

KUUMA-SEUDUN LAUSUNTO HELSINGIN SEUDUN YHTEISESTÄ MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA 2050 -LUONNOKSESTA, ASUNTOSTRATEGIA 2025- LUONNOKSESTA JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2015 (HLJ 2015) - LUONNOKSESTA JA YMPÄRISTÖSELOSTUKSESTA

HSL:n hallitus ja Helsingin seudun yhteistyökokous pyytävät KUUMA-seudulta yhteistä lausuntoa ja lisäksi jokaiselta KUUMA-kunnalta erillistä lausuntoa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, asuntopolitiikasta ja maankäyttösuunnitelmasta.

Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) on päättänyt 14.10.2014 pitämässään kokouksessa hyväksyä Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 -luonnoksen ja Helsingin seudun asuntopolitiikka 2025 -luonnoksen lausuntoja ja kannanottoja varten.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallitus on päättänyt 21.10.2014 pitämässään kokouksessa hyväksyä HLJ 2015 -liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen ympäristöselostuksen lausuntoja ja kannanottoja varten.

Lausuntoja pyydetään muun muassa HSL-jäsenkunnilta, KUUMA-kunnilta, KUUMA-seudulta, Uudenmaan liitolta, liikenne- ja viestintäministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, liikennevirastolta, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, ympäristöministeriöltä ja muilta sidosryhmiltä.

KUUMA-seudun yhteisen lausunnon lisäksi KUUMA-kunnat antavat myös omat lausuntonsa.

Lausunnot on pyydetty toimittamaan 31.12.2014 mennessä.

HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen ja HSYK hyväksyy MASU 2050 - ja Asuntopolitiikka 2025 -suunnitelmat saatuihin lausuntoihin pohjautuen alkuvuodesta 2015. Päätösten jälkeen esitetään laadittavaksi valtion, Helsingin seudun kuntien ja HSL:n kesken aiesopimus suunnitelman toteuttamisesta.

Luonnokset maankäyttösuunnitelmasta, asuntopolitiikasta sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen vaikutusten arvioinnista (SOVA) ovat saatavilla verkko-osoitteessa www.hsl.fi/hlj sekä myös osoitteessa www.helsinginseutu.fi/masu (kohdassa Uutta nyt).

KUUMA-seudun yhteisissä lausunnoissa on keskitytty koko alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi liikennehankkeiden tai maankäyttövyöhykkeiden rajausten osalta tulevat esiin kuntien omissa lausunnoissa.

KUUMA -seudun LAUSUNTO Helsingin seudun yhteisestä maankäyttösuunnitelmasta (MASU 2050) ja Asuntostrategiasta 2025

JOHDANTO

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 -luonnos (MASU 2050) perustuu kuntien ja valtion yhteisesti sopimaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen 2012–2015. Päätös asuntostrategian 2025 valmistelusta tehtiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 13.5.2014.

Yhtäaikaisesti seudulla on käynnissä useita yleiskaavaprosesseja, Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan laadinta sekä nyt käsillä olevat yhteiset maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelutyöt. Töiden laadinnassa on kiinnitetty erityistä huomiota näiden eri suunnittelutasojen ja instrumenttien yhteen sovittamisessa ja keskinäisessä vuoropuhelussa.

Lausunnossa on keskitytty koko alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi maankäyttövyöhykkeiden rajausten osalta tulevat esiin kuntien omissa lausunnoissa.

Suunnitelmien taustalla olevat päätökset

Suunnitelmia ohjaavat visio ja tavoitteet, sekä väestö- ja työpaikkaprojektio hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 26.11.2013.

Hyväksytyt väestöprojektion mukaisesti väestön arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 2 miljoonaa asukasta. Tämä tarkoittaa varautumista keskimäärin 1 % vuotuisen väestön kasvuun. Asuntoina se tarkoittaa noin 12 500 asunnon vuosituotantoa koko seudulla. Seudun työpaikkojen arvioidaan kasvavan siten, että vuonna 2050 seudulla on 1,05 miljoonaa työpaikkaa. Palvelut ja toimistot hakeutuvat keskustoihin ja taajamiin. Teollisuus, logistiikka ja varastot tarvitsevat niille erikseen varattuja alueita.

Visiosta ja tavoitteista johdettuja suunnittelun kriteerejä käytetään ohjeellisesti seudullisesti merkittävien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden tunnistamiseen sekä kuntien esittämien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden arviointiin. Helsingin seudun yhteistyökokous hyväksyi suunnittelun kriteerit 13.5.2014.

Sisällön lyhyt kuvaus

Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma 2050 (MASU) on 14 kunnan yleiskaavoituksesta vastaavien viranhaltijoiden yhteistyön tulos. Työn ideoinnissa ja käytännön toteutuksessa Uudenmaan liitolla on ollut keskeinen rooli. Asuntostrategiaa ovat puolestaan valmistelleet kuntien asuntoasiantuntijat. Käytännön työstä on vastannut Helsingin kaupunki ja aineistoja ovat tuottaneet sekä HSY, että Uudenmaan liitto. HSY on koonnut strategian osaksi kattavan toimintaympäristökuvauksen.

Molempia töitä on ohjannut Helsingin seudun MAL-neuvottelukunta apunaan neuvottelukunnan nimeämä koordinaatioryhmä.

MASU 2050 -työssä on määritelty tehostamista ja erityistä huomiota vaativat seudullisen kehittämisen ensisijaiset alueet, sekä osoitettu suunnitelman ajanjaksoihin sidottu toteutuspolku. Lisäksi on määritelty paikallisesti kehitettäviä alueita ja todettu, että kehittämistä voidaan tehdä kunnan toimesta myös kaikkien vyöhykkeiden ulkopuolella, mutta se ei saa aiheuttaa seudullisia investointitarpeita. Vyöhykkeiden määrittely perustuu yhteisesti valmisteltuihin ja hyväksytyihin kriteereihin. Työssä on koottu myös seudun keskukset ja arvioitu niiden roolia seudulla nyt ja tulevaisuudessa.

Asuntostrategia 2025 -työhön on koottu kattava tietopaketti seudun asuntotuotannon ja asumisen toimintaympäristöstä. Työssä on myös määritelty asunto- ja maapoliittiset tavoitteet, havainnollistettu asuntotuotannon sijoittumista suhteessa MASU 2050 -maankäyttövyöhykkeisiin ja SAVU -analyysiin sekä arvioitu asuntotuotannon ja kaavavarannon tuotantotarpeita suhteessa voimassa olevaan aiesopimukseen ja loppukesästä 2014 neuvoteltuun MAL-sopimukseen.

Työt toimivat tausta-aineistona tulevalle MAL-aiesopimus 2016 - 2019 -kierrokselle.

LAUSUNTO MASU 2050

Yleistä

Helsingin seudun elinvoimaisuus ja sitä kautta kansainvälinen kilpailukyky on yhteinen asia. Seutua tulisi markkinoida ja kehittää kokonaisuutena, ei kuntalähtöisesti. Seutuna olemme kansainvälisesti vahvempia.

Vahvuutemme on erilaisten ympäristöjen kirjo. KUUMA-seudun sisällä on alueita, joilla liikkuminen nojautuu raideliikenteeseen, linja-autoon tai henkilöautoon. Pyöräilyn ja kävelyn mahdollisuudet paranevat jatkuvasti, kun seudun keskukset tiivistyvät ja niiden väliset pyöräilyverkot kehittyvät. KUUMA-seudulle mahtuu niin pikkukaupunkeja kun maaseututaajamia, urbaania elämää ja maaseudun rauhaa. Tämä on rikkaus, joka luo kattavat mahdollisuudet elinkeinojen harjoittamiselle, ja vaihtoehtoja asumiselle, jos osaamme sitä hyödyntää. MASU 2050 -suunnitelman taustallakin ollut, vuonna 2012 valmistunut KUUMA-kehityskuva antaa hyvän pohjan KUUMA-seudun moni-ilmeisyyden ja siitä syntyvien mahdollisuuksien ymmärtämiselle. KUUMA-seutu muodostuu hyvin erilaisista alueista, jolloin mittarit eivät voi olla joka puolella seutua samanlaiset. Tavoitteet tulee suhteuttaa kukinkin alueen ominaispiirteisiin ja ominaisuuksiin.

