

Onko maallamme malttia kaupungistua?

Kaupunkipolitiikan tiekartta

23.3.2015

ESIPUHE

Suomi on kaupungistunut vauhdilla. Väki vyöryi 1950- ja 1960-luvuilla kaupunkeihin. Kaupungeista tuli kaupunkiseutuja 70–80-luvuilla, ja 90-luvulla kasvoivat yhden käden sormilla laskettavat kasvukeskukset. Viime vuosikymmenillä myös muutamat maakuntakeskukset ja pienemmätkin paikkakunnat ovat päässeet kasvuun kiinni. Mikä on tulevien vuosikymmenten trendi? Miten valtiovallan tulisi suhtautua kaupungistumiseen seuraavalla vaalikaudella? Suomeen pitää rakentaa ainakin puoli miljoonaa asuntoa seuraavien 15 vuoden aikana, mihin ja miten ne halutaan ohjata? Pelkästään asuntotuotannon osalta tämä on 100 miljardin euron kysymys.

Nämä kysymykset askarruttavat myös työmarkkinaosapuolia. SAK, Rakennusliitto, Rakennusteollisuus ja Talonrakennusteollisuus hankkivat kumppanikseen asiaa pohtimaan Rakennustietosäätiön, SKOL:n ja asuntorahoitukseen erikoistuneen Suomen Hypoteekkiyhdistyksen. Alkuvuoden 2015 aikana nämä seitsemän tahoa ovat yhdessä asiantuntijoiden kanssa keskustelleet Suomen kaupungistumisen näkymistä kolmessa työpajassa. Istuntojen tulokset on koottu käsillä olevaan raporttiin, joka sisältää tulevaisuuskuvan lisäksi kahdeksan toimenpide-ehdotusta maan uudelle hallitukselle. Valtion tehtävä on mahdollistaa kaupunkien kehittäminen. Kaupunkipolitiikkaa tekevät kuitenkin kaupungit ja kaupunkilaiset.

Raportin on koostanut aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI, joka vastaa raportin sisällöstä. Työhön ovat osallistuneet MDI:ssä allekirjoittaneiden lisäksi Timo Hämäläinen, Petri Jalasto, Sinikukka Pyykkönen ja Satu Tolonen. Työskentelyssä mukana olleet tilaajien edustajat ja kutsutut asiantuntijat on mainittu liitteessä. Lausumme heille kaikille suuret kiitokset inspiroivasta työskentelystä.

Maaliskuussa 2015

Janne Antikainen ja Eero Holstila

SISÄLTÖ

| | |
|---|-----------|
| ESIPUHE..... | 2 |
| TIIVISTELMÄ | 4 |
| 1 KAUPUNGISTUMINEN ON VÄISTÄMÄTÖN – PAHA VAI HYVÄ?..... | 5 |
| 2 TYÖN, ASUMISEN JA LIIKKUMISEN MURROKSET OHJAAVAT KAUPUNGISTUMISTA..... | 6 |
| 2.1 Työn luonne ja maantiede muuttuvat | 6 |
| 2.2 Kaupungistuminen ja asuntokysymys..... | 7 |
| 2.3 Liikkumispolitiikka muokkaa yhdyskuntarakennetta..... | 9 |
| 3 SUOMEN KAUPUNGISTUMISEN VALTAVÄYLIÄ KOHTI VUOTTA 2050 | 11 |
| 4 KAUPUNGISTUMISEN TIEKARTTA - TOIMENPITEET..... | 13 |
| 1 Suunnittelujärjestelmä on uudistettava..... | 13 |
| 2 Kasvaville kaupunkiseuduille on laadittava seutuyleiskaavat | 13 |
| 3 Asemanseudut ja liikenteen solmukohtat on nostettava kaupunkirakentamisen kohteiksi | 14 |
| 4 Kaupunkivyöhykkeiden mahdollisuudet on hyödynnettävä | 14 |
| 5 Uusien liikkumispalvelujen syntymistä on vauhditettava | 15 |
| 6 Investointeja on vauhditettava sitovilla sopimuksilla | 15 |
| 7 Rahoitusjärjestelmä on uudistettava | 16 |
| 8 Ministeriöt on yhdistettävä | 16 |
| OSALLISTUJAT..... | 17 |

TIIVISTELMÄ

Suomen kaupungit ovat kasvaneet viime vuosikymmeninä tasaista tahtia maan hallituksen poliittisista voimasuhteista riippumatta. Suomi on kuitenkin yhä läntisen Euroopan vähiten kaupungistuneita maita. Seitsemän suurinta kaupunkiseutua kasvavat edelleen noin miljoonalla asukkaalla vuoteen 2050 mennessä - vaikka aiempi kaupungistumistahti hieman hidastuisi.

Kaupungistuminen ja taloudellinen kasvu kulkevat käsi kädessä. Osaamispohjaisen palvelutalouden työpaikat kasautuvat globaalisti ja kansallisesti hyvin saavutettaviin kaupunkeihin, joiden korkeakoulut ja elämäntavat houkuttelevat nuorisoa.

Näköpiirissä on vähintään puolen miljoonan uuden asunnon rakennustarve vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa vähintään 100 miljardin euron rakennusurakkaa. Yli kaksi kolmasosaa asuntotuotannon tarpeesta kohdistuu kolmelle suurimmalle kaupunkiseudulle. Uhkana on asuntomarkkinoiden polarisoituminen, joka kärjistyy, jos kasvukeskusten asuntotuotanto jää pysyvästi jälkeen kysynnästä. Tällöin hintojen ja vuokrien alueelliset erot kasvavat entisestään ja työvoiman liikkuvuus vaikeutuu. Rahoitusmarkkinoiden muutokset ovat johtaneet vakuusvaatimusten kiristymiseen, mikä osaltaan vauhdittaa polarisoitumista.

Suurten kaupunkien kasvulla on myös vastavirta. Paluumuutto voi olla yksittäisen paikkakunnan kannalta merkittävä väestönkasvun osatekijä. Suuri osa varttuneesta aikuisväestöstä arvostaa väljyyttä ja arjen sujuvuutta, jolla pienemmät kaupungit profiloituvat. Myös teollisuuden uusiutuminen ja biotalous tarjoavat keskisuurille ja pienille paikkakunnille uusia mahdollisuuksia.

Julkisen sektorin erityistoimia tarvitaan kaupunkien voimakkaan kasvun hallintaan: Suomen yhdyskuntarakenteen tasapainottamiseksi, asumisen hinnannousun lieventämiseksi, kaupunkilaisten onnellisuuden varmistamiseksi ja ympäristöongelmien vähentämiseksi. Valtiovallan tehtävänä on huolehtia asuntorakentamisen edellytyksiä luovista suurinvestoinneista sekä säännösten ja normien ajanmukaisuudesta. Kasvavien kaupunkien tulee puolestaan sujuvoittaa maankäytön suunnittelua ja varmistaa riittävä kaavavaranto joukkoliikenneyhteyksien piirissä.

Suunnittelujärjestelmä on uudistettava parantamaan kaavoituksen avoimuutta ja sujuvuutta. Näin voidaan avata asuntorakentamisen pullonkauloja sekä ohjata kaupunkiseutujen sisäänpäin suuntautuvaa kasvua tehokkaasti hyödyntämään olemassa olevaa infrastruktuuria ja liikenneverkkoa. Uudenlaista kumppanuusmallia suunnitteluun soveltamalla lisätään myös asemakaavoituksen joustavuutta ja vuorovaikutteisuutta.

