



§ 1338

Lausunto Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksista

HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa seuraavan lausunnon Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015), Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) sekä Helsingin seudun asuntostrategian (Asuntostrategia 2015) luonnoksista Helsingin seudun yhteistyökokoukselle ja HSL:n hallitukselle:

”Suunnitelmien keskeiset muutostarpeet tiivistetysti:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015)

Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa - myös HLJ 2015 vaikutustarkasteluissa - seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040.

Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investointiohjelmaan sisältyviä 2015–2024 hankkeita. Nämä hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat. Erittely hankkeista on lausunnon kysymyskohtaisissa vastauksissa.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää liikenneyhteyksien kehittämistä. HLJ-suunnitelmaan tulisikin sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen kehittämistoimet.

Pisara-radon suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti.



Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvissä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehtojen puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle.

Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus. Molemmissa rahoitusvaihtoehdoissa valtion osuus pienenee ja kuntien osuus kasvaa. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion vastuulla on Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen seudun ja maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Helsingin seudulle tehtävillä liikenneinvestoinneilla saadaan kansantaloudellisesti suurempi hyöty kuin muualle maahan tehtäville investoinneille. Helsingin seudun liikennejärjestelmän riittävän rahoituksen turvaamiseksi tulee valtion ja seudun kuntien tulee huolehtia Euroopan Unionin rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämisestä.

HLJ 2015 – luonnos vaihtoehto sisältää hinnoittelun arvion mukaan alkaen aikaisintaan vuodesta 2020. HLJ-luonnoksen rahoitusvaihtoehto sisältää näin suuren epävarmuuden.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa voidaan varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Ehdoton edellytys ajoneuvoliikenteen hinnoittelulle Helsingin seudulla on, että Helsingin seudulta kerätyt tuotot kohdennetaan kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoitukseen vähentämättä valtion seudulle muuten kohdistamaa liikennerahoitusta. Liikenteen hinnoittelulla ei tule rakentaa esteitä Helsingin ydinkeskustan vetovoimalle kaupan ja kulttuurin keskuksena ja siten heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun mahdollisesta käyttöönotosta tulee päättää erikseen. Päätöstä ennen on kuultava jäsenkuntia.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen on välttämätöntä liikkumistarpeen ja energiankulutuksen vähentämiseksi. Vaarana kuitenkin on, että ilmanlaatu- ja meluhaittoille altistuvien määrä Helsingissä tiivistämisen myötä kasvaa. Tämä tulee aktiivisesti huomioida suunnittelussa. Luonnoksen vaikutusten arvioinnin mukaan tavoitteet ilmanlaatu- ja meluhaittojen vähentämisestä ovat vaarassa jäädä saavuttamatta.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050)

Maankäyttösuunnitelma vastaa pääosin Helsingin näkemystä tarkoituksenmukaisesta maankäytöstä seudulla vuosina 2016-2050.



Maankäyttösuunnitelmassa linjataan, että pääosa seudun asuntorakentamisesta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehitettyille vyöhykkeille.

Helsingin seudun asuntostrategia (Asuntostrategia 2015)

Asunto- ja maapoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen tekemistä. Maankäyttösuunnitelman linjausten toteuttamiseksi tulee jatkossa kuntien asemakaavoituksessa kohdentaa asuntotuotantoa enemmän ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista. Valtion asumisen rahoitusmekanismeja tulee edelleen kehittää niin, että valtion tukeman tuotannon toteuttaminen kiinnostaisi nykyistä laajemmin alan toimijakenttä.

Kevään 2015 aikana käytävien MAL-neuvotteluiden aikana valtion ja kuntien tulee sitoutua kohdentamaan valtion tukema tuotanto ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Valtion tukemalla tuotannolla tarkoitetaan sekä erityyppistä valtion tukemaa vuokratuotantoa että asumisoikeustuotantoa. Valtion tukema asuntotuotanto sekä muu kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla.

Tarkemmat perusteet suunnitelmaluonnoksien kehittämiseksi

Lausuntopyynnössä on erikseen pyydetty erillisten teemojen osalta tarkentamaan lausunnonantajan näkemystä erilliskysymyksistä.

Muodostavatko maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja HLJ 2015 toimivan kokonaisuuden seudullisesta näkökulmasta?

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostavat toimivan kokonaisuuden, jonka pohjalta seudun kehitystä on hyvä viedä eteenpäin. Kattavat suunnitelmat ohjaavat seudun kehitystä MAL-vision viitoittamaan suuntaan ja edistävät seudun yhteisten MAL-tavoitteiden toteutumista.

Tukeeko kokonaisuus MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista?



Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu kuntien ja seudullisten toimijoiden yhteistyönä on tarkoituksenmukaista seudun kilpailukyvyn turvaamiseksi sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja olemassa olevien investointien täysimääräisen hyödyntämisen näkökulmasta. Lausuttavana oleva asiakokonaisuus tukee yhteisen seudullisen näkemyksen

Seudun tulevan maankäytön tulee tukeutua voimakkaasti olemassa olevan ja rakenteilla olevan liikennejärjestelmän varaan

Onko HLJ 2015:ssa onnistuttu kiteyttämään strategisesti tärkeimmät seudun liikennejärjestelmän linjaukset ja toimenpiteet?

HLJ 2015-strategian linjaukset ovat periaatteiltaan hyviä ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat yhteisten MAL-tavoitteiden saavuttamista ottaen huomioon tässä lausunnossa esitetyt tarkistukset. Helsingin seudun sijaitessa Euroopan Tent-T –verkon solmukohtassa tulee liikennejärjestelmässä vahvemmin huomioida liittyminen kansainväliseen liikenneverkkoon, jotta kansainvälisestä kilpailukyvästä voidaan huolehtia.

Erityisen tärkeitä toimenpiteitä ovat runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä, raideliikenteen verkon laajentaminen, seudullisen pääpyöräilyverkon rakentaminen, liityntäpysäköinnin ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen sekä logistiikan kehittämiseen tähtäävät linjaukset. HLJ 2015 – luonnoksessa huomionarvoista on mm. joukkoliikennejärjestelmän rakenne, joka perustuu vahvoihin runkolinjoihin ja niiden solmukohtien hyödyntämiseen. Helsingissä HKL operoi osaa näistä runkolinjoista ja on toteuttamassa uusia runkolinjahankkeita.

Hyvien periaatteiden ja liikenneinvestointien priorisointijärjestyksen välillä on ristiriita. Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa - myös HLJ 2015 vaikutustarkasteluissa - seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi. Sen edistäminen tukisi asuntorakentamistavoitteen saavuttamista, ytimen tiivistämistä, seudullisen saavutettavuuden ja ekotehokkuuden parantamista. Raide-Jokerin toteuttamisen tulisi ehdottomasti nousta ensimmäisen kauden hankkeiden priorisointilistalla, koska se toteuttaa kaikkein parhaiten yhteisesti hyväksytyjä MAL-tavoitteita. Raide-Jokeri on tärkein strategian mukaisista runkolinjoista, jota ei vielä ole toteutettu raideliikenteellä. Raide-Jokerin toteuttamisella parannetaan koko



seudun liikennejärjestelmän toimivuutta. HLJ-valmistelun yhteydessä tehtyjen vaikutusarviointien perusteella Raide-Jokeri on liikennejärjestelmään ja maankäyttöön kohdistuvilta vaikutuksiltaan tehokkain hanke ohittaen esimerkiksi Espoon kaupunkiradan.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040. Laajasalon 2020-luvun alussa valmistuvien uusien asuinalueiden saaminen pikaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien piiriin on seudullisesti merkittävä maankäytön tehostamisen hanke, jolla maankäyttöä voidaan tiivistää olevan kaupunkirakenteen ytimen ympärille ja saadaan merkittävä määrä uusia asuntoja Helsingin keskustan läheisyyteen. Hanke on lisäksi vaikutuksiltaan olennaisesti tehokkaampi kuin moni HLJ-luonnoksessa vuosille 2016–2025 sijoitettu hanke. Kaupungin omassa investointiohjelmassa se on listattu toteutettavaksi jo lähivuosina. Ilman kantakaupunkiin suuntautuvaa raideyhteyttä alueen toteutuminen viivästyy ja Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen sopimuksen mukainen asuntotuotannon kestävä toteuttaminen vaarantuu.

Yleisesti ottaen HLJ:aan sisällytettävien liikennehankkeiden priorisoinnissa tulee jatkossa hyödyntää yhtenäisin perustein laadittuja hankearvioiteja. Tämä asettaisi hankkeet paremmin tasavertaiseen asemaan ja tekisi niiden objektiivisen arvioinnin mahdolliseksi. Nyt kaikista HLJ-luonnokseen sisällytettävistä hankkeista ei ole käytettävissä yhtäläisin perustein laadittua hankearviointia.

Ajoneuvoliikenteen verkon luokittelussa Kehä I:n sisäpuoliset väylät on luokiteltu kaupunkimaisiksi pääväyliksi. Tämä tukee Helsingin kaupungin tavoitteita kantakaupungin laajentamiseksi ja valmisteilla olevan Helsingin yleiskaavan tavoitteita. Tässä yhteydessä on kuitenkin tarkoituksenmukaista huomioida sujuvan ajoneuvo-, jakeliikenteen ja yleensä logistiikan erityistarpeet liikennejärjestelmässä.

