



Jukka Laitila ja Jyrki Mattila pitävät valtion tukemien vuokra-asuntojen rakentajien puutetta keskeisenä ongelmana. Taustalla Järvenpään uutta asuntoaluetta Kyrölässä, josta mallikas maapolitiikka käynnistyi.

**Haastattelu ja kuvat: Pekka Lehtonen**

## Kasvualueiden ytimessä: **YHDYSKUNTARAKENNE JA ASUNTOTUOTANTO**

Kaksi kehyskuntien vahvaa miestä Maankäytön haastattelussa.

**JÄRVENPÄÄLÄINEN** Jyrki Mattila on tätä nykyä Hyvinkään kaupunginjohtaja. Hän on valmistunut 1985, työskennellyt aluksi vuoden Saarijärven maanmittaustoimistossa, sen jälkeen Tuusulan maankäyttöinsinöörinä ja sitten Hyvinkään geodeettina, josta hän nousi ensin Teknisen osaston pomoksi, sitten Tekniikka ja ympäristö-toimialan ykköseksi, sitten vs. kaupunginjohtajaksi vuonna 2013 ja pysyväksi syksyllä vuonna 2015.

Seinäjokelainen Jukka Laitila valmistui vuonna 1983. Sitä ennen hän oli harjoittelijana Hämeenlinnan ja Turun maanmittaustoimistoissa kaavoitustehtävissä ja valmistuttuaan samoissa paikoissa, edelleen kaavoittajana. Suunnittelijan ura kiertyi Hausjärven kuntaan ja edelleen Tuusulaan kiinteistöinsinööriksi ja maapolitiikasta vastaavaksi. Vuonna 2006 Jukasta tuli Järvenpään geodeetti ja vuoden 2015 alusta Keravan maankäyttöjohtaja.

Sekä Jukka että Jyrki ovat työskennelleet kehyskunnissa ja käyneet "maapolitiikan yliopistoa" Tuusulassa. Siellä takavuosina luottamusmiesten maapoliittiset puurot ja yhteisvastuun vellit olivat tunnetusti sekaisin. Kuinka edistää yhteistä hyvää saamatta kenkää – siinä oli maapolitiikan yliopistoa!

Jukka sanoo, että siirtyminen pienemmästä kunnasta suurempiin auttaa kokonaisnäkömyksen syntymiseen vaikka tehtäväkenttä kapenee ja syventyy. Jyrki korostaa kunnanjohtajan tehtävässä oman asiantuntijajoukon merkitystä.

Pääkaupunkiseutuun kuuluu 4 kuntaa ja Helsingin seutuun 10 lisää. Viimeksi mainituista puhutaan usein myös kehyskuntina. Ero tulee esille mm. kuntarakennelaisissa ja MAL-sopimuksissa (MAL= maankäyttö, asuminen, liikenne). "On tärkeää, että samalla työssäkäyntialueella voidaan kuntien ja valtion kesken

sopia kaavoituksen, liikenteen ja asuntotuotannon tavoitteista ja myös niiden toteuttamistavoista ja tulosten seurannasta”, sanoo Jyrki.

### HELSINGIN SEUDUN ASUNTOPULASTA: PROSESSIT ONTUVAT

Asuntopulan keskeinen syy haastateltavien mielestä on maapolitiikan ennakoimattomuus. Usein sanotaan, että kaavoitus on hidaste, mutta yleensä perimmäisenä on maapolitiikka. Ei ole ollut maata, tai kaavoitus sopimukset ovat johtaneet umpiperään.

”Professori **Pekka V. Virtasen** opit ovat edelleen voimassa: ensikaavoitukseen kunta hankkii maan ja kaavamuutoksissa voidaan käyttää kaavoitus sopimuksia. Kun asia on luisunut käsistä, sitä on vaikea palauttaa enää raiteelleen. Usein unohdetaan myös kunnallistekniikan osuus sekä että palveluidenkin täytyy olla kunnossa. Ennen näiden valmistumista tontti ei ole käyttökelpoinen. Kaavoitus-käsite ymmärretään suppeasti.”