Tiivistyvien kaupunkien ja raideyhteyksien merkityksen korostuessa asemanseudut ja julkisen liikenteen solmukohdat muodostavat ainutlaatuisen resurssin toteuttaa viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka tukeutuu joukko- ja kevyeen liikenteeseen. Valtiovallan maanomistusten vapauttaminen ja yhteisvastuullisen asuntotuotannon integrointi uusien kaupunkikeskustojen kehittämiseen nousevat kaupunkipolitiikan keskiöön.

Vyöhykkeisesti jäsentyvien puutarhakaupunkien ja niitä ympäröivän maaseudun asukkaat hyötyvät suurten lähikaupunkien työmarkkinoista ja vastaavasti yritykset työvoiman lisätarjonnasta. Työn luonteen nopea muuttuminen, digitalisoituminen ja reaaliaikainen liikkumistieto saavat aikaan kysyntää uusille houkutteleville liikennepalveluille. Tarvitaan uusia kasvukäytäviä tukevia suunnitteluinstrumentteja.

1 KAUPUNGISTUMINEN ON VÄISTÄMÄTÖN – PAHA VAI HYVÄ?

Yli puolet maailman väestöstä asuu nykyään kaupungeissa. Kehittyneimmissä maissa kaupungistumisa-
te on noin 80 prosenttia - Suomessa se on noin 70 prosentin luokkaa ja edelleen nousussa. Kaupungis-
tuminen lähti voimakkaaseen kasvuun maailmalla teollisen vallankumouksen myötä. Reippaasti yli sadan
vuoden takaisen teollisen kaupungin perintönä kaupungistumisprosessia on leimannut hapan sivumaku.
Savupiipputeollisuudesta eläneet kaupungit olivat lopulta niin saastuneita, ruuhkaisia ja vaarallisia, että
ihmisten hyvinvoinnin kannalta kaupungistumista alettiin ajatella kielteisenä asiana.

Tällä vuosituhannella asetelma on jo syytä unohtaa. Antti Suvannon mukaan kaupungistumista on he-
delmällisempää ajatella väistämättömän pahan sijaan väistämättömänä hyvänä, sillä teollisen vallanku-
mouksen jälkeinen aika on laajemmin tarkastellen ollut kaupunkien voittokulkua. On selkeää, että kau-
pungistuminen ja taloudellinen kasvu liittyvät toisiinsa. Ne ovat käyneet kaikkialla maailmassa käsi kä-
dessä teollistumisen ja alati erikoistuvien kaupunkielinkeinojen korkean tuottavuuskehityksen myötä.

Globalisaatio ja uudet teknologiat ovat johtaneet tuotantoprosessin pilkkomiseen, minkä seurauksena
on tullut tilaa uudelle erikoistumiselle, kansainvälisen kaupan monipuolistumiselle ja vaatimuksia
yhä spesifisemmille koulutussisällöille. Nykypäivänä savupiipputeollisuuden sijaan kehittyneiden maiden
talouskasvun dynamona toimii kaupunkien ankkuroitunut globaalisti verkottuva asiantuntijatalous,
jota erilaiset erikoisosaamista vaativat toimialaklusterit pyörittävät.

Kaupunkien ylivertaiset tuottavuushyödyt syntyvät yhtäältä siitä, että suuri määrä saman alan yrityksiä
pystyy operoimaan lähellä toisiaan. Tämä mahdollistaa aktiivisen vuorovaikutuksen ja ideoiden liikkumi-
sen sekä yritysten että elinkeinojen välillä, mikä on perusedellytys innovaatioiden lisääntymiselle.

Kaupunkialueen suuri koko toisaalta lisää tuottavuutta sillä, että suuret kaupunkiyksiköt ja monipuoliset
tuotantorakenteet tuovat etuja niin yrityksille kuin kotitalouksille ja julkiselle sektorillekin. Isojen kau-
punkien talousalueiden markkinat ovat niin kilpailtuja, että monopoliasemia ei pääse helposti synty-
mään. Kilpailevat markkinat edistävät ”luovaa tuhoa” ja tuottavuutta, kun heikoimmin tuottavat yrityk-
set katoavat ja uusia tulee tilalle. Suuri koko luo kysyntää suuremmalle määrälle palveluita, erityisesti
liike-elämän palveluita, joiden laatu, saatavuus ja hinta ovat tärkeitä vientiin erikoistuneille modernin
tuotannon yrityksille.

Monipuolinen elinkeinorakenne taas ylläpitää toimivia työmarkkinoita ja vauhdittaa uusien työpaikkojen
löytymistä. Siellä missä on suuri määrä erilaisia työnantajia, työntekijän on helpompi löytää uusi työ-
paikka, jos edellinen katoaa. Siellä on myös helpompi löytää paremmin palkattu työpaikka, mikä antaa
työntekijöille kannustimen ammattitaidon kohottamiseen. Julkisten palveluiden tuottavuus kasvaa sekin
alueen koon myötä. Tämä koskee sekä kunnallistekniikkaa, infrastruktuuria ja liikennettä, että tervey-
denhuolto-, koulutus- ja vanhustenhoitosektoreita.

Suomikin tarvitsee globaaleja osaaja- ja investointivirtoja houkuttavan metropolin, sillä kaupungit kilpai-
levat osaajista ja investoinneista ensisijaisesti globaalisti, eivät alueellisesti. Samalla nuorten aikuisten
yhä elämysvetoisempien elämäntapojen myötä kaupunkien erottautumis- ja kilpailukykyvaltteina jatka-
vat entistäkin voimakkaammin elämänlaatuksymyksiin vastaavat pehmeät tekijät, kuten urbaani kau-
pungikulttuuri, elämyksellisyys ja tapahtumallisuus.

2 TYÖN, ASUMISEN JA LIIKKUMISEN MURROKSET OHJAAVAT KAUPUNGISTUMISTA

2.1 Työn luonne ja maantiede muuttuvat

Suomi on yhä selkeämmin osaamispohjainen palvelutalous. Useat perinteiset teollisuuden alat ovat vaikeuksissa ja varsinainen valmistustyö työllistää enää 10 prosenttia työvoimasta. Arvonlisää tuottavat erityisesti tutkimus, kehitystoiminta, design, tuoteoikeudet, brändit ja kauppa. Rakennemuutoksen myötä myös työn luonne ja maantiede ovat murroksessa.

Perinteisen käsitys työpaikasta on tehdas tai staattinen toimisto, jossa työpanos käydään suorittamassa. Informaatioteknologian nopea kehitys tarjoaa nykyisin yhä useammalle kuitenkin mahdollisuuden tehdä töitä mistä vaan. Tarvittavat dokumentit eivät ole fyysisesti työpisteellä vaan pilvessä. Internet vapauttaa työn paikasta ja osittainen etätö mahdollistuu entistä useammille, mutta ideoiden vaihto ja törmäyttäminen vaativat edelleen kasvokkain kohtaamista.

Samalla myös toimistotiloille tulee uudenlaisia vaatimuksia. Kaikille toimistolaisille ei enää tarvitse olla omaa työpistettä ja toisaalta toimistojen sosiaalinen ulottuvuus korostuu. Kehitys tyhjentää tässä suhteessa epäkäytännöllisiä ja isoja koppikonttoreita, sekä luo tarvetta organisaatorajat ylittävälle HUBeille ja muille ns. co-working -tiloille. Kehitys lisää painetta käyttötarkoituksen muutoksille tyhjentyneille ja asumiseen muutettavissa olevissa toimistotiloissa.