HLJ 2015:n välillä 2026–2040 toteuttavien hankkeiden joukossa tulisi mainita lisäksi ainakin keskeisimmät Helsingin luonnosvaiheessa olevaan yleiskaavaan sisältyvät raideliikennehankkeet. Näitä ovat esimerkiksi Jokeri 2 ja esikaupunkiraitiotiet.

Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investointiohjelman sisältyviä 2015–2024 hankkeita. Seuraavat hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat: Laajasalon raideyhteys 2018–22, Kuninkaantammen eritasoliittymä 2020–21, Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä 2022–24, Kehä I Itäkeskuksen liittymäalue 2020–23, Lahdenväylän Malmi - Kivikon



eritasoliittymä välillä Kehä I - Porvoonväylä 2021–23 (hankkeita, jotka ovat edellytyksenä uusille asuin- ja työpaikka-alueille) ja Sörnäisten tunneli 2021–24 (luo hyvät edellytykset Hermannin rantatien eteläosan asuinalueelle).

Hakamäentien jatkeet (jotka ovat HLJ 2011 hankekorissa mukana) tulee nostaa välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalle. Perusteluna on mm. maankäytön tiivistäminen ja lisärakentaminen mm. Munkkiniemessä (MAL-tavoitteet), nykyisen katuverkon toimivuuden parantaminen ja liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää niin säteittäisten kuin poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä. Säteittäisenä yhteytenä Lahdenväylän käytävän ympäristössä kulkeva pikaraitiotie tai metro olisi tämän hetken käsityksen mukaan tarkoituksenmukaisin vaihtoehto. Poikittaisena yhteytenä Jokeri 2 –linjan kehittäminen ensin bussina ja myöhemmin raiteilla edellyttää Lahdenväylän Kivikon eritasoliittymän rakentamista. HLJ-suunnitelmaan tulisikin sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen kehittämistoimet.

Pisara-radon suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti.

Onko joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkoston yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa onnistunut?

Luonnoksessa puhutaan ajoneuvoliikenteestä ja moottoriajoneuvoliikenteestä. Tieliikennelain mukaan polkupyörä on ajoneuvo. Ajoneuvoliikenne sisältää pyöräliikenteen. Termiä "ajoneuvoliikenne" tulee käyttää johdonmukaisesti. Autoliikennettä käsiteltäessä tulee käyttää muotoa moottoriajoneuvoliikenne tai autoliikenne.

Luonnoksessa on esitetty hyvin pyöräilyn liityntäpysäköintipaikkojen tarve. Liityntäpysäköinnin lisäksi pyöräily tulisi kytkeä kokonaisvaltaisemmin joukkoliikenteeseen mm. asemille johtavan infrastruktuurin kautta, priorisoimalla pyörän liityntäpysäköinti autoihin nähden ja kiinnittämällä huomiota pyöräilyn palvelutasoon. HLJ:n yhtenä pääteemana on nostaa kestävien kulkutapojen palvelutasoa. Luonnoksessa esitetään myös, että toteutetaan laadukas seudullinen pääpyöräilyverkko. Pyöräilyn tulee näkyä rahoituksen kohdistumisessa sekä investoinneissa.



Sitoudutteko osaltanne esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakoehdotukseen?

Jotta liityntäpysäköinnissä konkreettisesti päästään eteenpäin, on tärkeää esittää prosessi, jolla toteutettavat alueet valitaan. Tämä voisi tapahtua esim. 4 vuoden välein osana HLJ suunnitelmia.

Suunnitelmaluonnoksen tavoite houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista toimivan liityntäpysäköintijärjestelmän avulla on hyvä. Hinnoittelun ja aikarajoitusten avulla ohjataan liityntäpysäköintiä etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä.

Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköinnin muoto. Helsingin ongelmana henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisessa on niiden kalleus. Raideliikenneasemien ympäristöt ovat tärkeitä täydennysrakentamiskohteita, jolloin usein maantasossa olevat liityntäpysäköintipaikat joudutaan muuttamaan laitospaikoiksi. Tällöin niiden hinta helposti nousee liian korkeaksi, jotta ne voitaisiin toteuttaa pelkästään liityntäpysäköijien käyttöön. Paikkojen toteutettavuutta voi parantaa vuoroittaispysäköinnin käyttömahdollisuus tai paikkojen maksullisuus.

Millaisia ajoneuvoliikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja tulisi selvittää?

HLJ-suunnitelmassa esitetään seudulla otettavan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvissä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehtojen puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle.