– *Miksi ei saada peruskuvia kuntoon? Miksi ei lähdetä 10 vuotta aikaisemmin liikkeelle?*

”Se on monen asian summa ja riippuu yksittäisen kunnan tilanteesta. Ei osata esittää riittävän yksikertaisesti asioita eikä laiteta riittävästi itseä likoon.” Haastateltavat eivät kiistä sitäkään, etteikö päättäväisyys saattaisi johtaa oman tuolin heilumiseen. ”Julaisuuteen näkymätön kädenvääntö ja siitä johtuva ajanhukka ovat oleellisempia kuin kaavoitukseen käytetty aika.”

”Meillä on jäljellä vanha agrariiperinne ja maanomistukseen liittyvät arvot. Kun Viro itsenäistyi, ei ollut puhettakaan siitä, että kunnan pitäisi hankkia maata. Kaikki vaan yksityistetään”, Jyrki kertoo.

Haastateltavat painottavat, että maapolitiikka on enemmän talouspolitiikkaa kuin puoluepolitiikkaa. Puoluepolitiikan vaikutus on laimentunut jopa niin, että maapolitiikan keinot saattavat olla enemmän käytössä porvarienemmistöisissä kunnissa vaikka lunastuksen arvellaan yleisesti olevan helpompi vasemmistolle. ”Kunnissa minimoidaan kustannuksia, ei maksimoida tuottoja. Kun laskee, ei kauan tarvitse miettiä, mikä on järkevää.”

Keravalla on perinteisesti ollut vahva maapolitiittinen ote. Se on perustaa jo geodeetti **Sakari Sarsan** ajoilta (geodeettiina 1963–1988). Hän oli kokoomuslainen, kuten nykyinen kaupunginhallituksen puheenjohtajakin, hyvää maapolitiikkaa kannattava **Eero Lehti**.

Järvenpäässä maanmittarilla ja aiemmin kaupungingeodeetilla, apulaiskaupunginjohtaja **Markku Utilla** on myös ollut tärkeä rooli kaupungin maapolitiikassa.

”Meillä on lainsäädäntö sikäli hassu, että pitää osoittaa maanomistuksen heikko tila, ennen kuin voidaan lunastaa. Maapula pitää perustella vaikka yleiskaavan pitäisi olla ensisijainen. Lunastuksen pitäisi olla ennakoiva keino. Hyvinkäällä ensimmäisestä maanhankinnasta toteutukseen kului 30 vuotta. Se on liian pitkä aika nykypäivään”, Jyrki valottaa.

Jukka ja Jyrki toteavat, kuinka koko prosessi on sen verran monimutkainen, että kritiikki kohdistuu lähinnä kaavoituksen aikatauluun. Ensin puhutaan yleiskaavoituksesta, asemakaavoituksesta, maanhankinnasta, kunnallistekniikan rakentamisesta. Kun yleiskaavaan ensi kertaa merkitään asuntoalue, pitäisi heti ryhtyä maanhankintaan.

Lainsäädäntö ei lähde prosessijattelusta, vaikka pitäisi. Se on paloitetu niin moneen osaan, että kokonaisuus hämärtyy. Esimerkiksi moottoritien rakentaminen on kokonaisprosessi,

”MAL sisältää ongelman, että sopimus on voimassa hallituskauden, mutta maankäyttöä joudutaan miettimään 20 vuotta eteenpäin. Valtio ja kunnat etenevät eri syklillä.”

jossa maanhankinta asettuu kohdalleen. Yhtään moottoritietä ei Suomessa olisi rakennettu ilman lunastusta.

”Meillä ei ole prosessia haluttu koskaan viilata kuntoon. Rakennuslaki lähti aikanaan muusta kuin prosessin hoitamisesta. Metropolialueella pitäisi olla sitä paitsi omat lakipykälänsä, koska ero on suuri verrattuna esimerkiksi muuttotappiokuntiin. Uudellamaalla on 1,6 miljoonaa asukasta, Kokkolassa, tulevilla itsehallintoalueella 70 000. Esimerkiksi haja-rakennusoikeus Uudellamaalla on yhdyskuntarakenteellisesti eri asia kuin väestönkatokylässä. Syrjäkylillä säätelyyn ei ole tarvetta mutta täällä se hajottaa yhdyskuntarakennetta.”

”Toisaalta tämä on myös positiivinen ongelma: mieluummin painiskellaan sen kanssa, että elinvoimaa on tulossa, kuin että Jyrkin kanssa pohdittaisiin kumpi sammuttaa viimeksi valot”, Jukka muistuttaa.