Elinvoimaisuuden ja kilpailukykyyn takaavat osaltaan myös taloudelliset toimintatavat. MASU 2050 läpileikkaavana tavoitteena on olemassa olevien rakenteiden hyödyntäminen, täydentäminen ja tiivistäminen. Kun toimintoja keskitetään, kustannukset pysyvät hallinnassa ja myös elinkeinoelämä ja joukkoliikenteen kannattavuus saavat paremman potkun. Uusien alueiden avaaminen tulisi olla tarkkaan harkittua.

Isot liikennehankkeet ovat kustannuksiltaan merkittäviä, mutta ovat edellytyksenä tehokkaalle maankäytölle. Isot liikennehankkeet keskittyvät suunnitelmissa pääkaupunkiseudulle, mutta hyödyttävät kuitenkin välillisesti koko aluetta. KUUMA-seudulla ohikulkuteiden merkitys sujuvuudelle ja uusien maankäytön alueiden avaamiselle on suuri. Myös poikittaisyhteydet ovat edellytys maankäytön tehokkaalle kehittämiselle.

KUUMA-seudun asuntotuotannon haasteena on viime vuosina ollut asuntomarkkinoiden hiljentyminen, mikä on vähentänyt asuntotuotantoa. Vaikka kunnat tekevät varantoa markkinat ja kysyntä ohjaavat tuotantoa. KUUMA-seudun kysyntää rajoittaa osaltaan etäisyyksistä syntyvä liikkumistarve työpaikan ja asunnon välillä, koska suuri osa työpaikoista sijaitsee pääkaupunkiseudulla.

Erityisesti huomioitavaa

MASU 2050 ei suoraan pyri ohjaamaan työpaikkojen sijoittumista seudulla, vaan tyytyy toteamaan niiden nykyiset ja kuntien suunnitelmissa olevat sijainnit. Suunnitelman tulisi kuitenkin sisältää vähintään taustatietoa ja pohdintaa siitä, miten työpaikat seudulla sijoittuvat ja miten niitä voitaisiin houkutella myös KUUMA-seudulle.

Suunnitelmassa tulisi näkyä vahvemmin KUUMA-seudun rooli erityisesti omakotitalokysyntään vastaamisessa.

Koko seudun yhteinen tahtotila tulee olla, että MASU:n mukaisille seudullisesti ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeille saadaan asukkaita ja työpaikkoja. Näiden alueiden kehittämistä tulisi pyrkiä edistämään kaikin keinoin. On koko seudun etu, että kaikki nämä alueet tulevat tehokkaasti käyttöön niiden rajoitusten puitteissa, jotka alueen ominaispiirteisiin liittyvät. Jotta kaikki ennakoitu kasvu saadaan Helsingin seudulle sopimaan, tarvitaan paitsi kaavoitusta, asuntotuotantoa myös niihin liittyviä infrainvestointeja kaikilla seudun ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä. Tiivistäminen ja täydentäminen tulee olla lähtökohtana myös kuntien muilla kehittämisalueilla, sillä kaikkea rakentamista ei kuitenkaan voida toteuttaa ainoastaan ensisijaisilla alueilla.

Myös kaikkiin seudun solmukohtiin, missä joukkoliikenteen tarjonta ja palvelut kohtaavat pitää saada riittävästi väestöä ja työpaikkoja. Näin turvataan kestävätkä kulkumuodot ja joukkoliikenteen kannattavuus myös nykyiselle väestölle.

MASU-työssä määriteltyjen kriteerien, joiden pohjalta seudullisesti kehitettäviä vyöhykkeitä on arvioitu, läpileikkaavana teemana on erityisesti taloudellisuus, vaikka myös ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriset arvot ovat määritelleet kriteerejä. Kriteereistä johtuvia MASU-työn keskeisiä periaatteita tulisi korostaa esimerkiksi suunnittelua ohjaavina tekijöinä. Esitettyjä mittareita tulee soveltaa kussakin seudun osassa tarkoituksenmukaisesti ja ohjeellisena.

Kuntien muiden kehittämisalueiden, sekä myös vyöhykkeiden ulkopuolisten alueiden kehittäminen tulee tapahtua suunnitelman mukaisesti ilman seudullista rahoitusta, ja se ei muutenkaan saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita. On välttämätöntä, että suunnitelmassa määritellään selkeästi mitä seudullista rahoitusta tällä tarkoitetaan. Esimerkiksi valtion tieverkkoon ja kevyen liikenteen tarpeisiin tehtävät investoinnit tulee jatkossakin olla mahdollisia kaikilla seudun alueilla.

Teoreettisia väestö- ja työpaikkaprojektioita ei tulisi käyttää investointipäätösten pohjana, vaan investoinnit tulee ohjata sen mukaisesti miten seudun maankäyttö käytännössä toteutuu. Tätä ei voida ennustaa kovin pitkällä aikavälillä.

Koska MASU 2050 -suunnitelman mukaisesti seudun maankäyttö tulee pääsääntöisesti ohjata seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille, tulisi MASU 2050 -suunnitelman seudullisesti ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet olla pohjana seudun MAL kokonaisuutta koskevissa sopimusneuvotteluissa. SAVU-analyysia tulee hyödyntää suunnitelman ja toteutuneen maankäytön arviointivälineenä, mutta ei missään tapauksessa itse suunnitelmana.

Maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus vastaa pääosin käsitystä KUUMA-seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta. Kunnat voivat kuitenkin omissa lausunnoissaan ottaa tarvittaessa kantaa yksityiskohtiin ja alueiden keskinäiseen ajoitukseen. Kehittämisyöhykkeiden määritelmät ovat oikeansuuntaisia huomioiden kuitenkin lausunnossa esiin nostetut näkemykset.

LAUSUNTO ASUNTOSTRATEGIA 2025

Keskeistä

Strategiassa on kattava ja ansiokas toimintaympäristökuvaus, joka taustoittaa strategiaa hyvin. Ihmisten asumisen tarpeet on oltava koko suunnitelmakokonaisuuden lähtökohta. Seudulla pitää tuottaa sellaista ympäristöä ja sellaisia asuntoja, mitä asukkaat tarvitsevat. Tarpeiden kautta määrittyvät hallintamuodot ja asuntotyypit.

Asuntostrategiaa on valmisteltu vuoteen 2025 asti. Lähtökohtana on, että vuonna 2050 seudulla asuu noin 2 miljoonaa asukasta. Yhden prosentin vuotuisella väestönkasvulla vuoteen 2025 seudulla asuu 1,6 miljoonaa asukasta. Tavoite on realistinen ja mainitun väestönkasvun mukainen asuntotuotanto on toteutettavissa.

Seudun olemassa olevasta asuntokannasta 80 % sijaitsee seudun ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä. Nykyisen kaavavarannon sijoittuminen kunnissa on hyvin linjassa MASU-vyöhykkeiden suhteen. Ensisijaisilla vyöhykkeillä sijaitsee kaavavarannosta 72 %. Tarkasteltaessa asuntotuotannon sijoittumista MASU-vyöhykkeille suunnitelmavuosina 2016 - 2025 voidaan todeta, että seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille toteutuisi 78 % ja paikallisesti merkittäville alueille 17 % ja vain 5 % muille alueille. Suunta on oikea.

Kunnat ja asuinalueet ovat seudulla hyvin erilaisia, ja sitä tulee kunnioittaa. On nähtävä rikkautena se, että seudulla on mahdollisuus valita asumistapansa. Sen vuoksi kaikkea asuntotuotantoa ei voida toteuttaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Asumista ei kuitenkaan tule levittää enää laajasti uusille alueille.