HLJ 2015 – luonnos vaihtoehto sisältää hinnoittelun arvion mukaan alkaen aikaisintaan vuodesta 2020. HLJ-luonnoksen rahoitusvaihtoehto sisältää näin suuren epävarmuuden. Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus. Kuntien nykyiset ja näkyvissä olevat taloudelliset reunaehdot eivät mahdollista liikennejärjestelmän rahoituksen lisäämistä. Nykyrahoitusvaihtoehdossa liikenneväylien hoidon ja ylläpidon kustannukset kasvavat selvästi verkkojen kasvua hitaammin, joten hoidon ja ylläpidon tasosta joudutaan tinkimään.

Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion vastuulla on Helsingin seudun



liikennejärjestelmästä huolehtiminen seudun ja maan kilpailukyvyn turvaamiseksi. Helsingin seudulle tehtävillä liikenneinvestoinneilla saadaan kansantaloudellisesti suurempi hyöty kuin muualla maahan tehtäville investoinneille.

Kaupungin strategiaohjelman 2013–2016 ei sisällä linjauksia liikenteen hinnoittelusta.

Kaupunginhallitus on 28.4.2014 lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä – loppuraportista todennut mm. seuraavaa.

Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Tarvittavat aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen kautta.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Lainsäädännöllä ja teknisellä kehittämisellä tulisi luoda järjestelmälle puitteet, vaikka sitä ei toistaiseksi otettaisi käyttöön. Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia. Ajatus ruuhkamaksusta on koettu ongelmalliseksi mm. siitä syystä, että sen pelätään haittaavan ydinkeskustojen vetovoimaa kaupan ja kulttuurin keskuksina ja siten heikentävän elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Jos edellä valtakunnallinen henkilöautojen kilometriverso toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen. Työryhmän esitys siitä, että kilometriversojärjestelmän mahdollisessa käyttöönotossa edettäisiin kokeilujen kautta, on kannatettava. Jos verotusuudistuksella pystytään



osaltaan vähentämään kaupungin sääntuloväylien ruuhkautumista ja pitämään liikenne Helsingissä sujuvana mm. kasvattaen joukkoliikenteen osuutta, on se Helsingin ja kaupungissa toimivien yritystenkin kannalta hyvä asia.

Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu riittävän kattavasti?

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin niitä vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä seudullisella suunnittelun tasolla. Keskeisessä asemassa olivat yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset.

Vaikutusten arviointimenetelmä, jossa vertailtiin HLJ 2015 luonnosta ja vertailuvaihtoehtoa, on hyvä. Vertailuvaihtoehto eroaa luonnoksesta siten, että siinä ei oteta käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelua.

HLJ 2015:n ja seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman yhteensovittaminen tarkoittaa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta sitä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa arvioidaan paitsi suhteessa HLJ:lle asetettuihin tavoitteisiin myös suhteessa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisiin MAL-tavoitteisiin. Menettelytapa on oikea.

HLJ 2015:n toteuttamismahdollisuuksia ja sen tavoiteltuja vaikutuksia arvioitiin väestönkasvun, taloudellisten tekijöiden, teknologisten ja yhteiskunnallisten muutosten sekä arvoihin ja käyttäytymiseen liittyvien muutosten näkökulmista. Vaikutuksiin liittyy merkittäviä epävarmuuksia, jotka on tuotu esiin.

Arvioinnin painopisteiksi tunnistettiin viisi kokonaisuutta, jotka olivat seudun kilpailukyky ja taloudelliset vaikutukset, kasvun suunta ja saavutettavuus, kestävä liikuminen kehitys, merkittävät ympäristövaikutukset sekä sosiaalinen kestävyys. Painopisteitä arvioitiin suhteessa MAL- ja HLJ-tavoitteisiin. Esiin nostettiin myös huomioita jatkosuunnitteluun. Arvioinnin tuloksena syntyy käsitys siitä, missä määrin eri suunnitelmat edistävät tavoitteiden saavuttamista.

Liikkujatarinoiden tavoitteena oli havainnollistaa suunnitelman eri toimenpiteitä ja keskeisiä hankkeita. Liikkujatarinoita käytettiin asukasvuorovaikutuksessa. Palautetta asiasta saatiin kovin vähän.

HLJ 2015 -suunnitelman vaikutuksia on arvioitu riittävän kattavasti.

Vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus käsitystänne seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta?

Maankäyttösuunnitelmassa esitetty jako erilaisiin seudullisiin kehittämisvyöhykkeisiin on perusteltu kannanotto seudun kehitykseen.