### ASUNTOTAVOITTEISSA ONGELMANA VALTION RAHOITUS

– *Kuinka Helsingin seudun asuntotavoitteissa on onnistuttu?*

Viimeisissä MAL-sopimuksissa tavoite on ollut 12–13 000 asuntoa vuodessa. Yli 90 % siitä on toteutunut. Sopimuksen mukaan kunnat kaavoittavat ja rakentavat kunnallistekniikkaa ja valtio osallistuu suuriin liikenneinvestointeihin. Jyrki pitää tätä varsin hyvänä järjestelmänä. Nyt tosin ollaan pattitilanteessa, koska valtio ei ole tuomassa lainkaan rahaa liikennehankkeille. Pitäisi tietää liikennehankkeita ennen kaavoittamista. Ne ovat pääasiassa pieniä, kuten Klaukkalan tai Hyrylän ohitustiet, mutta on tietysti joukossa suuriakin, kuten esimerkiksi Pisara-rata.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä (HLJ) valmistui 2015 keväällä. Siinä on listaus liikennehankkeista tärkeysjärjestyksessä. Kunnat pääsivät sopimukseen mutta valtion osuus on auki. Liikenteeseen varatut 600 miljoonaa ovat menneet perusparannustoihin, siis maakuntiin; kuitenkin Metropolialue tuottaa 1/3 valtakunnan elinvoimasta.

Länsi-metro oli yksi MAL-sopimuksen tuloksia. ”MAL sisältää ongelman, että sopimus on voimassa hallituskauden, mutta maankäyttöä joudutaan miettimään 20 vuotta eteenpäin. Valtio ja kunnat etenevät eri syklillä.” Kunnat ovat keskenään päässeet sopimukseen liikennehankkeiden toteuttamisjärjes-



**Jukka Laitila:**  
**”Maapolitiikka on  
 enemmän talous-  
 politiikkaa kuin  
 puoluepolitiikkaa.”**

tyksestä. Niitä ovat mm. Jokeri-linja (bussiyhteys Itäkeskuksesta Westendiin) ja Raide-Jokeri (pikaraitiovaunu Itäkeskuksesta Keilaniemeen).

MAL- sopimuksia on tehty myös Tampereen ja Turun seuduilla, joihin myös tarvittaisiin valtion investointeja.

### **KEHYSKUNNISSA ASUNTOTUOTANTO KOHTUULLISELLA TASOLLA**

– *Kuinka kunnissanne [Kerava, Tuusula, Järvenpää, Hyvinkää] on onnistuttu?*

Jukka toteaa Keravan ja Järvenpäänkin osalta, että keskimäärin on selvitty aika hyvin. ”Viime vuonna jäätin tavoitteesta, mutta se on aaltoliikettä. Keravalla vuosituotanto on jatkossa keskimäärin noin 40 000 kerrosneliometriä. Se on hieman yli MAL-sopimuksen tavoitteiden. Käytännössä vuosittaiset sopimusvelvoitteet täyttyvät, kun yksi isompi keskustan kaavahankkeista saadaan läpi. Myös tuetun vuokra-asuntotuotannon määrä vaihtelee vuosittain. Kaikki käyttökelpoinen maa tulee lähi vuosina käyttöön. Keravan tärkeimpiä hankkeita ovat keskustan ja asemanseudun kehittäminen, mitkä perustuvat kaavamuutoksiin.

Jukka laskee, että normaalisuhdanteilla Järvenpäässäkin maa loppuu, jos talous elpyy ja levitetään pientalomattoa. Järvenpäässä on tällä hetkellä erinomainen maareservi. Tuusulan rajaan saakka radan varressa etelässä, samoin pohjoisessa Haarajoella, uuden aseman lähiympäristössä. Molemmat alueet nojautuvat raideliikenteeseen. Kapiteelilta lunastaminen laukaisi terveen maapolitiikan ja Järvenpää kehittyi maapolitiikan mallikunnaksi. Haastattelija toteaa, että hankinnat tapahtuivat Jukan ollessa kaupungingeodeettina ja lunastuksiakin käytettiin.

Jyrki kertoo, että Hyvinkään kaupungilla on maata: seuraava kohde on Palopuro (pääradanvarsi kohti Riihimäkeä), jonne syntyy 10 000 asukkaan taajama. Keskellä kaupunkia odottaa Hangon ratapiha 25 ha, tyhjä alue, johon rakennetaan kerrostaloja ja keskuslukio.