Myös sijaintitekijöillä on merkitystä. Osaamispohjaisen talouden työpaikat kasautuvat ja klusteroituvat kaupunkeihin. Ja kun työn luonteen muuttuessa työ voi vapaammin olla missä vain, se on yhä yleisemmin siellä missä työntekijätkin viihtyvät. Myös Suomessa on havaittu, että Richard Floridan teesit dynamiikasta, jossa työt seuraavat ns. luovaa luokkaa eivätkä päinvastoin, ovat relevantteja. Samalla muut tukipalvelutyöt ja niiden tekijät ohjautuvat kysynnän perässä keskuksiin. Suomessa aihetta on tutkinut professori Hannu Tervo, jonka tutkimus osoitti, että vuosina 1990–2010 työ seurasi koulutettua väkeä, mutta vähemmän koulutettu väki liikkui työn perässä.

Koska erityisesti hiljaisen tiedon siirtymisessä kasvokkainen vuorovaikutus on avaintekijä, kaupunkiseutujen sisällä työpaikkojen ja innovaatioiden maantiede on siirtymässä kaupunkielämästä nauttivien urbaanien työntekijöiden myötä vahvemmin kohti sekoittuneiden toimintojen alueita, jotka tarjoavat työtä, asumista, palveluja ja harrastusmahdollisuuksia samassa paketissa. Ajatustenvaihto ja kohtaamiset tapahtuvat kahviloissa, ravintoloissa ja tapahtumissa. Tämä tapahtuu yksipuolisten ja eristyneiden tiede- ja businesspuistojen vetovoiman kustannuksella.

Toisaalta paremmat liikkumismahdollisuudet ja mobiilin työnteon mahdollisuudet kasvattavat työssäkäyntialueita ja työn suorittamisen maantieteellistä ulottuvuutta jatkuvasti. On ajankohtaista alkaa puhumaan esimerkiksi koko Etelä-Suomesta yhtenäisenä työssäkäyntialueena ja lentoasemien tehokkaasta saavutettavuudesta.

2.2 Kaupungistuminen ja asuntokysymys

Kaupungistumisen kolme ajuria: demografia, työperäinen muuttoliike ja elämäntapojen muutos

Suomen kaupungistuminen on jatkunut vaihtelevalla nopeudella koko sotien jälkeisen kauden. Nykyisin noin puolet suomalaisista asuu seitsemällä suurimmalla kaupunkiseudulla. Suomen kaupungistumisaste on noin 70 prosentin luokkaa, mikä on alhaisimpia maailman vauraimpien maiden joukossa. Esimerkiksi Ruotsi on yli 80 prosentin osuudellaan noin 20–30 vuotta Suomen edellä kaupungistumisessa. Ja sielläkin kaupungistuminen jatkuu kiivaana.

Suomen kaupungistumista viitoittaa kolme painavaa tekijää. Ensinnäkin demografia. Luonnollinen väestönkasvu eli syntyneiden enemmitys merkitsee varmuudella merkittävää kasvua parin lähivuosisikymmenen aikana. Vastaavasti kuolleiden enemmitys vähentää väistämättä haja-asutusalueiden ja pikkukaupunkien väkimäärää raskaasti, vaikka muuttoliike pysähtyisikin.

Toiseksi työhön ja talouskasvuun linkittyvä muuttoliike kasvattaa merkittävästi Suomen suurimpien kaupunkien asukasmäärää jatkossakin. Muuttovoitto koostuu sekä kotimaisesta että ulkomaisesta muuttoliikkeestä, joskin jälkimmäisen merkitys tulee korostumaan. Väestönkasvu puolestaan lisää palvelujen kysyntää, joten työpaikkojen määrä kasvaa suurimmissa kaupungeissa. Kansantalouden kasvu edellytys on työvoiman sujuva liikkuvuus paikkakuntien välillä ja niiden sisällä.

Kolmanneksi elämäntapojen muutos ruokkii jatkuvaa kaupungistumista. Timo Aron kokoamat tiedot vuosien 2009–2013 muuttoliikkeestä kertovat, että muuttavassa ikäluokassa (15–24-vuotiaat) noin kolmesataa kuntaa kärsi muuttotappiota ja voittoa sai vain 23 kuntaa. Valtaosa muuttovoitosta suuntautui suurimpiin yliopistokaupunkeihin. Suhteellisesti suurin voittaja on Tampere (n. 13 000), joka kyselytutkimuksissakin nousee Suomen suosituimmaksi asuinpaikaksi. Helsingin nuorisokasvu oli yli 25 000. Vastaavasti 25–40-vuotiaiden muuttoliike keskusten naapurikuntiin on viime vuosina hiipunut. Kysymys on osin suhdanneilmiöstä, sillä kyselytutkimukset osoittavat, että unelma omakotitalosta väljällä tontilla elää edelleen vahvana. Toisaalta on havaittavissa merkkejä, että urbaani jopa autoton elämäntapa voittaa alaa myös nuorten perheiden keskuudessa. Lisäksi suurten ikäluokkien ”paluumuutto” pientaloalueilta aluekeskuksiin hyvien yhteyksien ja palveluiden ääreen on käynnissä. Tämä lisää pientalojen tarjontaa kaupunkien reuna-alueilla. Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että on tapahtumassa pysyvämpi käänne: suuret kaupunkiseudut kasvavat sisäänpäin ja raideliikenneyhteyksien suuntaan. Tätä suuntausta vahvistaa myös asuntorahoituksen muutos.

Asuntorahoitus ja markkinoiden eriytyminen

Ari Paunan mukaan kaupunkeihin on rakennettava vuoteen 2030 mennessä vähintään 500 000 asuntoa lisää. Tarve saattaa olla suurempikin jos työperäinen maahanmuutto on ennakoitua voimakkaampaa. Asuntotuotannon pitää kasvukeskuksissa nousta selvästi viime vuosien tasosta, sillä ”muutoin asuntopula kärjistyy ja myös vanhojen asuntojen hinnat ja kotitalouksien velkamäärät karkaavat pilviin erityisesti pääkaupunkiseudulla”, Pauna ennakoii.

Kasvukeskusten ja etenkin Helsingin seudun asuntotuotanto on pysynyt pitkään alimitoitettuna. Tonttipula on ollut suurin asuntorakentamista haittaava tekijä koko 2000-luvun ajan. Kasvukeskusten asuntokriisi ehkäisee työvoiman liikkumista ja hidastaa näin Suomen kansantalouden toipumista. Asuntoraken-

taminen, peruskorjaus ja asuntokauppa ovat jo sinänsä tärkeitä talouskasvulle ja julkisen sektorin verotuloille.

Suomalaisten asuntomarkkinoiden rahoituspohja on muuttunut nopeasti viimeisten kolmen vuoden aikana ja rakennemuutos tulee jatkumaan. Paunan mukaan asuntolainaaminen perustuu jatkossa yhä enenevässä määrin katettujen joukkovelkakirjalainoihin eli covered bondeihin. Niiden osuus on jo tällä hetkellä n. 50 prosenttia covered bond -kelpoisista lainoista ja n. 40 prosenttia kaikista asuntolainoista. Määrä on noussut kolmessa vuodessa n. 20 miljardista yli 40 miljardiin euroon. Taustalla on vuonna 2010 voimaan tullut uusi kiinnitysluottopankkitoimintaa koskeva laki.