Myös maapolitiikan toimintatapoja tulee yhtenäistää. Lähtökohtana tulee olla, että yleinen etu menee yksilön edelle. Tämä aiheuttaa haasteita kunnallisessa päätöksenteossa, mutta on kuitenkin tavoiteltava asia yleisen edun nimissä.

On huomattava, että suurin osa asuntokannasta on jo olemassa ja tästä kannasta tulee myös huolehtia. Kehittäminen vaatii innovaatiokykyä kunnissa ja rahoitukseen liittyvää tukea myös valtiolta. Infra-avustukset tulisi kohdentaa myös olemassa olevien asuinalueiden tarkoituksenmukaiseen laajentamiseen ja täydentämiseen.

Elinvoimaisuuden vahvistaminen

Strategiassa kiinnitetään huomiota seudun kalliisiin asumiskustannuksiin ja kasvavaan työvoiman tarpeeseen, jotka vaikeuttavat seudun elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä. Seudulla kaivataankin uusia toimijoita sekä uusia innovaatioita asuntokysymyksen ratkaisemiseksi.

Asuntotilannetta helpotetaan huolehtimalla riittävästä tonttituotannosta. Tonttien asemakaavojen tulee vastata asuntotuotannon tarpeita eli mahdollistaa mm. kohtuuhintainen rakentaminen. Samalla voidaan huomioida vahvemmin yleishyödyllisten ARA-rakennuttajien ja asuntoja

omistavien yhteisöjen tonttitarpeet. Riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto edellyttää, että jo ennen asemakaavojen laatimista kunnassa linjataan miten riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto mahdollistetaan. Tämä edellyttää yhteistyötä kunnan kaavoituksen, asuntopalveluiden ja kunnan ao. toimialojen kesken. Tällöin eri asukasryhmille voidaan turvata tarvetta vastaavan uudisasuntotuotannon toteuttaminen ilman, että asemakaavaa tarvitsee lähteä muuttamaan.

Kohtuuhintaisen asuntotuotannon tulee olla monipuolista, kuten strategiassa on korostettukin. Kohtuuhintainen asuminen mahdollistaa matalapalkka-aloilla työskentelevien työssä käynnin seudulla. Seudun elinkeinosektori voisi ottaa myös enemmän vastuuta työntekijöiden asumisesta kehitettävillä uusilla innovaatioilla. Voisiko uudentyyppinen patruunamalli toimia työntekijöiden asumisen järjestämisessä.

Strategian toimintaympäristökuvauksessa kiinnitetään huomiota yhden hengen asutokuntien suureen määrään seudulla. Nuorten ja yhden hengen talouskuntien huomiotta jättäminen kuntien asuntopoliittisissa ratkaisussa johtaa lisääntyviin ongelmiin niin työvoiman saatavuudessa kuin yksittäisen kuntalaisen elämänhallinnassa. Asuntomarkkinoiden kohtaanto-ongelmaa voidaan pahentaa entisestään esimerkiksi keskipinta-alamääräyksillä, jotka estävät tarpeita vastaavan asutokannan rakentamisen.

Ehyt ja tiivis yhdyskuntarakenne vahvistaa omalta osaltaan elinvoimaisuutta ja mahdollistaa hyvän elämän erilaisissa elämäntilanteissa. Tällöin palvelut ovat myös hyvin saavutettavissa ja joukkoliikenne palvelee kattavasti asukkaita ja yrityksiä. Liikenteen solmukohdat tulee hyödyntää tehokkaasti niin asumisen kuin yritystenkin näkökulmasta katsottuna.

Pienten rakennusliikkeiden hyödyntämistä seudulla ei varmaankaan ole tehty riittävässä määrin esimerkiksi kohtuuhintaisen omistusasuntotuotannon osalla. Asuntomarkkinoiden salliessa rakennusliikkeiden kilpailutuksessakin olisi varmaan parantamisen varaa.

Kunnalliset vuokrataloyhtiöt ja kuntien omistajapolitiikka

Kunta kantaa viime kädessä aina vastuun heikompiosasten asuttamisesta. Kunnallisten vuokrataloyhtiöiden asuntopoliittinen merkitys tässä suhteessa onkin olennainen. Sen vuoksi ei ole yhdentekevää millaista omistajapolitiikkaa kunnat omistamiinsa vuokrataloyhtiöihin nähden toteuttavat. Kunnalliset yhtiöt voivat vahvistaa seudun elinvoimaisuutta tarjoamalla matalapalkka-aloilla työtä tekeville ja asunto- ja työmarkkinoille tuleville nuorille kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja. Kunnalla on selkeä intressi tukea edellä mainittujen ryhmien asumisjärjestelyjä, koska asunnottomuuden ja syrjäytymisen kustannukset kunnalle ovat suuret. Kunnan vuokrataloyhtiön ja sosiaalitoimen yhteistyö asutokysymyksissä on hyvin merkittävä ja tätä yhteyttä ei aina tiedosteta tai tunnisteta riittävästi.

Kuntien on perusteltua asettaa yhtiöidensä asuntotuotannolle määrälliset ja myös laadulliset tavoitteet. Kuntien vuokrataloyhtiöille on varattava toteuttamiskelpoisia tontteja hyviltä sijainneilta useammaksi vuodeksi eteenpäin. Kunnan omistajuuden kannalta omalle vuokrataloyhtiölle toteutettavaksi tarkoitettu tontti tulisi valita aina siten, että se voidaan rakentaa kustannustehokkaasti ja että kohde säilyttää arvonsa pitkään.

Kunnallisten vuokrataloyhtiöiden rakennuttajaosaamisessa on suuria vaihteluita. On kuitenkin vaikea uskoa, että vuokratalon rakentaminen kuntayhtiön omistukseen ei onnistuisi, jos kunnassa niin päätetään. Rakennuttajia on saatavilla, koska uusia toimijoita on tullut alalle. Kunnan ei myöskään ole pakko konsernitaseeseensa rakennuttaa yhtään asuntoa, koska yleishyödyllisiä toimijoita on olemassa. Kohtuuhintaisen asuntotuotannon turvaaminen on pitkälti ymmärryksen ja oivalluksen kautta löydetty oikea tahtotila hakea asiaan ratkaisua.

Asumisen laatu

Olemassa olevan asuntokannan ylläpidosta ja korjaamisesta tulee huolehtia. Valtaosa vuonna 2025 ja 2050:kin asutuista asunnoista on jo olemassa ja niistä on pidettävä huolta. 1960- ja 1970 - luvuilla rakennetut asuintalot ovat nyt siinä vaiheessa, että niiden peruseräparannus on käynnistettävä varsin pian. Lähiöiden ara-vuokrataloja peruseräparannettiin jo 1990-luvulla Valtion asuntorahaston lähiöhankeeseen (1995–1999) aikana. Erityisesti vanhoissa asunto-osakeyhtiöissä on isot korjaukset edessä. On varmaa, että peruseräparannuksen rahoitus muodostuu kynnyskysymykseksi. Uusien innovaatioiden pohtiminen, kehittämistoimenpiteet ja yhteistyö valtion kanssa mahdollisten tukien tai tarvittavien lakimuutosten vuoksi on käynnistettävä pian. Myös kuntien kannattaa pohtia voivatko ne jollain tavoin edistää korjaustoimenpiteitä omilla toimillaan.

