennuskantaan asumiskierron ja asumisväljyyden kehityksen seurauksena (? - onko hyvä kriteeri)
- 6) yli 65-vuotiaiden muuttovoitoksi arvioitu 30% koko muuttovoitosta

	1) Tehostetun palveluasumisen tarpeesta	2) Muistisairaiden ryhmäkodeissa + laitoshoido	3) ~30% yli 85v. Muistihäiriöisiä kotona (?)	4) joista 50% yksin!	5) yli 65-vuotiaat uuteen rakennuskantaan	6) yli 65-vuotiaiden muuttovoitot	Yli 65v. %	asukasluku
YHTEENSÄ								
lähtötilanne 2010	469	256	888	343	3 918		18 %	106 612
lisäys 2040	703	384	1 649	825	3 562	4 989		16 630
yht.	1 172	639	2 336	1 168	7 480	4 989	30 %	123 242
tarjonta								
tuntien suunnitteet ero								116 %

Länsi-Uud. 2008	2010	2020	2030	2040	"Lisäys"	
Yhteensä	105 252	106 612	113 509	119 038	121 862	16 630
yli 65-v.	2 153	2 288	2 981	4 878	7 651	5 498
yli 75-v.	8 322	8 531	11 907	17 992	21 107	12 785
yli 85-v.	18 239	19 591	27 515	33 216	36 048	17 809
15-64-v.	98 300	98 447	96 708	96 567	96 927	-1 469
0-14-v.	18 017	18 574	19 296	19 255	18 907	290
YHT:	105 252	106 612	113 509	119 038	121 862	16 630
yli 65-v.	17 %	18 %	24 %	28 %	30 %	107 %

Oheen on laskettu erityisryhmien asumisen tarpeita valtakunnallisten mitoitustavoitteiden mukaisesti seuraavien 30 –vuoden aikajänteellä. Nykytilanne ei kuvaa nykytilanteen tarjontaa vaan laskennallista tarvetta.

Erityisasumisen tarpeet ovat niin mittavat, että ne tulisi ottaa yhteisen kehitystyön kohteeksi Länsi-Uudellamaalla. Miksi keksiä samaa ”pyörää” joka kunnassa erikseen?

Toinen haaste on asumiskierron edistäminen keskustoihin, lähelle palveluja,

kolmas erityisesti yksin elävien vanhusten itsenäisen pärjäämisen ylläpito.

Rakennetun ympäristön merkitys terveyttä ylläpitävänä laatutekijänä tulee konkreettisesti esille ja sillä on hinta, joka tulisi laskea esim. erilaisille palveluverkostovaihtoehdoille.

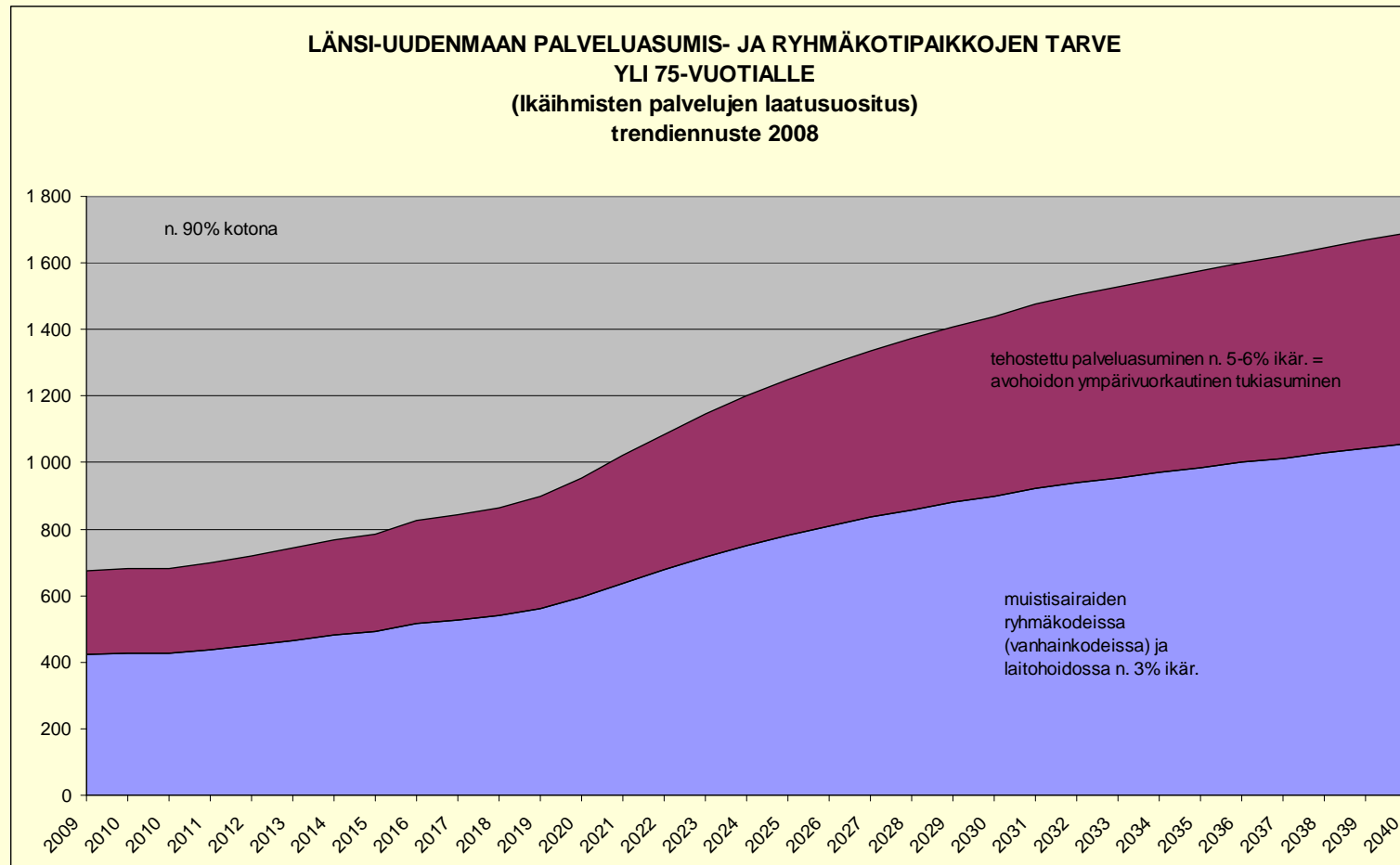
Asuntotuotantosunnittelun lähtökohta ja varautuminen