Kaikki pankit pyrkivät tälle varainhankintamarkkinalle, koska ilman tätä rahoitusmuotoa on vaikea pysyä kilpailussa mukana ja täyttää samaan aikaan tiukentuvat sääntely- ja kannattavuusvaatimukset. Näin toimiessaan pankit ovat pakotettuja muuttamaan luotto- ja vakuuspoliitikoita sellaisiksi, että ne täyttävät toimilupaehdojen kiinnitysluottopankkitoiminnan tiukat vaatimukset, kansainvälisten luottoluokitussyhtiöiden luokitusvaatimukset ja viime kädessä ulkomaalaisten instituutiosijoittajien näkemykset. Kaikki näitä tahoja kiinnostaa erityisesti kolme asiaa: A) asuntolainaaajan maksukyky kaikissa oloissa, B) asuntolainaaajan antaman vakuuden realisoitavuus nopeasti, ja C) liikkeeseen laskevan pankin vakavaraisuus ja kasvustrategia.

Vaatimukset merkitsevät käytännössä sitä, että asuntolainamarkkinoiden polarisoituminen vahvistuu, mutta samalla koko asuntomarkkinasta tulee myös pankkien varainhankinnan näkökulmasta paremmin ennustettava ja vähäriskisempi. Hintana on asuntomarkkinoiden isojako. Paunan mukaan taantuvilla paikkakunnilla voi provosoivasti sanoa, että ”talo jäi, mutta arvo lähti”. Siellä markkinaehtoisesti ilman veronmaksajan turvaa toimiva pankki on väärä osoite hakea apua rahoitustarpeisiin. Oikea osoite on kunta tai valtio ja näiden vastuulla olevat rahoitustoimijat. Kasvukunnissa taas asuntojen arvo säilyy ja kasvaa, mutta velkavetoisesti ja vahvasti kotitalouksien työllisyyden varassa. Siellä ei kuntia tai valtiota tarvita rahoittamaan asuntojen rakentamista, ostamista tai korjaamista. Merkittävät infrastruktuuriratkaisut ovat eri asia. Niitä tarvitaan lisää ja niissä on järkeä 50-100 vuoden takaisinmaksuajalla, mutta vain isoissa kasvukeskuksissa.

Kasvukeskuksissa kilpailu laina-asiakkaista kovenee merkittävästi lähivuosina. Lainaa saa kilpailukykyisin ehdoin ja hyvän maksukykyyn ja vakuuksien omaavista asiakkaista tulee taas ”kuninkaita”. He saavat asuntorahoitustarpeensa tyydyttyä, kun taas yhä useammalla pienituloisella sekä isolla joukolla ensiasunnon ostajia on vaikeuksia saada markkinaehtoista rahoitusta. He saavat asuntorahoitustarpeensa tyydytettyä kuitenkin yhä useammin asunto-osakeyhtiönsä avulla, sillä asunto-osakeyhtiörahoituksen merkitys tulee kasvavamaan lähivuosina sitä mukaa kun asuntolainojen korkovähennysoikeutta leikataan tai se poistetaan. Uusien asuntojen tuotannon ja korjausrakentamisen rahoituksessa tapahtuu sama ilmiö yritysten välillä. Suuret maksukykyiset toimijat ja hyvän sijainnin omaavat asunto-osakeyhtiöt saavat tarvittavan rahoituksen helposti, kun taas pienillä ja keskisuurilla on vaikeuksia, erityisesti jos kohteen osoite on epävarma.

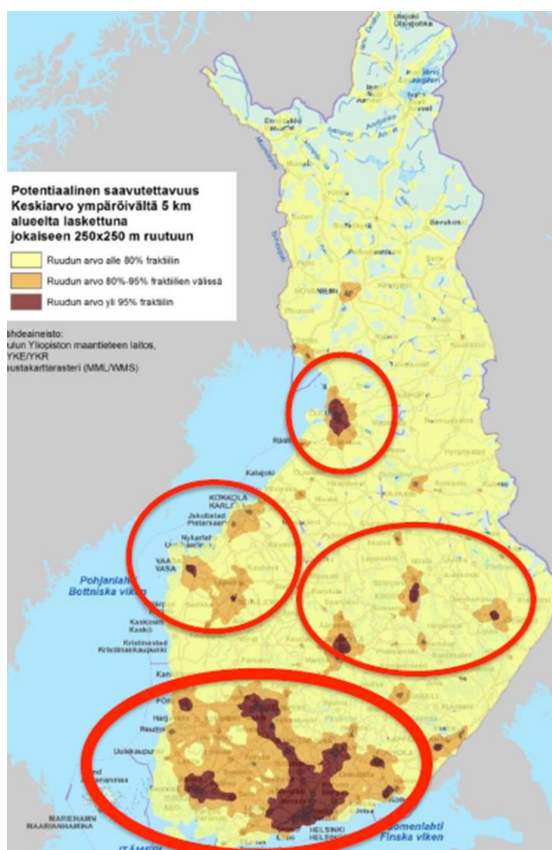
Mika Maliranta katsoo selvityksessään *Luovan tuhon tie kilpailukykyyn (2014)*, että asumispolitiikka on merkittävä talouden uusiutumisen este. Omistusasumisen suosiminen ehkäisee työvoiman liikkuvuutta. Tämä korostuu varsinkin tilanteessa, jossa on pelkoa asunnon arvon alenemisesta ja jossa vakuusvaatimukset kiristyvät. Omistusasumisen osuus eri asumismuodoista on koko maassa noin 65 prosenttia. Viidessä suuressa kasvukeskuksessa se on keskimäärin 55 prosenttia ja Helsingissä 44 prosenttia. Arvioidaan, että kaupungistumisen jatkuessa vuokra-asuminen yleistyy tulevana vuosikymmeninä. Suomi on

vähitellen siirtymässä asumismalliin, jossa asunnon omistaminen ei ole itseisarvo. Kasvava osa väestöstä ei halua sijoittaa suurta osaa nettotuloistaan omaisuuden kartuttamiseen. Lisäksi halutaan välttää sitoutumista tietyille paikkakunnalle, matkustella ja pysyä riippumattomana. Myös työvoiman kansainvälinen liikkuvuus lisää vuokra-asuntojen kysyntää. Suomessa onkin viime vuosina syntynyt asuntorahastoja, jotka sijoittavat vuokra-asuntoihin kasvukeskuksissa.

Kotitalouksia on kuitenkin kohdeltava hallintamuodosta riippumatta tasapuolisesti, jotta kansalaisten aito valinnanvapaus asumisen omatoimiseen järjestämiseen toteutuu. Kaupungistumisen myötä tulisi voida liikkua sujuvasti eri asumisen hallintamuodosta toiseen ja takaisin elämäkaaren eri vaiheissa asuntoon vaihtamattakin.

2.3 Liikkumispolitiikka muokkaa yhdyskuntarakennetta

Suomalaisten päivittäiseen liikkumiseen käyttämä aika on pysynyt pitkään vakaana (n. 70 min), mutta matkat ovat kaiken aikaa pidentyneet. Suomalaisten kaupunkien väljyys merkitsee, että henkilöautosuorite/asukas on suhteellisen suuri. Henkilöautosuoritteen kasvu on ollut pitkä trendi koko maassa vuosikymmeniä. Joukkoliikenteen osuus matkoista on kääntynyt kasvuun vain pääkaupunkiseudulla viime



Tulevat vyöhykkeiset suuralueet työssäkäynnin, asutus- ja työpaikkakeskittymien, ja liikkuvuuden näkökulmasta. Kuva Timo Aro, kartta Oulun yliopiston maantieteen laitos.