Asuinalueita tulee suunnitella ja rakentaa siten, että ne mahdollistavat terveelliset, turvalliset ja yhteisölliset asuinympäristöt. Arjen sujuvuus elämän eri vaiheissa tuo laatua. Yhä useampi kotitalous muodostuu vain yhdestä asukkaasta. Tutkimusten perusteella yksinäisyys on suurimpia terveysriskejämme etenkin silloin, jos se ei ole vapaasti ja omasta tahdosta valittu elämänmuoto. Esimerkiksi on hyvin vaikea kuvitella yksin asuvan ikäihmisen olevan erityisen onnellinen kaikenlaisten teknisten laitteiden seurassa ja valvonnassa ilman toisten ihmisten tuomaa kommunikointimahdollisuutta ja läheisyyttä. Vapaaehtoinen valinnan vapaus asumisessa on laatuksymys. Tähän tarvitaan monipuolisia asumisen vaihtoehtoja eri elämän vaiheissa oleville ja myös tarjontaa kohtuuhintaisista asunnoista.

KUUMA -seudun LAUSUNTO Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 2015 (HLJ 2015)

JOHDANTO

HSL:n hallitus pyytää KUUMA-seudulta yhteistä lausuntoa ja lisäksi jokaiselta KUUMA-kunnalta erillistä lausuntoa. KUUMA-seudun yhteisessä lausunnossa on keskitytty koko alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkökulmat esimerkiksi liikennehankkeiden osalta eivät välttämättä välity kunnan oman näkemyksen mukaisella painotuksella.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2015 (HLJ 2015) taustaa

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2015 (HLJ 2015) on strateginen suunnitelma, jossa on linjattu seudun liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja rakennettu tavoitteiden mukainen kehittämissuunnitelma. Suunnitelmassa on myös linjattu seudullista liikennepolitiikkaa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjaksi on laadittu useita erilaisia tausta- ja osaselvityksiä ja valmistelun rinnalla on toteutettu myös vaikutusten arviointi.

HLJ 2015 -suunnitelma on laadittu Helsingin seudun 14 kunnan alueelle HLJ-toimikunnan ohjauksessa. HSL on vastannut valmisteluprosessista sekä HSL-jäsenkuntien että muiden seudun kuntien osalta. Työn lähtökohtana on ollut aikaisemmin laadittu HLJ 2011, joka on ensimmäinen Helsingin seudulla toteutettu 14 kuntaa käsittävä liikennejärjestelmäsuunnitelma. HLJ 2015 on valmisteltu rinnakkain Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyön sekä seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) ja asuntopoliittisen strategian valmistelun kanssa tiiviissä vuorovaikutuksessa seudun eri viranomaisten kanssa. HLJ 2015, MASU 2050 ja asumisen strategia 2025 toimivat pohjana Helsingin seudun kuntien ja valtion keskinäiselle MAL-aiesopimukselle vuosille 2016 - 2019. Suunnitelmissa hahmotellaan myös seudun pitkän aikavälin kehitystä (2040 ja 2050+) yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen näkökulmasta.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) ja maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) pohjaksi on valittu seudun nykyrakenteeseen perustuva, kuntien kommenttien pohjalta jatkoehditetty tiivistävä maankäyttömalli, joka painottuu Kehä I:n sisäpuolelle ja olemassa olevien sekä rakenteilla olevien raidekäytävien varsille.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö ja rakenne

Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet on jaettu kahdelle eri toteuttamiskaudelle. Ensimmäinen vaihe ajoittuu vuosille 2016 - 2025 ja jälkimmäinen vuosille 2026 - 2040.

Liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset on koottu suunnitelmaluonnoksessa neljään eri osakokonaisuuteen. Kestävien kulkutapojen palvelutason nostamista käsittelevän linjauksen teemoissa tarkastellaan raide- ja bussiliikenteen runkoverkkoa, täydentävää liityntäliikennettä, seudullista pääpyöräilyverkkoa, liityntäpysäköinnin vastuunjako ja solmupisteitä sekä kävely-ympäristöjä. Informaatio- ja ohjauskeinojen tehokasta hyödyntämistä käsittelevän linjauksen teemoihin lukeutuvat ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, häiriönhallinta ja informaatio, seudullinen pysäköintipolitiikka ja liikkumisen ohjaus. Logistiikan tarpeista ja tieliikenteen toimivuudesta huolehtimisen alle taas sijoittuvat logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso, tavaraliikenteen palvelualueet ja tie- sekä katuverkon toimivuus. Neljäntenä linjauksena on esitetty tulosten saavuttaminen tehokkailla toimintatavoilla, joka toimii samalla koko suunnitelmaa yhdistävänä elementtinä. Pitkäjänteinen KUHA-rahoitus, yhtenäinen joukkoliikennealue ja resurssitehokkaat toimintamallit ovat linjauksessa esiteltyjä teemoja.

Suunnitelmaluonnos sisältää myös esityksen liikenteen infrastruktuurihankkeiksi vuosille 2016 - 2025 ja 2026 - 2040. Hankkeissa on otettu huomioon pääministeri Stubbin hallitusohjelman linjaukset kesäkuulta 2014 ja valtion sekä Helsingin seudun kuntien elokuussa 2014 solmima sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi.

Suunnitelmaluonnoksessa on myös otettu huomioon tieliikenteen ja logistiikan toimivuus, valtion ja kuntien välisessä sopimuksessa käsiteltyihin hankkeisiin toiminnallisesti liittyvät hankkeet ja olemassa olevan rakenteen tiivistämiseen liittyvät tehokkaat toimenpiteet. Liikenneinvestointien vuosittainen rahoitustaso vuosina 2016 - 2025 on 375 M€ ja vuosina 2026 - 2040 275 M€.

Suunnitelmaluonnoksen rinnalla lausuntomateriaalissa on tarkasteltu erilaisia vertailuvaihtoehtoja. Investointitasoltaan suppein vertailuvaihtoehto on 0++, jonka pohjana on kuntien omien näkemysten mukainen maankäyttö. Vertailuvaihtoehtoon 0++ on sisällytetty valtion ja kuntien välisen sopimuksen mukaiset hankkeet, hallitusohjelman linjaukset ja häiriöherkkyyden vähentäminen tie- ja rautatieliikenteessä. Vuosittainen investointien rahoitustaso on vertailuvaihtoehdossa 280 M€ vuosina 2016 - 2025 ja 170 M€ vuosina 2026 - 2040. Vertailuvaihtoehtoa 0++ voidaan pitää luonteeltaan nykytilan jatkumona, josta puuttuvat muun muassa ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ja yhtenäinen joukkoliikennealue.

LAUSUNTO

Yleistä

HLJ 2015 -suunnitelmaluonnoksen valmistelu on ollut kokonaisuutena vaativa seudullinen prosessi. KUUMA-seutu on osallistunut aktiivisesti valmistelutyöhön sekä HLJ-toimikunnan että seudullisten työryhmien kautta. HLJ-toimikunta ja MASU-valmistelua ohjannut MAL-neuvottelukunta ovat tehneet tiivistä yhteistyötä seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön keskinäiseksi yhteensovittamiseksi.

KUUMA-seutu pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyjä liikenteen tavoitteita kannatettavina. Saavutettavuuden, sujuvuuden ja vastuullisuuden lisääminen liikennejärjestelmässä ovat koko seudun kannalta arvokkaita pyrkimyksiä. On tärkeää, että liikennejärjestelmän seudullinen kokonaisuus toimii sujuvasti ja turvallisesti. Lisäksi liikenteen palvelutason tulee olla riittävällä, seudun kasvun ja maankäytön tarpeet huomioon ottavalla tasolla. Tavoitteiden rinnalla myös liikenteeseen liittyvien kustannusten tulee pysyä hallittavalla ja ennakoitavalla tasolla. Ajoneuvoliikenteen matka-aikojen ennakoitavuus ja ruuhkautumisen hillitseminen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen, liikkumisen turvallisuuden kohentaminen, joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja liikenteen ympäristökuormituksen vähentäminen tukevat merkittävästi seudun kasvua, kilpailukykyä ja hyvinvointia pitkällä aikavälillä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) ja maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) pohjaksi valittu tiivistävä maankäyttömalli korostaa Kehä I:n sisäpuolisen pääkaupunkiseudun ja olemassa olevien sekä rakenteilla olevien raidekäytävien merkitystä seudun kasvun moottorina. Ratkaisu on KUUMA-seudun näkökulmasta osin haasteellinen, sillä myös nykyisten ja rakenteilla olevien raidekäytävien ulkopuolella sijaitsee merkittävää yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä. Työpaikkoja on osoitettava Helsingin seudun ytimen ohella myös kehysalueelle, jotta seudun työssäkäyntiliikenne tasapainottuisi. HLJ- ja MASU-valmistelun tueksi laaditut asukas- ja työpaikkaprojektit eivät sellaisenaan täysin vastaa KUUMA-kehityskuvaa. Projektioilla on kuitenkin osaltaan merkitystä seudullisia liikenneinvestointeja harkittaessa, joten projektoiden tulee vastata myös KUUMA-seudun omaa näkemystä tulevaisuuden kasvusta.