Laman alettua kehyskuntien kasvu on ollut nihkeää. Parhaiten porskuttaa Järvenpää. Jukan ja Jyrkin mukaan kysymys ei ole omakotirakentamishalujen hiipumisesta vaan taloudellisista olosuhteista.

Keski-Uudenmaan kuntia halkoo kaksi rataa mutta myös kuntien rajoja. Radan varressa, kuntien rajoilla hyvillä paikoilla on runsaasti tilaa hyvälle asuntoalueille. Kuntarajat vain estävät järkevän toteutuksen.

Suurin maapoliittinen saavutus olisi se, ettei pilattaisi potentiaalisia rakentamattomia alueita tulevaisuuden kaupunkirakentamiselta: huja-hajamökkit eivät ole pahimpia ongelmia vaan yhdyskuntarakenteen hajoaminen, kun annetaan hehtaarin tontteja.

– *Mikä on valmius vastata kasvupaineisiin Helsingin seudulla?*

Yhtäältä on periaatekysymys, minkä osuuden asuntotuotannosta markkinat hoitavat ja mikä on yhteiskunnan osuus, esimerkiksi ARA-rahoitus. Toisaalta on myös peruskysymys, kumpi on tärkeämpää: tukea rakentamista (säännelty hinta) vaiko asukasta (asumistuki) ja millä tavoin tuet vaikuttavat asuntojen hintoihin. Rakentamisen tukeminen ei näyttäisi niin helposti nostavan hintoja.

## **Mikä on Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MAL?**

**MAL-aiesopimus on valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan yhteistä tahtotilaa kuvaava aikomus maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseksi.**

**Aiesopimuksen toteutumista seurataan vuosittain kokoontuvassa seurantakokouksessa. Seurannassa arvioidaan erityisesti seuraavien tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista:**

- maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen
- yhdyskuntarakenteen eheytyminen ja joukkoliikenteen edistäminen
- asuntomarkkinoiden toimivuus
- asuntotuotannon kokonaistarpeen edellyttämät toimenpiteet
- kohtuuhintaisten asuntojen tuottaminen.

**Seurantaa varten kerätään tietoa sopimuksen piiriin kuuluvista kunnista. Helsingin seudun ympäristö HSY ja Uudenmaan liitto koordinoivat maankäyttöä ja asumista koskevan tiedon keräämistä.**

**Liikenteen seurantatietojen tuottamisesta vastaavat Helsingin seudun liikenne HSL ja Uudenmaan ELY-keskus.**

**MAL-seuranta ja raportointi toteutetaan käynnissä olevalla sopimuskaudella 2012–2015 vuosittain. Vuonna 2016 laaditaan sopimuksen toteutumisen yhteenveto ja loppuarviointi. Raportin koostamisesta vastaa HSY.**

**Lähde: [www.helsinginseutu.fi/hki/HS/Maankayttosuunnitelma/Maankayttosuunnitelma/mika+mal](http://www.helsinginseutu.fi/hki/HS/Maankayttosuunnitelma/Maankayttosuunnitelma/mika+mal)**

**Jyrki Mattila:**  
"Usein sanotaan, että  
kaavoitus on hidaste, mutta  
yleensä perimmäisenä on  
maapolitiikka. Ei ole ollut  
maata tai kaavoitus sopimukset  
ovat johtaneet umpiperään."

Pääkaupunkiseudun asuntotarpeeseen vaikuttavat myös maahanmuuttajat. Heitä on 30 000 ja 10 000 ehkä saa oleskeluluvan ja pääosa hakeutuu Helsingin seudulle. Pitäisi siis rakentaa 15 000 asuntoa 12 000:n sijaan.

Hyvinkäällä rakennetaan paljon valtion tukemia vuokra-asuntoja. Perinteinen vuokra-talotutanto on ollut pääosin kuntien yhtiöiden varassa. Kehyskunnissa olisi enemmän kysyntää asumisoikeusasunnoille kuin pitkän korkotuen asunnoille. Kovan rahan vuokra-asuntoja on tulossa esimerkiksi Vantaalle varsin paljon. Siinä punnitaan myös eettiset arvot: paljonko sijoittaja haluaa rahalleen tuottoa.