Tulevat vyöhykkeiset suuralueet työssäkäynnin, asutus- ja työpaikkakeskittymien, ja liikkuvuuden näkökulmasta. Kuva Timo Aro, kartta Oulun yliopiston maantieteen laitos.

kiin edistää Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen kasvua. Myös maakuntakeskusten kannalta sujuvat yhteydet maan pääkeskukseen ovat elintärkeitä. On osoittautunut, että lentoliikenne pieniltä lentoasemilta on tappiollista suhteellisen pienen kysynnän takia. Junayhteyksien nopeuttaminen olisi merkittävin yksittäinen maakuntakeskusten kilpailukykyä parantava tekijä.

vuosina. Suurten kaupunkien uuden liikkumispolitiikan kulmakiviä ovat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen. Raideliikenteen suosio näkyy selvästi myös asuntomarkkinoilla ja rakentamisessa. Yksityisautoilun kokonaissuorite saattaa kääntyä laskuun ainakin suurimmissa kaupungeissa. Pääkaupunkiseudulla muutos tulee olemaan merkittävä Kehäradan ja Länsimetron avaamisen myötä.

Sähköautojen yleistymisen, autojen kulutuksen aleneminen ja biopohjaiset polttoaineet kääntävät liikenteen päästöt laskuun. Autokannan muutos on kuitenkin hyvin hidas. Autot tarvitsevat väyliä ja pysäköintipaikkoja ja vievät näin arvokasta kaupunkitilaa. On esitetty arvioita, että liikkuminen palveluna -konsepti yleistyy ja tarve omistaa autoja vähenee. Tähän liittyvät matkaketjupalvelut helpottavat ihmisten arkea ja niiden rakentaminen tarjoaa yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

Paikkakuntien elinvoiman keskeinen menestystekijä tulee olemaan saavutettavuus. Suomi on saari, joten koko maan kansainvälisen henkilöliikenteen kannalta Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys on ratkaiseva. Nopea yhteys kansainväliselle lentoasemalle ja Helsinkiin edistää Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen kasvua. Myös maakuntakeskusten kannalta sujuvat yhteydet maan pääkeskukseen ovat elintärkeitä. On osoittautunut, että lentoliikenne pieniltä lentoasemilta on tappiollista suhteellisen pienen kysynnän takia. Junayhteyksien nopeuttaminen olisi merkittävin yksittäinen maakuntakeskusten kilpailukykyä parantava tekijä.

Nopeiden junayhteyksien luominen on eurooppalaisen aluepolitiikan keskiössä. Pohjoinen kasvukäytävä Turusta Helsingin kautta Pietariin on osa eurooppalaista liikenteen runkoverkkoa. Suomen vilkkain liikumis- ja talousvyöhyke muodostuu Helsingin ja Tampereen välisestä taajamanauhasta. Juha Kostiainen visioi, että Suomen aluerakenteen rungon muodostavat tulevaisuudessa neljä kaupunkivyöhykettä, joista suurin kattaa Tampere-Turku-Helsinki-kolmion vaikutusalueineen. Porin, Lahden ja Kotkan-Haminan kaupunkiseudut sisältyvät vyöhykkeeseen. Oulu on itseoikeutettu pohjoisen Suomen keskus. Jyväskylä-Kuopio-Joensuu-akseli muodostaa itäisen ja vastaavasti Seinäjoki-Vaasa-Kokkola-kolmikko läntisen Suomen ytimen. Näin 90 prosenttia suomalaisista asuu 1-2 tunnin yhteyden päässä keskuksesta.

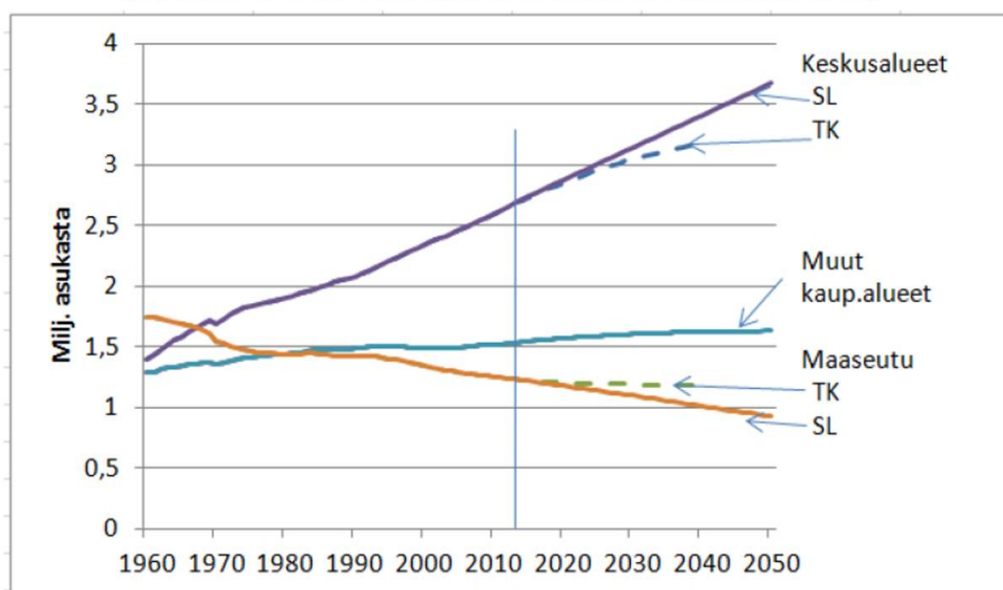
Tämä kehitys avaa mahdollisuuksia vyöhykkeiden yhteydessä sijaitseville pikkukaupungeille ja taajamille kasvaa suurten kaupunkien imussa. Näiden puutarhakaupunkien valttina voi olla vahva paikallinen identiteetti ja toimiva lähidemokratia. Paikkakuntien asuntotuotantoa voidaan lisätä kestäväällä tavalla, kun hyödynnetään jo olemassa olevaa infrastruktuuria ja palveluita.

Uusi liikkumispolitiikka perustuu ensi sijassa olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämiseen, mutta investointeja raideyhteyksien pullonkaulojen poistamiseen tarvitaan. Digitalisoituminen tarjoaa arvaamattomia mahdollisuuksia kehittää liikkumista palveluna. Julkisen vallan innovaatiopolitiikalla on merkittävä rooli uusien palvelujen vauhdittajana.

3 SUOMEN KAUPUNGISTUMISEN VALTAVÄYLIÄ KOHTI VUOTTA 2050

Suomen kaupungistumisen tulevaisuudenkuvassa seitsemän suurinta kaupunkiseutua kasvavat noin miljoonalla asukkaalla vuoteen 2050 mennessä - vaikka aiempi kaupungistumistahti hieman hidastuisi. Keskisuurten ja pienten kaupunkien kokonaisväkimäärä pysyy suunnilleen ennallaan tai kasvaa hieman. Osa kaupungeista menettää väestöä, osa kasvaa ripeästi. Myös maaseudulla on kasvavia taajamia, mutta haja-asutusalueilla väestökatoa on mahdotonta pysäyttää, koska ikärakenne painottuu vanhoihin.