Linjaukset, teemat ja toimenpiteet

Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt HLJ 2015 -linjaukset kokoavat liikennejärjestelmäsuunnitelman teemat ja näiden sisältämät toimenpiteet yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Luonnoksen lisäksi lausuntomateriaalissa on kuvattu myös vertailuvaihtoehtoja, joista useat ovat kustannustasoltaan ja hankkeiltaan merkittävästi luonnosta karsitumpia. Myös vaikutusten osalta on havaittavissa

varsin selviä eroja. Esimerkiksi rahoitustasoltaan suppeimmassa vertailuvaihtoehdossa 0++ joukkoliikenteen kulkutapaosuuden on esitetty kasvavan merkittävästi luonnosta hitaammin. Vertailuvaihtoehdossa tieverkon on myös esitetty ruuhkautuvan voimakkaammin ja liikennejärjestelmän tehokkuuden heikkenevän luonnokseen verrattuna.

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

Joukkoliikenteen kehittäminen on sijoitettu suunnitelmaluonnoksessa keskeiseen ja asianmukaiseen asemaan. KUUMA-seutu kannattaa suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä esitettyä joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä ja matka-aikojen ennustettavuuden parantamista. Joukkoliikennettä kehitettäessä on kuitenkin otettava huomioon, että kuntien joukkoliikenteen kustannusten tulee pysyä hallinnassa.

Suunnitelmaluonnoksen joukkoliikenteen runkoverkkokartoissa on kuvattu Helsingin seudun tärkeimpiä runkoverkkoyhteyksiä ja solmupisteitä. KUUMA-seudun osalta runkoverkkokarttaan on koottu keskeisimpiä HSL:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen mukaisia yhteyksiä, mutta kartta jää silti harhaanjohtavan tyhjäksi KUUMA:n osalta. Esimerkiksi poikittaisyhteyksiä ja kuntien paikallistason liityntäyhteyksiä raideliikenteen asemille ei ole tuotu riittävästi esiin. KUUMA-seutu korostaa, että koko seudun runkoverkostoa ei tule tarkastella yksinomaan pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen mittakaavan kautta. On erittäin tärkeää, että seudullisen tason rinnalla joukkoliikenne pystytään turvaamaan myös paikallisesti.

KUUMA-seudun kannalta on positiivista, että yhteyksissä on otettu huomioon kehysalueen liityntäliikenteen tarpeet. Liitynnän toimivuus ja hyvät yhteydet ovat KUUMA-seudun kannalta merkittäviä näkökohtia. Erityisesti Kehäradan asemille suuntautuva liityntä on keskeisessä roolissa, ja tämä näkökohta on otettu varsin hyvin huomioon suunnitelmaluonnoksessa. Klaukkalasta tulee muodostaa toimiva yhteys Kivistön asemalle ja vastaavasti Hyrylästä mahdollisesti toteutettavalle Ruskeasannan asemalle. Poikittaissuuntaisen liitynnän osalta Keravalle tulee luoda hyvät bussiyhteydet Hyrylästä ja Nikkilästä. KUUMA-seudun työssäkäyntiliikenteen näkökulmasta tärkeänä seikkana on nostettava myös esiin tarve luoda säteittäisväylille toimivat vaihtopaikat pääkaupunkiseudun poikittaiseen bussiliikenteeseen. Vaihtojen sujuvoittaminen ja solmupisteiden palvelutason kehittäminen ovat myös keskeisiä näkökohtia.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta suunnitelmaluonnoksessa on esitetty useita toimenpiteitä, joista erityisesti seudullisen pääpyöräilyverkon toteuttamista voidaan pitää KUUMA-seudun kannalta erityisen merkittävänä. Nykyisessä verkossa on yhteyspuutteita, joiden toteuttaminen edistäisi merkittävästi pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta seudulla. Suunnitelmaluonnoksessa tulee pääpyöräilyverkon ohella ottaa huomioon myös kuntien muu kevyen liikenteen väylästä, jolla on paikallisessa mittakaavassa suuri merkitys esimerkiksi koulumatkojen turvallisuuden

näkökulmasta. Maantieverkolle tarvittavat yhteydet muodostavat haasteen, sillä valtiotoimijan niukoista taloudellisista resursseista johtuen kunnat ovat joutuneet toteuttamaan maantieverkon kohteita enenevässä määrin itse. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon.

KUUMA-seutu kannattaa ajoneuvoliikenteen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämistä osana joukkoliikennejärjestelmää. KUUMA-seutu pitääkin erittäin tärkeänä, että vuonna 2012 valmistuneen Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian yhteydessä laadittu liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakomalli otetaan sitovasti käyttöön vuoden 2015 aikana, jotta kunnat ja valtio voivat sopia hankkeista. Liityntäpysäköinnin toteutuskustannusten ohella myös ylläpitokustannusten jakaminen tulee ottaa huomioon. Kuntien rinnalla myös valtiotoimijan tulee sitoutua pitkäjänteisesti esitettyihin periaatteisiin. KUUMA-seutu myös korostaa, että kustannus- ja vastuunjakomallin käytännön jalkauttaminen ja osapuolten määrittely tulee kuvata HLJ 2015 - suunnitelmassa. Mallia tulee voida soveltaa sekä laitos- että kenttämuotoisesti toteutettuun liityntäpysäköintiin. Laitospysäköintiä ei siis tule kategorisesti rajata mallin ulkopuolelle. Liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjaon pilotointi pääradan välityskyvyn nostamisen yhteydessä on kannatettava ajatus.

Liityntäpysäköinnin tulee olla kehysalueella lähtökohtaisesti maksutonta. Henkilöautojen liityntäpysäköinnin maksullisuus käyttäjälle tulisi kuitenkin voida ratkaista kunkin liityntäpysäköintialueen yksilöllisen sijainnin ja erityisominaisuuksien perusteella. Esimerkiksi tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitosmuotoisessa liityntäpysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua myös KUUMA-seudulla.

Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti

Suunnitelmaluonnokseen sisältyvän liikenteen hinnoittelun julkituotuna tavoitteena on siirtää liikenteen kasvua kestäviin kulkutapoihin ja hidastaa väylien ruuhkautumista seudulla. Lisäksi hinnoittelulla tavoitellaan lisärahoitusta joukkoliikennepalveluihin ja seudun kilpailukyvyyn edellyttämiin väyläinvestointeihin. Hinnoitteluun liittyvällä ohjausvaikutuksella pyritään myös vähentämään ajoneuvoliikenteen väylien investointitarvetta. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyn liikenteen hinnoittelun tulojen on alustavasti arvioitu tuottavan vuodessa noin 165 M€, josta noin 110 M€ esitetään ohjattavan liikenneverkon investointeihin ja noin 55 M€ joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Tuottoarvio perustuu liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2011 julkaisemaan ruuhkamaksun jatkoselvitykseen.