Kriteerit, joiden perusteella kehittämisvyöhykkeet on laadittu, on hyväksytty Helsingin seudun yhteistyökokouksessa. Keskeisimpänä sisältönä kartassa on seudun jakaminen ensisijaisesti kehitettäviin vyöhykkeisiin, joille ohjataan pääosa uudesta maankäytöstä ja seudullisia investointeja sekä kuntien muihin kehittämisalueisiin. Näiden lisäksi on merkitty seudullisia teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymiä, seudun ensisijaisten vyöhykkeiden laajentumisalueita sekä mahdollisia laajentumisalueita vuoden 2040 jälkeen. Tehty linjaus olla avaamatta uusia seudullisia rautatiekäytäviä ennen vuotta 2040 on perusteltu. Seudun positiivisen kehityksen mahdollistamiseksi on tärkeää keskittyä erityisesti ydinalueen tiivistämiseen.

Ovatko seudullisten liikennehankkeisiin kytkeytyvien kehittämisvyöhykkeiden määritelmät oikeansuuntaisia?

Maankäyttösuunnitelmassa linjataan, että pääosa seudun asuntorakentamisesta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehittyville vyöhykkeille.

HLJ 2015 -strategian linjaukset ovat periaatteitaan hyviä ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat yhteisten MAL-tavoitteiden saavuttamista. Erityisen tärkeitä toimenpiteitä ovat runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä, raideliikenteen verkon laajentaminen, seudullisen pääpyöräilyverkon rakentaminen, liityntäpysäköinnin ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen sekä logistiikan kehittämiseen tähtäävät linjaukset.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 on strateginen kartta, joka luo tarkoituksenmukaisen ja oikean suuntaisen näkemyksen seudun tulevasta kehityksestä. Ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke vuosina 2016-2050 on maantieteellisesti nykyrakenteen ympärille sijoittuva ja olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tarkoituksenmukaisella tavalla hyödyntävä vyöhyke. Koska liikennejärjestelmä tukeutuu maankäyttösuunnitelmassa määriteltyyn maankäyttöön, tulee seudun kuntien asemakaavoituksessa sitoutua pitäytymään ensisijaisella kehitettävällä vyöhykkeellä.

Maankäyttösuunnitelman keskeisinä kriteereinä käytetyt tiivistyvän kaupunkirakenteen tavoite sekä saavutettavuuden paraneminen erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla ovat perusteltuja ja tuottavan riittävän tiiviin lopputuloksen.



Helsingin osalta seudun maankäyttösuunnitelma on ristiriidaton valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa.

Ovatko asunto- ja maapoliittiset linjaukset oikeansuuntaisia? Ovatko tavoitteet ja niiden sisältämät toimenpiteet riittäviä halutun kehityksen aikaansaamiseksi?

Asuntostrategian rakentamisennuste tuo esille vuosine 2016 -2025 kuntien suunnitteleman asuntotuotannon määrän ja sijainnin. Tarkasteltaessa toteutunutta asuntotuotantoa voidaan todeta, että tavoitetaso on korkea. Nykyisen sopimuksen osalta noin 90 % asuntotuotantotavoitteesta on toteutumassa. Asuntomarkkinoiden toimivuus edellyttää riittävän monenlaisten alueiden samanaikaista rakentamista. Monipuolinen hallinta- ja rahoitusmuotorakenne sekä talotyyppirakenne turvaavat monipuolisen asukasrakenteen alueille.

Edistetäänkö esitetyillä toimenpiteillä riittävästi asuntotuotannon sijoittumista maankäyttösuunnitelmassa esitetyille seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille?

Asuntostrategian maa- ja asuntopoliittiset tavoitteet eivät ole ristiriidassa seudun maankäyttösuunnitelman tai liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Maaseutumaisten alueiden sekä hajarakentamisen tavoitteet ohjaavat maankäyttöä seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Täydentävän asuntorakentamisen tavoitteet tukevat yhdyskuntarakenteen tiivistymistä. On erittäin tärkeää, että valtio edistää täydennysrakentamista ohjaamalla kunnallistekniikan rakentamisavustuksia myös täydennysrakentamisalueille.

Liki 80 % nykyisistä asukkaista asuu ja tulevasta asuntotuotannosta sijoittuu seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Valtaosin tuleva asuntotuotanto sijoittuu hyvin saavutettaville alueille. Huomionarvioista on kuitenkin, että saavutettavuuden näkökulmasta asuntotuotanto on merkittävämpää SAVU-vyöhykkeellä IV kuin III. Tiivis yhdyskuntarakenne on kuitenkin joukkoliikenteellä saavutettavuuden ja palvelutuotannon näkökulmasta välttämätöntä.

Määrällisesti Helsinki tulee jatkossakin olemaan merkittävimmissä roolissa seudun asuntotuotannon osalta. Metropolin ytimen haasteena ovat mahdollisuudet vastaanottaa alueelle töihin ja opiskelemaan tulevat uudet asukkaat.