Väestö aluetyypeittäin 1960-2014 ja
ennusteita 25-35 vuoden päähän (Tilastokeskus & SL)
(Tilastokeskus: väestötilastot, alueellinen väestöennuste 2012)



Keskusalueet: Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Lahden ja Kuopion seudut

Muut kaupunkialueet: 35 maakuntakeskusta ja seutukaupunkia

Maaseutu: muut alueet

Seppo Laakson kasvuennusteen mukaan seitsemän suurinta kaupunkiseutua kasvavat noin miljoonalla asukkaalla vuoteen 2050 mennessä.

Valtaosa suurten kaupunkien kasvusta koostuu luonnollisesta väestönmuutoksesta ja ulkomaisesta muuttovoitosta. Loppu on kotimaan muuttoliikettä, jota hallitsevat nuoret aikuiset. Nuorempien ikäluokkien arvomaailma ja kulutusvalinnat ovat merkittäviä, sillä ne tarjoavat ikkunan siihen miten tulevaisuuden kaupungeissa eletään ja mitkä tekijät määrittävät onnellisuutta. Suurilla virroilla on kuitenkin aina myös vastavirta. Paluumuutto voi olla yksittäisen kaupungin kannalta merkittävä väestönkasvun osatekijä. Myös teollisuuden uusiutuminen ja bionalous tarjoavat keskisuurille ja pienille paikkakunnille uusia mahdollisuuksia. Suuri osa varttuneesta aikuisväestöstä arvostaa väljyyttä ja arjen sujuvuutta, jolla pienemmät kaupungit profiloituvat. Fiksulle ja houkuttelevalle elinvoimapolitiikalle on tilaus.

Suurten kaupunkien voimakas kasvu näyttää suuntautuvan sisäänpäin. Näin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria ja liikenneverkkoa. Vyöhykkeillä sijaitsevien puutarhakaupunkien asukkaat hyötyvät naapurialueiden työmarkkinoista ja vastaavasti yritykset työvoiman lisätarjonnasta. Raideyhteyksien merkityksen korostuessa asemanseutujen kehittäminen nousee kaupunkipolitiikan keskiöön.

Valtiovallan maanomistusten avaaminen tuo merkittävän lisäarvon tiivistyville kaupunkikeskustoille. Työn luonteen nopea muuttuminen vapauttaa runsaasti vanhoja teollisuus- ja toimistotiloja, jotka usein sijaitsevat keskeisesti. Näiden tyhjenevien alueiden ja rakennusten uusiokäyttö haastaa kaupunkisuunnittelijat ja rakentajat.

Suomi on toistaiseksi välttynyt pahoilta suurkaupungeille tyypillisiltä sosiaalisilta ongelmilta. Asuntoaluiden eriytyminen näkyy kuitenkin selvästi asuntomarkkinoilla. Suuriin kaupunkeihin on syntynyt pieniä huono-osaisuuden keskittymiä, joilla tutkimusten mukaan voi syntyä ns. naapurustoeffekti. Tämä merkitsee, että huono-osaisten alueella ihmiset voivat huonommin kuin voisivat asuessaan muualla. On vaara, että alueiden eriytyminen johtaa segregaatioon, jossa köyhyystaskujen alueille kasautuvat myös heikoimmat koulut ja palvelut. Tämä voisi johtaa hallitsemattomaan kierteeseen, josta ei ole helppoa ulospääsyä. Huonon kierteen pysäyttäminen vaatii kaupunkipoliittisia toimia.

EU:n piirissä kaupunkipolitiikalla tarkoitetaan kansallisten hallitusten toimia kaupunkien erityisongelmien ratkaisemiseksi ja mahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Suomessa valtiollisen kaupunkipolitiikan perinne on heikko. Vahvan kunnallisen itsehallinnon ansiosta Suomessa on korostunut kaupunkien oma rooli ja verotusoikeuteen nojaava itsenäinen toimintavalta, jonka ytimessä on kaavoitusoikeus ja elinkeinopolitiikka.

Sukupolven vaihdoksen ja elämäntapojen muutoksen myötä kaupunkilaisten oma aktiivisuus on viime vuosina noussut uudella tavalla kaupunkien voimavaraksi. Moni haluaa kehittää yhteiskuntaa ja tärkeiksi kokemiaan asioita yhä selkeämmin kansalaisaktiivisuuden ja yritystoiminnan kautta ruohonjuuritasolta ylöspäin, ohi perinteisten vaikutuskanavien. Haasteisiin tartutaan sekä ratkaisuja etsitään hanakasti ”tee se itse” -asenteella. Sosiaalinen media on osaltaan mahdollistanut kansalaisten aktivoitumisen. Hella Hernbergin toimittama *Helsinki Beyond Dreams* (2012) kuvaa osuvasti tämän aktivismin esimerkkejä. Helsingin *Pro Helsinki 2.0* -varjoyleiskaava (2014) osoittaa, että kysymys ei ole vain yhden asian liikkeistä. Vastaavia esimerkkejä löytyy kylätoiminnan ja kaupunginosaliikkeiden piiristä ympäri Suomen. Kaupunkipolitiikan ratkaisuilla voidaan synnyttää uudenlaisia paikallisdemokratian malleja sekä tukea asukkaiden ja työkseen kaupunkia kehittävien yhteispeliä, jotta asukkaat ja muut paikallistoimijat pystyvät viemään heitä itseään kiinnostavia interventioita eteenpäin.

Kaupungistumisella ja kaavoituksella on suora ja pitkäaikainen vaikutus aluetalouteen, ja siten kiistaton yhteys Suomen kilpailukykyyn parantamiseen. Ihmisten päivittäistä toimintaa ohjaavat demografiset, sosiokulttuuriset ja teknologiset muutokset alleviivaavat, ettei ole yhdentekevää millä tavalla edessä oleva puolen miljoonan asunnon rakennusprojekti tehdään. Kaupungistumista on hallittava, tai muuten asunon hinnat karkaavat käsistä Suomen kaupunkiseuduilla ja kaupunkien ympäristönkuormitus kasvaa kestäättömäksi toisensuuntaisista sitovista tavoitteista huolimatta.

4 KAUPUNGISTUMISEN TIEKARTTA - TOIMENPITEET

1 Suunnittelujärjestelmä on uudistettava

Suomen kaupungistuminen keskittyy lähivuosisikymmeninä muutamaa suureen kaupunkiseutuun. Valtava rakentamistehtävä edellyttää asumis- ja liikkumispolitiikan muutosta. Nykyinen suunnittelujärjestelmä ei pysty vastaamaan kasvun haasteisiin, joten se on uudistettava.

Ehdotus 1: Maankäyttö- ja rakennuslaki on uudistettava ja kaavoituksen vuorovaikutteisuutta lisättävä.

Lakiuudistuksen seurauksena kaavoitus nopeutuu ja kaavojen joustavuus lisääntyy laadun kuitenkin heikkenemättä. Käsittelyaikojen aikatakuu parantaa asiakaslähtöisyyttä.

Valitusoikeus koskee vain osallisia, joiden oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös vaikuttaa. Valitusoikeus koskee vain kaavan ehdotusvaiheessa muistutuksen jättäneitä. Korkein hallinto-oikeus käsittelee vain ennakkotapaustyyppiset valitukset.

Kaavoittava viranomaisasettaa prosessin alussa sitovan aikataulun kaavan laadinnalle. Aikataulutuksen yhteydessä kaava-aloitteiden, käyttötarkoituksen muutoshakemusten, lausuntojen ja muistutusten käsittelylle säädetään määräajat.