Kuntien pitäisi hoitaa maapolitiikka ja kaavoitus ja valtion liikenneinvestoinnit, kuten aikaisemmin todettiin. Jos lähtökohdat eivät ole kunnossa, on vaikea kuvitella, että tulos olisi tyydyttävä. Rakennusliikkeiden intressi ei ole runsas tonttitarjonta vaan se, että asunnot menevät kaupaksi. Semmoinen tontti ei ole hyvä, josta ei ole pulaa.

#### **TULEVAISUUDEN RATKAISUT – TAHTOKYSYMYS**

– Näyttääkö tilanne tulevaisuudessa synkeältä entiseen tapaan?

"Se on halusta kiinni. Jos verrataan nykypäivää asunnottomuuden kautta, tilanne ei ole huono. Jos muistellaan sodan jälkeistä kehitystä, niin on turha itkeä. Meillä Suomessa itketään turhasta, jos verrataan globaalisti. Kiinassa on miljardeja ihmisiä ja me emme saa tällä jengillä asioita hoitoon. Meillä kyky tehdä ongelmia on vahvempi kuin halu ratkaista niitä", Jyrki korostaa.

"Olisi mahdollista tehdä asiat fiksummin, jos haluttaisiin. Nämä eivät kuitenkaan ole Suomen suurimpia ongelmia."

"Näyttää siltä, että vuokra-asuntojen osuus kasvaa: nuoret eivät sitoudu niin kovasti omistusasumiseen, ja työpaikatkin saattavat vaihtua", Jukka muistuttaa.

– Pystyvätkö kuntanne vastaamaan näihin haasteisiin?

Jukka ja Jyrki: "Keskimäärin pystyvät. Ongelma on valtion



tukemien vuokra-asuntojen rakentajien puute. Pätee varmaan kaikissa kehyskunnissa."

#### **HELSINGIN SEUTU YHTÄ TYÖSSÄKÄYNTIALUETTA**

Kaikissa kehyskunnissa palveluiden työpaikat ovat kasvussa, erityisesti kaupalliset.

Työssä kuljetaan ristiin, siis työpaikkaomavaraisuus ei kuvaa pendelöintiä. Keravan työpaikkaomavaraisuus noin 60–70 %, Hyvinkäällä 93 %. Hyvinkäällä noin 6 000 henkilöä matkustaa pääkaupunkiseudulle ja vastaavasti KONEen insinöörejä tulee toiseen suuntaan. Hyvinkää pyrkii teknologiapainotteisuuteen. Esimerkiksi KONE Oy ja Konecranes ovat tärkeitä: näissä konepajaryityksissä on yli tuhat insinööriä.

Kysyntää on kovasti isoille logistiikkaryityksille. Mäntsälä sai Suomen suurimman halpakauppaketjun Tokmanni Oy:n, Lidl tulee Järvenpäähän, Nurmijärvelle on sijoittunut merkittävä logistiikka-alan toimija DB Schenker.

"Joutuu miettimään, voisiko saman pinta-alan käyttää tehokkaamminkin. Logistiikkakeskukset lisäävät myös raskasta liikennettä", Jukka sanoo.

#### **SOTE TUOTTAA ISÄNNÄTTÖMÄN KIINTEISTÖMASSAN**

Vuosia kalutusta SOTE-hankkeesta todetaan, että se lisää teknisen sektorin suhteellista osuutta kunnissa. Kun terveys- ja sosiaaliala irrotetaan, on sivistystoimen osuus noin 80 %, teknisen 10 % ja hallinnon 10 %. Väliportaan hallinnossa pysyy maakuntakaavoitus, muu kaavoitus ja maapolitiikka jäävät kuntaan ja palveluverkon rakenteissa kaavoitus onkin tärkeää. Palveluverkko syntyy kiinteistöjen kautta.

SOTE:n seurauksena valtava 6 miljardin kiinteistömassa hakee isäntäänsä. Pitäisi saada rahaa ja pitäisi säilyttää palveluverkko oman kunnan alueella. Rahoitus on SOTE:n avainkysymyksiä.

"Tärkeää, että liikenne suunnitellaan kaavoituksen kanssa rinnan. Valtion veloitteet liikennehankkeissa eivät saa jäädä SOTE:n jalkoihin", haastateltavat painottavat lopuksi.

"Kuntien pitäisi hoitaa  
maapolitiikka ja kaavoitus  
ja valtion  
liikenneinvestoinnit.  
Jos lähtökohdat eivät ole  
kunnossa, vaikea on kuvitella,  
että tulos olisi tyydyttävä."