KUUMA-seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen alue. Myös joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuudet tehdä

matkansa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

KUUMA-seutu ei ole HLJ 2015:ssä esitettyjen näkökohtien valossa valmis hyväksymään hinnoittelun käyttöönottoa.

Seutu kannattaa kuitenkin asian selvittämistä ja liikennehankkeiden vaikutusten seurantaan. KUUMA-seutu katsoo, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellytykset ja toteuttamistavat tulee selvittää, ennen kuin asiasta päätetään periaatteellisella tasolla. Päätöksenteko- ja toteuttamismallit teknisine ominaisuuksineen sekä hinnoittelun kohdentuminen ja vaikutukset tulee kuvata ja perustella selvityksessä seikkaperäisesti, jotta seudun kunnille muodostuisi selkeä kuva hinnoittelusta ennen asiaa koskevaa periaatteellista päätöksentekoa. KUUMA-seutu kannattaa myös muiden vaihtoehtoisten rahoituslähteiden tutkimista.

KUUMA-seutu korostaa, ettei hinnoittelu saa vähentää valtion rahoitusta liikennejärjestelmään eikä ratkaisu saa aiheuttaa kunnille lisäkustannuksia. Ratkaisumallin ei tule muodostaa tullirajaa pääkaupunkiseudun ja KUUMA-seudun välille.

Seudullista pysäköintipolitiikkaa pohdittaessa on tärkeää ottaa huomioon KUUMA-seudun erityispiirteet ja paikalliset olosuhteet. Tarkastelussa on syytä huomioida joukkoliikenteen mahdollisuudet palvella eri alueiden maankäyttöä seudulla.

Liikkumisen ohjauksen ja palveluiden osalta koko seutua tulee tarkastella kokonaisuutena. KUUMA-seutu kannattaa liikenteen häiriönhallinnan ja kaikki kulkutavat kattavan informaation kehittämistä seudullisena yhteistyönä. Informaatiopalveluiden osalta HSL-jäsenkuntien asukkailla on jo tällä hetkellä mahdollisuus suunnitella oma matkansa internetissä toimivan Reittioppaan avulla. Jatkossa myös muiden Helsingin seudun kuntien asukkaille tulee luoda mahdollisuus matkojen suunnitteluun joukkoliikenneviranomaisien toimialueiden rajoista riippumatta.

Yleisellä tasolla liikkumisen ohjauksen tulee olla suunnitelmallista ja määrätietoista, sillä ohjausvaikutus ei synny itsestään. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on myös pystyttävä ottamaan huomioon KUUMA-seudun monimuotoisuuden ja erityispiirteiden asettamat vaatimukset. KUUMA-seutu on ominaispiirteiltään huomattavan heterogeeninen, joten myös liikkumisen ohjauksen ja hallinnan tulisi toimia eri lähtökohdista. Seudullisen ajattelun ohella myös paikallistason aspektin säilyttäminen on tärkeää.

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

KUUMA-seutu suhtautuu erittäin positiivisesti logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistamiseen valtakunnallisesti merkittäviä yhteyksiä ja logistiikan laatureittejä parantamalla. Keski-Uusimaa on potentiaalista aluetta koko maata palveleville logistiikkakeskuksille, joiden

liikenteelliset vaikutukset ovat huomattavan laajat. Alkuperäinen tieverkko on kuitenkin usein mitoitettu liikenteelle ilman lisääntynyttä tavaraliikennettä, jolloin kuljettaminen hidastuu. Valtakunnallisestikin tärkeän Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden toteuttaminen verkkoselvityksen pohjalta on erittäin tärkeää, sillä nykyiset yhteydet valtateiden 3 ja 4 välillä eivät ole tavaraliikenteen näkökulmasta riittävällä tasolla. Myös esimerkiksi valtatie 25 (Kehä V) vaatii ehdotonta parantamista jo ennen vuotta 2025, sillä väylällä on havaittu huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia. Lisäksi välityskyky ylittyy ajoittain. Väylän varrella sijaitsee paljon yritysalueita ja tie on myös tärkeä linkki valtakunnallisten pääväylien välillä. Valtatie 25 (Kehä V) on esitetty tavaraliikenteen kannalta merkittävänä väylänä myös Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Tie- ja katuverkon tulee vastata maankäytön tiivistymisen ja kasvun tarpeisiin pitkällä aikavälillä. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia.

Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla

KUUMA-seutu pitää KUHA-ohjelmoinnin jatkuvuutta ja rahoituksen pitkäjänteisyyttä erittäin kannatettavana toimenpiteenä. KUHA-kustannusjaossa on ensiarvoisen tärkeää, että 50/50-jako kuntien ja valtion välillä toteutuu. Pienten hankkeiden rinnalla myös aikaisemmin paitsioon jääneet keskisuuret hankkeet tulee sisällyttää ohjelmointiin. Kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä, logistiikan yhteyksiä ja palveluja sekä maankäytön tiivistämistä, liikenneturvallisuutta ja meluntorjuntaa tukevat KUHA-hankkeet ovat KUUMA-seudulle tärkeitä ja edellyttävät kunnilta usein huomattavaa taloudellista panostusta. KUHA-hankeohjelmaa tulee jatkaa kuntien, ELY-keskuksen ja muiden seudun toimijoiden välisenä yhteistyönä vuosittain toteutettavana ohjelmointina.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että säteittäisyhteyksien ohella myös poikittaissuuntainen joukkoliikenne toimii tulevaisuudessa sujuvasti Helsingin seudulla. Seudullisen tason ohella myös KUUMA-seudun paikalliset yhteystarpeet tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen järjestämistä suunniteltaessa. Helsingin seudun yhteinen lippujärjestelmä tulee ottaa käyttöön vuoteen 2017 mennessä.

KUUMA-seutu kannattaa ajatusta seudullisesta joukkoliikenteen johtoryhmästä. Viranomaisyhteistyön ja vuoropuhelun lisääminen ovat erittäin tärkeitä näkökohtia joukkoliikenneviranomaisten toimialueiden rajoja ylittävää liikennettä pohdittaessa.

Liikennejärjestelmän rahoittamisen osalta lausuntomateriaalissa on luotu katsaus infrastruktuurin rakentamisen, ylläpidon ja joukkoliikenteen kokonaiskustannuksiin. Tarkastelun pääpaino kohdistuu infrastruktuurihankkeisiin, joilla on suuri vaikutus koko liikennejärjestelmän

rahoitusraamiin. Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä, miten esimerkiksi infrakustannukset jakautuvat ajoneuvo- ja raideliikenteen hankkeiden kesken. KUUMA-seutu korostaa, että hankkeiden arvioitujen hintojen tulee näkyä suunnitelmassa.

Seudun joukkoliikenteen osalta liikennöinnin ja palvelutason aiheuttamat kustannukset jäävät varsin vähälle huomiolle, mitä voidaan pitää KUUMA-seudun näkökulmasta puutteena. Myös muun liikennejärjestelmän ylläpidosta aiheutuvia kustannuksia on tarkasteltu vain melko karkealla tasolla. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi kuitenkin osaltaan lisätä eri osapuolten ymmärrystä eri kustannuslajien rakenteesta ja keskinäisestä vuorovaikutuksesta.

Liikenteen infrastruktuurihankkeet

Suunnitelmaluonnoksen eräänä keskeisenä tavoitteena on liikkumistarpeen vähentäminen seudulla. Seudun väestön ja työpaikkojen kasvu sekä yhdyskuntarakenteen tiivistäminen luovat kuitenkin tarpeita liikenneverkon kehittämiseksi. Infrastruktuuriin liittyvien toimenpiteiden laadun ja ajoituksen tulee olla yhdenmukaisia MASU 2050 -suunnitelmassa esitetyn maankäytön kanssa.