Kaavojen sisältöä tulee kehittää nykyistä joustavampaan suuntaan. Näin tarve muuttaa kaavoja vähenee ja ne vastaavat paremmin tulevaisuuden tarpeisiin. Kullakin kaavatasolla tulee keskittyä sen kannalta olennaisiin kysymyksiin.

Kaupungit ryhtyvät soveltamaan asemakaavoituksessa uutta kumppanuusmallia. Mallissa taloyhtiöt, asukasyhteisöt ja maanomistajat voivat käynnistää alliansseja täydennysrakentamishankkeiden ja käyttötarkoituksen muutosten liikkeelle saamiseksi. Kaavoittaja määrittelee kaavalle reunaehdot, mutta kumppaneille jätetään vapauksia soveltaa yhteiskehittelyä sisällön ja toteuttamistavan suhteen. Kaavoittajan tulee kehittää käytäntöjään yhteensopiviksi kumppanuustyöskentelyn kanssa.

Elinkeinorakenteen ja työn luonteen muuttuminen johtaa toimistotilojen käytön olennaiseen tehostumiseen. Kasvukeskuksissa on runsaasti toimistotiloja tyhjillään, ja määrä tulee lähivuosisina edelleen kasvamaan, vaikka talous kääntyisi nousuun. Kiinteistönomistajien ja kaavoittajien tulee yhdessä etsiä ratkaisuja näiden rakennusten uusiokäytölle, joka voi olla asuminen. Tämä edellyttää myös normien ja säännösten uudistamista.

Kaavoituksella on suuri ja pitkäaikainen vaikutus aluetalouteen. Kaavoituksen vaikutuksia aluetaloudelle tulee arvioida säännönmukaisesti. Hyöty-kustannuslaskelmien lisäksi tarvitaan kokonaisvaltaista taloustieteellistä arviointia, jolla luodaan paremmat edellytykset talouskasvulle.

Vastuu: YM ja kaupungit

2 Kasvaville kaupunkiseuduille on laadittava seutuyleiskaavat

Kuntakohtainen yleiskaavoitus ei tue riittävästi asuntotuotannon, elinkeinotoiminnan ja ekotehokkaan liikkumisen edellytyksiä kasvavilla kaupunkiseuduilla. Eräillä kaupunkiseuduilla on laadittu kuntien yhteistyönä maankäytön rakennemalleja. Niiden sitovuus on kuitenkin puutteellinen. Pääkaupunkiseudulta tällainen suunnitelma puuttuu.

Ehdotus 2: Kolmelle suurimmalle kaupunkiseudulle on laadittava oikeusvaikutteiset yleiskaavat, jotka sitovat kuntia.

Seudulliset yleiskaavat ja vastaavat liikennejärjestelmäsuunnitelmat muodostavat kokonaisuuden, joihin valtion liikenne- ja infrastruktuuri-investoinnit sidotaan. Kasvukeskuskunnille asetetaan viiden vuoden asuntotuotannon kaavavarantovaade. Mikäli kunnat eivät saavuta valtion kanssa sovittua kaavatavoitetta, niille asetetaan taloudellisia sanktioita.

Vastuu: Valtioneuvosto ja kaupungit

3 Asemaseudut ja liikenteen solmukohtat on nostettava kaupunkirakentamisen kohteiksi

Kasvukeskusten rautatieasemien seudut ovat olleet vuosikymmeniä pysähtyneisyyden tilassa. Nyt kaupunkien kasvaessa sisäänpäin ne muodostavat ainutlaatuisen resurssin toteuttaa viihtyisää kaupunkiasumista ja muuta maankäyttöä, joka tukeutuu joukko- ja kevyeen liikenteeseen.

Ehdotus 3: Asemaseutujen maa-alueet on vapautettava kaupunkirakentamisen käyttöön. Liikenteen solmukohtien kehittämiseen on kohdistettava voimavaroja.

Valtion eri hallintokuntia ja Senaatti Kiinteistöä on omistajaohjattava, jotta valtion kokonaisuuteen toteutuu sektori-intressien kustannuksella. Asemaseutujen rakentamista voidaan tällöin rahoittaa maan arvon nousulla.

Suurten kaupunkien joukkoliikennejärjestelmiä on kehitettävä runkolinjojen varaan. Pitkällä tähtäyksellä runkolinjat voidaan toteuttaa pikaraitiotienä, jolloin valtion tulee osallistua investointeihin. Autopaikanormeja on asemaseuduilla muutettava vastaamaan keskusta-asumisen vähenevää autonkäyttöä.

Täydennysrakentamisen esteitä on purettava mm. asunto-osakeyhtiöiden määränemmistö säännöksiä helpottamalla. Kaupunkirakenteesta toiminnallisesti irrallisia ja vaikeasti houkutteleviksi rakennettavia asuntoalueita voidaan muuttaa virkistysalueiksi, joten myös purkamisen on oltava myös näissä tapauksissa keinovalikoimassa.

Asemaseudut ja runkoliikenteen risteyskohdat ovat potentiaalisia palveluiden, työpaikkojen ja asuminen täydennysrakentamiskohteita. Kaupunkiuudistuksen voimavaroja on keskitettävä näiden solmukohtien kehittämiseen.

Vastuu: VM, TEM, YM, LVM, Senaatti Kiinteistöt, Liikennevirasto, VR ja kaupungit

4 Kaupunkivyöhykkeiden mahdollisuudet on hyödynnettävä

Kaupunkivyöhykkeistä muodostuu toiminnallisia kokonaisuuksia työn ja liikkumistapojen muuttuessa. Kehitys on johtamassa siihen, että jopa Tampereen, Turun ja Lahden seudut muodostavat yhdessä Helsingin seudun kanssa yhtenäisen suuren työmarkkina-alueen.

Ehdotus 4: Kasvukäytävälle (ainakin Turku-Helsinki ja Tampere-Helsinki) on laadittava yleissuunnitelmat.

Rajojen murtuminen edellyttää kokonaisuuden hallintaa. Maankäyttö- liikenne- ja asuntotuotantoratkaisu on kehitettävä yhteistyönä yli maakunta- ja ELY-rajojen yhteisten yleissuunnitelmien kautta.

Yleissuunnitelmien ohella kaupunkivyöhykkeiden mahdollisuudet luoda uutta on hyödynnettävä. Esimerkiksi biotalouden ja liikkumispalvelujen innovaatioille energiaomavaraisuuteen tähtäävät kasvukäytävien kaupungit ja niihin liittyvät maaseutualueet tarjoavat erinomaisen alustan.

Vastuu: VM, TEM, YM, LVM, ELY-keskukset, maakuntien liitot ja kunnat

5 Uusien liikkumispalvelujen syntymistä on vauhditettava

Liikkumisen on oltava nopeaa, helppoa, edullista ja ekologista, jotta pystytään takaamaan sujuva arki kaupungeissa, kasvukäytävillä ja niitä yhdistävällä maaseudulla. Sujuvan arjen takaaminen helpottuu, sillä liikkumisen tavoissa ja ajatusmalleissa on käsillä valtava muutos. Teknologian kehittyminen ja älylaitteiden yleistymisen mahdollistavat uudenlaisen liikkumisen mallin. Samanaikaisesti ilmastomuutoksen torjuminen päästöjen vähentämistavoitteet ohjaavat vihreämpiin ratkaisuihin.