Kevään 2015 aikana käytävien MAL-neuvotteluiden aikana valtion ja kuntien tulee sitoutua kohdentamaan valtion tukema tuotanto ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Valtion tukemalla tuotannolla tarkoitetaan sekä erityyppistä valtion tukemaa vuokratuotantoa että asumisoikeustuotantoa. Valtion tukema asuntotuotanto sekä muu



kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla.

Huomioivatko suunnitelmat riittävästi myös olemassa olevien asuinalueiden kehittämistarpeet?

Uuden asuntotuotannon turvaamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota riittävällä tasolla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Samanaikaisesti kun seudun asukasluku kasvaa on seudulla lukuisia vanhoja asuinalueita, joilla väestö vähenee. Näiden alueiden kehitystä pitää seurata sekä kohdentaa täydennysrakentamista mahdollisuuksien mukaan näille alueille.

Asuntotuotanto on suunnitelmassa arvioitu nykyisen MAL-aiesopimuksen (2012-2015) mukaiseksi. Helsinki on vuonna 2012 solmitussa sopimuksessa sitoutunut 5 000 asunnon tavoitteeseen. Tuon sopimuksen jälkeen kaupungin oma tavoite on strategiaohjelmassa ja AM-ohjelmassa nostettu 5 500 asuntoon.

Marraskuussa 2014 hyväksytyssä MAL-sopimuksessa on suurten infrahankkeiden lisäksi sovittu asemakaavatavoitteen kasvattamisesta 25 % aiesopimuksen tasosta sekä viiden vuoden asemakaavavarannosta. Sopimuksessa asuntokaavoitus on sidottu HLJ:ssa käytettäviin saavutettavuusvyöhykkeisiin. Tarkoituksenmukaisempaa olisi jatkossa kiinnittää tarkastelu maankäyttövyöhykkeisiin.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista. Nykyrakenteen tiivistäminen vaatii useimmiten uusia infrainvestointeja, joihin ei tällä hetkellä ole mahdollisuutta saada valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia. Olemassaolevien asuinalueiden kehittämisen haasteisiin vastaamisesta tulee jatkaa kuntien ja valtion yhteistyötä kuitenkin siten, että nykyistä hallituskautta vahvemmin asuinalueohjelman kaltaisen uuden ohjelman valmistelussa tulee olla kuntanäkemyksellä mukana. Myös muissa asumisen kehittämishankkeissa on tarkoituksenmukaista huomioida nykyistä paremmin kuntien näkökantoja, erityisesti erilaista erityisryhmien asumisen järjestämisessä.

Valtion asumisen rahoitusmekanismeja tulee edelleen kehittää niin, että valtion tukeman tuotannon toteuttaminen kiinnostaisi nykyistä laajemmin alan toimijakenttää. Valtion oma rooli ara-vuokratuotannossa toteutettaneen A-kruunun kautta. Valtion tulee omalla aktiivisella maapolitiikallaan huolehtia valtion maiden hyödyntämistä A-kruunun tonttikysymyksen ratkaisemiseksi. A-kruunun toimintaa on



tarkoituksenmukaista vahvistaa erityisesti seudun kehyskuntien alueella, jossa ara-vuokratoteuttajista on ollut erityisesti pulaa.”

Käsittely

Vastaehdotus:

Tatu Rauhamäki: Lisätään kappaleen 10 jatkoksi seuraava virke:

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun mahdollisesta käyttöönotosta tulee päättää erikseen. Päätöstä ennen on kuultava jäsenkuntia.

Kannattaja: Laura Rissanen

Äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleen 10 jatkoksi virke:

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun mahdollisesta käyttöönotosta tulee päättää erikseen. Päätöstä ennen on kuultava jäsenkuntia.

Jaa-äännet: 7

Jasmin Hamid, Emma Kari, Hannu Oskala, Osku Pajamäki, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Pilvi Torsti

Ei-äännet: 7

Arja Karhuvaara, Seija Muurinen, Lasse Männistö, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Tyhjä: 1

Kaarin Taipale

Poissa: 0

Äänin 7 - 7 (1 tyhjä), puheenjohtajan äänen ratkaistessa, kaupunginhallitus hyväksyi puheenjohtaja Rauhamäen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Marko Karvinen, strategiapäällikkö, puhelin: 310 36257
marko.karvinen(a)hel.fi

Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö, puhelin: 310 25823
mari.randell(a)hel.fi



Liitteet

- 1 [lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman \(HLJ 2015\) luonnoksista](#)
- 2 [Suunnittelun lähtökohdat](#)
- 3 [Vaikutusten arviointi HLJ 2015 raportti](#)
- 4 [HLJ 2015 toimenpidekortit](#)
- 5 [HLJ 2015 luonnos, raportti](#)
- 6 [Asuntostrategia 2025 luonnos](#)
- 7 [Maankäyttösuunnitelma 2050 luonnos](#)
- 8 [HSL:n lähete MASU HLJ](#)

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa seuraavan lausunnon Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015), Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) sekä Helsingin seudun asuntostrategian (Asuntostrategia 2015) luonnoksista Helsingin seudun yhteistyökokoukselle ja HSL:n hallitukselle:

”Suunnitelmien keskeiset muutostarpeet tiivistetysti:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015)

Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa - myös HLJ 2015 vaikutustarkasteluissa - seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040.

Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investointiohjelmaan sisältyviä 2015–2024 hankkeita. Nämä hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat. Erittely hankkeista on lausunnon kysymyskohtaisissa vastauksissa.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen



näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää liikenneyhteyksien kehittämistä. HLJ-suunnitelmaan tulisi sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen kehittämistoimet.

Pisara-radon suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvässä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehtojen puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle.

Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus. Molemmissa rahoitusvaihtoehdoissa valtion osuus pienenee ja kuntien osuus kasvaa. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion vastuulla on Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen seudun ja maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Helsingin seudulle tehtävillä liikenneinvestoinneilla saadaan kansantaloudellisesti suurempi hyöty kuin muualle maahan tehtäville investoinneille. Helsingin seudun liikennejärjestelmän riittävän rahoituksen turvaamiseksi tulee valtion ja seudun kuntien tulee huolehtia Euroopan Unionin rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämisestä.

HLJ 2015 – luonnos vaihtoehto sisältää hinnoittelun arvion mukaan alkaen aikaisintaan vuodesta 2020. HLJ-luonnoksen rahoitusvaihtoehto sisältää näin suuren epävarmuuden.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa voidaan varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Ehdoton edellytys ajoneuvoliikenteen hinnoittelulle Helsingin seudulla on, että Helsingin seudulta kerätyt tuotot kohdennetaan kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoitukseen vähentämättä valtion seudulle muuten kohdistamaa liikenne- ja liikennepalveluiden rahoitusta. Liikenteen hinnoittelulla ei tule rakentaa esteitä Helsingin ydinkeskustan vetovoimalle kaupan ja kulttuurin keskuksena ja siten heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen on välttämätöntä liikkumistarpeen ja energiankulutuksen vähentämiseksi. Vaarana kuitenkin on, että ilmanlaatu- ja meluhaittoille altistuvien määrä Helsingissä tiivistämisen myötä kasvaa. Tämä tulee aktiivisesti huomioida suunnittelussa.



Luonnoksen vaikutusten arvioinnin mukaan tavoitteet ilmanlaatu- ja meluhaittojen vähentämisestä ovat vaarassa jäädä saavuttamatta.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050)

Maankäyttösuunnitelma vastaa pääosin Helsingin näkemystä tarkoituksenmukaisesta maankäytöstä seudulla vuosina 2016-2050.

Maankäyttösuunnitelmassa linjataan, että pääosa seudun asuntorakentamisesta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehittyville vyöhykkeille.

Helsingin seudun asuntostrategia (Asuntostrategia 2015)

Asunto- ja maapoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen tekemistä.

Maankäyttösuunnitelman linjausten toteuttamiseksi tulee jatkossa kuntien asemakaavoituksessa kohdentaa asuntotuotantoa enemmän ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista. Valtion asumisen rahoitusmekanismeja tulee edelleen kehittää niin, että valtion tukeman tuotannon toteuttaminen kiinnostaisi nykyistä laajemmin alan toimijakenttä.

Kevään 2015 aikana käytävien MAL-neuvotteluiden aikana valtion ja kuntien tulee sitoutua kohdentamaan valtion tukema tuotanto ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Valtion tukemalla tuotannolla tarkoitetaan sekä erityyppistä valtion tukemaa vuokratuotantoa että asumisoikeustuotantoa. Valtion tukema asuntotuotanto sekä muu kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla.

Tarkemmat perusteet suunnitelmaluonnoksien kehittämiseksi

Lausuntopyynnössä on erikseen pyydetty erillisten teemojen osalta tarkentamaan lausunnonantajan näkemystä erilliskysymyksistä.

Muodostavatko maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja HLJ 2015 toimivan kokonaisuuden seudullisesta näkökulmasta?



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostavat toimivan kokonaisuuden, jonka pohjalta seudun kehitystä on hyvä viedä eteenpäin. Kattavat suunnitelmat ohjaavat seudun kehitystä MAL-vision viitoittamaan suuntaan ja edistävät seudun yhteisten MAL-tavoitteiden toteutumista.