Liikenteen toimivuus, sujuvuus ja turvallisuus edellyttävät aktiivisia toimenpiteitä. Muun muassa maankäytön kehittämisen, joukkoliikenteen, logistiikan ja liikenneturvallisuuden tarpeiden näkökulmasta KUUMA-seudun liikenneverkolla on tunnistettu useita pullonkauloja, joiden ratkaiseminen on erittäin tärkeää koko seudun kilpailukyvyyn ja elinvoimaisuuden näkökulmasta. Esimerkiksi poikittaisliikenteessä nykyiset yhteydet eivät palvele sellaisenaan tehokkaasti seudun väestön ja elinkeinoelämän tarpeita. Yhteyksien toimimattomuus kasvattaa matka-aikoja ja -pituuksia sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, mikä johtaa väistämättä kustannusten kasvuun.

KUUMA-seudun kannalta tärkeiden liikennehankkeiden toteuttamisen ajoitusta pohdittaessa erääksi keskeiseksi kynnyskysymykseksi on noussut kunkin hankkeen suunnitteluvalmius. KUUMA-seutu pitää hankkeiden suunnitteluvalmiuksien edistämistä erittäin tärkeänä seudullisena kysymyksenä, sillä hankkeiden viivästymisellä on merkittäviä negatiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tieverkolle sijoittuvien hankkeiden suunnitteluvalmiuksia tulee edistää aktiivisesti yhteistyössä valtiotoimijoiden kanssa. Suurten hankkeiden kohdalla suunnittelukustannukset voivat kohota miljooniin euroihin, joten suunnittelun vaatimat resurssit tulisi ottaa huomioon myös seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Pääradan välityskyvyn nostaminen lukeutuu KUUMA-seudun kannalta keskeisimpiin suuriin infrastruktuurihankkeisiin. Pääradan lisäraiteilla on suuren seudullisen merkityksen ohella myös valtakunnallista vaikutusta. Junatarjonnan lisäämisen mahdollistava hanke tukee osaltaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja rakenteen täydentämistä. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että hankkeen ensimmäisen vaiheen toteuttaminen aloitetaan vuonna 2015 ja toinen vaihe toteutetaan vuoteen 2022 mennessä. KUUMA-seutu korostaa myös, että kasvavan ratakapasiteetin myötä liikenne- ja viestintäministeriön ostamaa junaliikennettä Helsingin ja Riihimäen välisellä rataosuudella tulee lisätä.

Raideliikenteen hankkeissa pidetään merkittävänä myös henkilöliikenteen aloittamisen mahdollistamista Kerava - Nikkilä - radalla ratakäytävän maankäytön kehittyessä. Hanke on sisällytetty suunnitelmaluonnokseen kaudelle 2026 – 2040. KUUMA-seudun ja valtakunnallisen logistiikan kannalta tärkeä Hangon radan sähköistys on kuitenkin rajautunut suunnitelmaluonnoksen hankelistauksen ulkopuolelle. Hanke tulisi kuitenkin saada aloitettua ennen vuotta 2025. Rata on katsottu merkittäväksi poikittaiseksi tavaraliikenteen raideyhteydeksi myös Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Nykyisin liikennöinti tapahtuu

dieselvetoisesti, mutta sähköistys mahdollistaa keskeytyksettömät ja aikaisempaa nopeammat kuljetukset, kun veturinvaihtoja ei enää tarvita. Ratkaisulla on positiivisia vaikutuksia niin seudun logistisen kilpailukyvyyn kuin ympäristönkin kannalta.

Pasilasta lentoaseman kautta pääradalle kulkevaksi ajateltu Lentorata on suunnitelmaluonnoksessa linjattu aloitettavaksi vuoteen 2040 mennessä. Radalla on valtakunnallisen roolin ohella myös seudullista potentiaalia, kun kaukoliikenteen ohella myös lähijunaliikenteen aspekti otetaan huomioon. Radan myötä Hyrylä voitaisiin kytkeä lähijunaliikenteen piiriin. Espoosta Saloon suuntautuva ESA-rata sen sijaan puuttuu suunnitelmaluonnoksesta. Hanke mahdollistaisi raideliikenteen Vihdin suuntaan, millä olisi suuri merkitys pendelöinnin ja maankäytön kehittämisen näkökulmasta. Kolmantena tulevaisuuden raideyhteystarpeena voidaan nostaa esiin Klaukkalan raideyhteys, johon ei ole otettu kantaa infrastruktuuritoimenpiteissä. KUUMA-seudun näkökulmasta on kuitenkin tärkeää, että edellä mainittujen raidehankkeiden suunnittelu käynnistetään vuoteen 2025 mennessä.

Raidehankkeiden rinnalla liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi varautua myös tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaistuvien uusien juna-asemien rakentamiseen. MASU 2050 - suunnitelmaluonnoksessa esimerkiksi pääradan varrelle sijoittuu varsin paljon seudullisesti merkittävää maankäyttöä, joka osaltaan luo tarpeita uusien asemien toteuttamiselle. Esimerkkeinä voidaan nostaa esiin Ristikydön ja Palopuron alueet. Tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaistuvien juna-asemien kustannukset tulisikin pyrkiä ottamaan huomioon HLJ 2015 - suunnitelmaluonnoksessa, vaikka asemien toteuttamista ei ole suunnitelmaluonnoksessa erikseen tarkasteltu.

Raideliikenteen infrastruktuurihankkeiden ohella suunnitelmaluonnoksessa tulisi tarkastella enemmän myös nykyisten raideyhteyksien palvelutasoa ja käytön tehostamista. Suunnitelmaluonnoksessa ei esimerkiksi ole käsitelty palvelutason nostoa Kerava - Lahti - oikoradalla, jossa ratakapasiteetti mahdollistaisi junavuorojen lisäämisen nykyisestä. Oikoradan käytävissä sijaitsee Helsingin seudun maankäytön suunnitelmassa erityisen hyviksi katsottuja alueita, ja lisäksi radalla on myös hyvät edellytykset liityntäliikenteen kehittämiseksi.

KUHA-hankekokonaisuus tulee sisällyttää HLJ-suunnitelman kärkitoimenpiteisiin. Hankekokonaisuuden rahoituksen varmistaminen edellyttää aktiivisia toimenpiteitä. Valtion osalta rahoitus vuosina 2014 - 2015 tapahtuu Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon määrärahoista, minkä seurauksena väyläverkon ylläpitoon ja kunnostamiseen on käytettävissä aikaisempaa vähemmän resursseja. Lisäksi vuoden 2014 kehysriihissä valtion perustienpidon rahoitusta on leikattu usealla kymmenellä miljoonalla eurolla. Tilanne on sekä pääväylien että alemman tieverkon ylläpidon näkökulmasta kestävätkö. Etenkin alemmpitasoisen tieverkon kunto heikkenee, mikä heijastuu suoraan seudun kilpailukykyyn ja elinvoimaisuuteen. KUUMA-seudulla suuri osa

paikallisesta ja seudullisesta liikkumisesta sijoittuu alemmalle tieverkolle, joten verkon liikennöitävyyden varmistaminen on keskeistä. KUUMA-seutu korostaa, ettei valtion KUHA-rahoitus saa missään tapauksessa vähentää perusväylänpidon rahoitusta, vaan KUHA-rahaman on tultava täydentävänä lisänä liikennejärjestelmän nykyisen rahoituksen ulkopuolelta.

KUUMA-seudun näkökulmasta suunnitelmaluonnoksessa esitetyt liikenteen hankeohjelmat vuosille 2016 - 2025 ja 2026 - 2040 sisältävät useita KUUMA-seudun maankäytön ja logistiikan kannalta tärkeitä hankkeita. On kuitenkin ongelmallista, ettei kaudelle 2016 - 2025 esitetyssä keskisuurten tiehankkeiden paketissa ole mukana lainkaan KUUMA-seudun hankkeita. Esimerkiksi valtatie 25 (Kehä V) parantaminen on siirretty myöhemmälle kaudelle hankkeen vaiheistamiseen ja suunnitteluun liittyvien puutteiden takia. Tämä ei kuitenkaan ole KUUMA-seudun kannalta hyväksyttävä ratkaisu, vaan suunnittelupuutteet on ratkaistava yhdessä valtiotoimijan kanssa. Valtatie 25 (Kehä V) vaiheittaisen parantamisen suunnittelu ja toteutus tulee ajoittaa ensimmäiselle kaudelle ennen vuotta 2025.