Ehdotus 5: Valtion on vauhditettava uusien kestävien liikennepalveluiden syntyä ja pilotointia kokeilulakien ja säännösten keventämisen avulla. Liikenteen tietovarannot on avattava liikenteen palveluistamisen mahdollistamiseksi.

Panostamalla perinteisen joukkoliikenteen ohella pyöräilyyn, kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen ja car sharing -palveluihin vapautuu asuntotuotantoon maata kaupunkien keskustoissa, kun autopaikkoja ja -kaistoja tarvitaan vähemmän. Liityntäpysäköintiä on kehitettävä.

Liikkuminen palveluna -konseptin rahoitus on varmistettava. Kilpailua rajoittavia säännöksiä liikennesektorilla on purettava ennakkoluulottomasti. Joukkoliikenteen lippujärjestelmistä on tehtävä yhteensopivia.

Vastuu: LVM, YM, Tekes, kaupungit, Liikennevirasto ja ELY-keskukset

6 Investointeja on vauhditettava sitovilla sopimuksilla

Viime vuosina on otettu käyttöön kaupunkien ja ministeriöiden välinen aiesopimusmenettely (metropolipolitiikan aiesopimukset, yli 100 000 asukkaan kaupunkiseutujen kasvusopimukset ja MAL-sopimukset). Sopimukset eivät aina ole olleet tarpeeksi sitovia, mikä on vienyt niiltä vaikuttavuutta ja uskottavuutta.

Ehdotus 6: MAL-sopimusten luonne on muutettava aiesopimuksista sitoviksi. Kuntien lisäksi tärkeimpien kasvukäytävien kanssa on solmittava vastaava sopimus.

Sopimusmenettelyjä on tehostettava tukemaan kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien erikoistuvaa kehittämistä. Paikalliset voimavarat ja vahvuudet ovat tie kohti kilpailukykyä, joten on järkevää, että valtion raha seuraa paikallista rahaa eikä päinvastoin. Aiesopimusten sitovuutta tulee parantaa.

Vastuu: Valtioneuvosto

7 Rahoitusjärjestelmä on uudistettava

Valtion asuntorahaston pääoma on noin 6,5 miljardia euroa ja rahastoon palautuu vuosittain satoja miljoonia euroja. Näitä tuloja voitaisiin suunnata tuotantoedellytysten rahoittamiseen.

Ehdotus 7.1: Asuntorahastoa on kehitettävä vauhdittamaan kasvukeskusten asuntotuotantoa. Osa rahaston tuotosta on ohjattava asuntorakentamisen edellytyksiä luoviin infrastruktuuri-investointeihin tai niiden lainoituksiin. Lisäksi asuntorahaston tehtävänä on huolehtia taantuvien alueiden asuntosektorin erityisrahoituksesta.

Yleishyödyllisen vuokra- ja asumisoikeustuotannon uudistamiselle on tarvetta. Valtion korkotukeen liittyvä sääntely on muodostunut vuokra-asuntotuotannon rajoitteeksi.

Ehdotus 7.2: On kehitettävä valtion asuntotuotantotuen malli, joka kannustaa myös muuta kuin kunnallisia asuntotuottajia kohtuuhintaiseen vuokra-asuntotuotantoon ja asumisoikeusasuntojen rakentamiseen.

Valtion rooli on luoda asuntorakentamiseen houkuttelevia alueita. Joukkoliikenneinvestoinnit generoivat asuntotuotantoa. PTT:n tutkimuksessa *Liikenneverkko ja kansantalous* (2015) arvioitiin Kehäradan, Länsimetron ja Tukholman metron laajennuksen vaikutuksia. Selvityksen mukaan yhden miljoonan euron ratainvestointi sysää liikkeelle 34 asunnon rakentamisen. Asuntorakentamisen arvosta 40–45 prosenttia on veroja ja veroluonteisia maksuja, joten valtio rahoittaa investoinnin lisääntyneen asuntorakentamisen kautta. Asemanseuduille syntyvä kävely- ja pyöräilyetäisyyksiin perustuva yhdyskuntarakenne tuo merkittäviä säästöjä yhteiskunnalle.

Ehdotus 7.3: Valtio käynnistää kasvukeskusten asunto- ja infrastruktuurin investointiohjelman yhdessä yksityisen sektorin kanssa. Valtio edellyttää kunnilta raideinvestointien vastapainoksi asuntokaa-voitusta syntyviin ratavyöhykkeisiin ja asemanseuduille.

Houkutteleva sijainti joukkoliikennedyhteyksien varrella käynnistää mittavan asuntorakentamisen yksityisen sektorin toimesta ilman valtionrahoitusta. Tämä vipuvaikutus yksityisiin investointeihin tulee saada paremmin hyödynnetyksi.

Vastuu: Valtioneuvosto, Finanssivalvonta ja Kilpailuvirasto

8 Ministeriöt on yhdistettävä

Suomen kaupungistuminen jatkuu. Nykyinen ministeriörakenne ei takaa, että rakennettuun ympäristöön liittyvät kysymykset hallittaisiin riittävän hyvin. Valtiovalta tarvitsee vahvemman välineen ohjata alue- ja yhdyskuntarakennetta kestävämpään suuntaan. Yhden ministeriön alle koottu kokonaisuus nopeuttaa päätöksentekoa ja on paremmin ohjattavissa.

Ehdotus 8: Keskitetään rakennetun ympäristön asiat yhteen ministeriöön, jonka tehtävänä on johtaa maankäyttö-, asunto- ja liikennepolitiikkaa.

Vastuu: Valtioneuvosto

OSALLISTUJAT

Tilaaajat

Matti Harjuniemi, puheenjohtaja, Rakennusliitto
Sauli Hievanen, elinkeinopoliittinen asiantuntija, SAK
Kim Kaskiaro, toimialajohtaja, RT Talonrakennusteollisuus
Matti Mannonen, toimitusjohtaja, Suunnittelu- ja konsultointiyrietykset SKOL ry
Ari Pauna, toimitusjohtaja, Suomen Hypoteekkiyhdistys
Tarmo Pipatti, toimitusjohtaja, Rakennusteollisuus
Matti Rautiola, yliasiamies, Rakennustieto

MDI:n kutsumat asiantuntijat

Anna-Mari Ahonen, projektijohtaja, Suomen kasvukäytävä
Matti Kortteinen, kaupunkisosiologian professori, Helsingin yliopisto
Juha Kostiainen, kaupunkikehitysjohtaja, YIT
Seppo Laakso, toimitusjohtaja, Kaupunkitutkimus TA
Jenni Lautso, Suunnittelu- ja konsultointiyrietykset SKOL ry / kaupunkisuunnittelun osastopäällikkö, Sito
Sami Pakarinen, pääekonomisti, Rakennusteollisuus
Pasi Rajala, Suunnittelu- ja konsultointiyrietykset SKOL ry / kaupunki- ja aluekehitysjohtaja, Ramboll
Mika Ristimäki, erikoistutkija, Syke
Reijo Sandberg, Suunnittelu- ja konsultointiyrietykset SKOL ry / hankekehitysjohtaja, Ramboll
Antti Suvanto, johtokunnan neuvonantaja, Suomen Pankki

MDI:n asiantuntijat

Janne Antikainen, MDI
Eero Holstila, MDI
Petri Jalasto, MDI
Timo Hämäläinen, MDI
Sinikukka Pyykkönen, MDI
Satu Tolonen, MDI