Länsi-Uudellamaalla vuoteen 2040:

Yli 65-vuotiaita 30% asukkaista väestön trendiennusteessa

- Tehostetun palveluasumisen piirissä: 1 170 asukasta
- Muistisairaiden ryhmäkodeissa: 640 asukasta
- Muistihäiriöisiä kotona: 2 300 ja näistä noin 50% asuu yksin nykytrendin mukaan
- Asumiskierrtoa 20%:lle yli 65-vuotiaista = 7 500 ikäihmiselle uusi asunto keskustaan

Yli 75-vuotiaiden määrä kolminkertaistuu:
Miten rakennetulla ympäristöllä ja asuntotarjonnalla tuetaan terveyttä,
vireyttä ja omaehtoista pärjäämistä?



9. Yhteiset hankkeet – ehdotuksia haasteiden näkökulmasta	KOHDE – OSALLISTUJAT RAHOITUS - KÄYNNISTYSVASTUU
<p>① Elämän loppukaaren korttelit ja kylät (mukana palvelutuottajia ja tulevia asukkaita)</p>	
<p>② Energiatehokkaan peruskorjauksen ohjeistus erityisesti julkisissa rakennuksissa (esimerkkikohde, josta opetusvideo rakennusvalvonnan tarpeisiin ja ehkä koko Suomeen)</p>	
<p>③ Loft –tiivistäminen omakotialueilla – vaikutukset, arkkitehtuuri, mallit, case – kohteet, prototyyppi ja tuotanto - löytyykö paikallisia yrittäjiä mukaan? – syntykö uusia yrityksiä?</p>	
<p>④ Vanhojen teollisuusrakennusten/alueiden ekologinen ja toiminnallinen saneeraus eli uusien, (kansainvälisten) monitoimijaympäristöjen synnyttäminen (tulevia yrittäjiä ja asukkaita mukana suunnittelussa, ekotehtaat vrt. ekokylät)</p>	
<p>⑤ Taajaman ja asuntoalueen jalankulun- ja pyöräilyn sujuvuusanalyysi, tulevaisuuden visio ja perusparannussuunnitelma (mukana erityisesti koululaisia ja eläkeläisiä, näyttely)</p>	
<p>⑥ Uuden (vanhan) asemanseudun asumisen visio, toiminnalliset yhteydet ja energiaomavaraisuus, juuri Länsi-Uudellamaalla</p>	
<p>⑦ Omavaraisten ekokylien tai energiaomavaraisten asuntoalueiden kehitys ja aluerakentamiskohteet</p>	
<p>⑧ Energiatehokkuutta parantaviin innovaatioihin ja muutoksiin erikoistuneen yritysneuvojan ja avustushakemusavustajan palkkaaminen.</p>	
<p>MUU?</p>	

MALe MOTIIVIT?

Eväitä yhteiseen lobbaukseen vai parempaa suunnittelua ja rakentamista yhdessä?

MALe –yhteistyö on molempia:

- Yhteiset liikenneverkon kehitysselvitykset ja vaikutusten arvioinnit olennaisia ja taloudellisesti mahdollisia
- Yhteinen sitoutuminen maankäytön kehittämiseen joukko- ja raideliikennettä edistävällä tavalla mahdollistuu
- Yhteinen tarkastelu luo painetta kohottaa kaavoituksen tasoa kunnissa
- Haja-asumisen ohjaamisen yhteinen intressi virkamiestasolla saa yhteisistä kriteereistä enemmän voimaa päätöksentekotasolle
- Yhteiset maapoliittiset periaatteet toteutettuina hillitsevät raakamaan hintakehitystä
- Perusselvitykset ja paikkatietoanalyysit tulevat pienille kunnille mahdollisiksi ja kohottavat suunnittelun ja päätöksenteon tasoa
- Kehityshankkeista tulee mahdollisia myös pienille kunnille
- Alue ja sen potentiaalit saadaan näkyväksi myös alueen ulkopuolelle
- **Syntyy foorumi yhteistyökulttuurin, yhteisen tiedon ja kokemusten vaihdon kehittymiselle**