KUUMA-kuntien ajoneuvoliikenteen verkkoon liittyvänä yhteenvedona KUUMA-seutu toteaa pitävänsä erittäin tärkeänä priorisoitujen hankkeiden toteuttamista vuoteen 2025 mennessä:

- Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie
- Mt 145 Hyrylän itäinen ohikulkutie
- Mt 132 Klaukkalantien parantaminen, Kirkkotien liittymä
- Mt 148 Keravantien parantaminen
- Vt 25 (Kehä V) parantaminen välillä Mustio - Mäntsälä
- Mt 145 Poikkitie parantaminen
- Kt 45 Koskenmäen kiertoliittymän laajentaminen
- Kt 50 (Kehä III) eritasoliittymä Masalassa
- Kapuli yritysalue - Sälinkääntie, Isolammintien jatke
- Logistisen yhteyden toteuttaminen vt 3 ja vt 4 välillä
- Mt 290 Kellokosken ohikulkutie, Itäinen radanvarsitie ja Hyvinkään itäinen ohikulkutie

Hankkeiden rahoittamisen näkökulmasta valtiolla tulee olla kuntien ohella keskeinen rooli KUUMA-kuntiin kohdistuvien hankkeiden toteuttamisessa.

Lausuntomateriaalissa esitetyn vertailuvaihtoehdon 0++ sisältämät hankeohjelmat ovat KUUMA-seudun näkökulmasta erityisen puutteellisia. Logistiikan ja ajoneuvoliikenteen toimivuuden kannalta erittäin tärkeät keskisuuret tiepaketit, valtatie 25 (Kehä V) kehittäminen ja Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve on ajoitettu vuosille 2026 - 2040. Kerava - Nikkilä -radan kehittäminen puolestaan on siirretty vuoden 2040 jälkeiseen aikaan.

Ympäristöselostus ja vaikutusten arviointi

Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annettu laki (SOVA) on muodostanut velvoittavan lainsäädännöllisen viitekehyksen vaikutusarvioinnin toteutukselle. Arviointi on tukenut osaltaan suunnittelutyötä, eri osatekijöiden välistä vuorovaikutusta ja myös päätöksentekoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on käynnistetty suunnitelman valmistelun rinnalla ja arviointityö on edennyt vaiheittain. Ratkaisua voidaan pitää onnistuneena, sillä arviointityö on tuottanut tärkeää vaikutustietoa valmistelutyöhön.

Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty liikkujatarinoita, joiden tavoitteena on ollut havainnollistaa liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maankäyttösuunnitelman vaikutuksia ihmisten elämään. Liikkujatarinoilla on kerätty seudun asukkailta strategisen tason suunnittelua palvelevaa palautetta liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä. KUUMA-seudun näkökulmasta liikkujatarinat ovat tarjonneet käytännönläheisen ja onnistuneen tavan arvioida vaikutusten kohdentumista asukkaiden arkielämässä.

JATKOSSA HUOMIOITAVAA

Tulevia HLJ-suunnittelukierroksia silmällä pitäen seudullista yhteistyötä ja käytettäviä menetelmiä tulisi edelleen kehittää. Maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun keskinäistä vuorovaikutusta tulisi entisestään tiivistää, jotta liikenne pystyisi tehokkaasti vastaamaan tiivistyvän maankäytön tarpeisiin. Liikennehankkeiden vaikutusarviointimenetelmiä tulisi jatkossa jalostaa niin, että hankkeiden seudullisten vaikutusten ohella myös paikallinen merkitys tulisi esiin. Liikenteen rahoituskysymyksiä pohdittaessa myös paikallistason hankkeiden rooli esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantajina tulee ottaa vahvemmin huomioon. Myös meluntorjuntaa ja muiden ympäristön hyvinvointia tukevien hankkeiden roolia tulee jatkossa nostaa enemmän esiin.

YHTEENVETO

KUUMA-seutu pitää HLJ 2015 -suunnitelmaa erittäin tärkeänä koko seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen näkökulmasta. Yhteisesti laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuudet vastata seudun tulevan kasvun tarpeisiin tehokkaasti, taloudellisesti ja kestävästi. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt linjaukset, teemat ja toimenpiteet ovat suurelta osin oikeansuuntaisia ja kannatettavia, mutta liikenteen infrastruktuuritoimenpiteissä KUUMA-seudun kanta tulee ottaa paremmin huomioon.

KUUMA-seutu ei ole HLJ 2015:ssä esitettyjen näkökohtien valossa valmis hyväksymään hinnoittelun käyttöönottoa.

Seutu kannattaa kuitenkin asian selvittämistä ja liikennehankkeiden vaikutusten seurantaan. KUUMA-seutu katsoo, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellytykset ja toteuttamistavat tulee selvittää, ennen kuin asiasta päätetään periaatteellisella tasolla. Päätöksenteko- ja toteuttamismallit teknisine ominaisuuksineen sekä hinnoittelun kohdentuminen ja vaikutukset tulee kuvata ja perustella selvityksessä seikkaperäisesti, jotta seudun kunnille muodostuisi selkeä kuva hinnoittelusta ennen asiaa koskevaa periaatteellista päätöksentekoa. KUUMA-seutu kannattaa myös muiden vaihtoehtoisten rahoituslähteiden tutkimista.

KUUMA-seutu korostaa, ettei hinnoittelu saa vähentää valtion rahoitusta liikennejärjestelmään eikä ratkaisu saa aiheuttaa kunnille lisäkustannuksia. Ratkaisumallin ei tule muodostaa tullirajaa pääkaupunkiseudun ja KUUMA-seudun välille.

KUUMA-seutu korostaa, että hyväksyttävän liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeisiin tulee sisältyä:

- Pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA). KUHA-ohjelmassa tulee huomioida joukkoliikenteen, liityntäpysäköinnin, kävelyn ja pyöräilyn ohella myös tiivistyvän maankäytön yhteyksien, logistiikan, liikenneturvallisuuden ja meluntorjunnan tarpeet. Myös keskiuuret hankkeet tulee ottaa huomioon KUHA-ohjelmoinnissa.
- Pääradan kapasiteetin lisäämisen 1. vaiheen aloitus vuonna 2015 ja toisen vaiheen toteuttaminen vuoteen 2022 mennessä. Kasvavan ratakapasiteetin myötä liikenne- ja viestintäministeriön ostamaa junaliikennettä Helsingin ja Riihimäen välisellä rataosuudella tulee lisätä.
- Henkilöliikenteen mahdollistaminen Kerava - Nikkilä radalla ja Hangon radan sähköistäminen vuoteen 2025 mennessä.
- ESA-radon ja Lentoradan suunnittelun aloitus vuoteen 2025 mennessä.
- KUUMA-seudun ajoneuvoliikenteen verkon priorisoitujen hankkeiden toteuttaminen vuoteen 2025 mennessä.
- Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakomallin jalkauttaminen käytäntöön HLJ 2015 - päätöksen yhteydessä.
- Pääpyöräilyverkon puuttuvien yhteyksien toteuttaminen KUHA-hankkeina.

KUUMA-kunnat edellyttävät, ettei valtion KUHA-rahoitus vähennä perusväylänpidon rahoitusta. Valtion ja kaikkien seudun kuntien tulee osallistua tasapuolisesti KUHA-hankkeiden valmisteluun ja päätöksentekoon. KUHA-rahoituksen ja -hankkeiden tulee jakautua tasan pääkaupunkiseudun ja KUUMA-seudun kesken.