Tukeeko kokonaisuus MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista?

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu kuntien ja seudullisten toimijoiden yhteistyönä on tarkoituksenmukaista seudun kilpailukyvyyn turvaamiseksi sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja olemassa olevien investointien täysimääräisen hyödyntämisen näkökulmasta. Lausuttavana oleva asiakokonaisuus tukee yhteisen seudullisen näkemyksen

Seudun tulevan maankäytön tulee tukeutua voimakkaasti olemassa olevan ja rakenteilla olevan liikennejärjestelmän varaan

Onko HLJ 2015:ssa onnistuttu kiteyttämään strategisesti tärkeimmät seudun liikennejärjestelmän linjaukset ja toimenpiteet?

HLJ 2015-strategian linjaukset ovat periaatteiltaan hyviä ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat yhteisten MAL-tavoitteiden saavuttamista ottaen huomioon tässä lausunnossa esitetyt tarkistukset. Helsingin seudun sijaitessa Euroopan Tent-T –verkon solmukohtassa tulee liikennejärjestelmässä vahvemmin huomioida liittyminen kansainväliseen liikenneverkkoon, jotta kansainvälisestä kilpailukyvyistä voidaan huolehtia.

E erityisen tärkeitä toimenpiteitä ovat runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä, raideliikenteen verkon laajentaminen, seudullisen pääpyöräilyverkon rakentaminen, liityntäpysäköinnin ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen sekä logistiikan kehittämiseen tähtäävät linjaukset. HLJ 2015 – luonnoksessa huomionarvoista on mm. joukkoliikennejärjestelmän rakenne, joka perustuu vahvoihin runkolinjoihin ja niiden solmukohtien hyödyntämiseen. Helsingissä HKL operoi osaa näistä runkolinjoista ja on toteuttamassa uusia runkolinjahankkeita.

Hyvien periaatteiden ja liikenneinvestointien priorisointijärjestyksen välillä on ristiriita. Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa - myös HLJ 2015 vaikutustarkasteluissa - seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi. Sen edistäminen tukisi



asuntorakentamistavoitteen saavuttamista, ytimen tiivistämistä, seudullisen saavutettavuuden ja ekotehokkuuden parantamista. Raide-Jokerin toteuttamisen tulisi ehdottomasti nousta ensimmäisen kauden hankkeiden priorisointilistalla, koska se toteuttaa kaikkein parhaiten yhteisesti hyväksytyjä MAL-tavoitteita. Raide-Jokeri on tärkein strategian mukaisista runkolinjoista, jota ei vielä ole toteutettu raideliikenteellä. Raide-Jokerin toteuttamisella parannetaan koko seudun liikennejärjestelmän toimivuutta. HLJ-valmistelun yhteydessä tehtyjen vaikutusarviointien perusteella Raide-Jokeri on liikennejärjestelmään ja maankäyttöön kohdistuvilta vaikutuksiltaan tehokkain hanke ohittaen esimerkiksi Espoon kaupunkiradan.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040. Laajasalon 2020-luvun alussa valmistuvien uusien asuinalueiden saaminen pikaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien piiriin on seudullisesti merkittävä maankäytön tehostamisen hanke, jolla maankäyttöä voidaan tiivistää olevan kaupunkirakenteen ytimen ympärille ja saada merkittävä määrä uusia asuntoja Helsingin keskustan läheisyyteen. Hanke on lisäksi vaikutuksiltaan olennaisesti tehokkaampi kuin moni HLJ-luonnoksessa vuosille 2016–2025 sijoitettu hanke. Kaupungin omassa investointiohjelmassa se on listattu toteutettavaksi jo lähivuosina. Ilman kantakaupunkiin suuntautuvaa raideyhteyttä alueen toteutuminen viivästyy ja Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen sopimuksen mukainen asuntotuotannon kestävä toteuttaminen vaarantuu.

Yleisesti ottaen HLJ:aan sisällytettävien liikennehankkeiden priorisoinnissa tulee jatkossa hyödyntää yhtenäisin perustein laadittuja hankearvioiteja. Tämä asettaisi hankkeet paremmin tasavertaiseen asemaan ja tekisi niiden objektiivisen arvioinnin mahdolliseksi. Nyt kaikista HLJ-luonnokseen sisällytettävistä hankkeista ei ole käytettävissä yhtäläisin perustein laadittua hankearviointia.

Ajoneuvoliikenteen verkon luokittelussa Kehä I:n sisäpuoliset väylät on luokiteltu kaupunkimaisiksi pääväyliksi. Tämä tukee Helsingin kaupungin tavoitteita kantakaupungin laajentamiseksi ja valmisteilla olevan Helsingin yleiskaavan tavoitteita. Tässä yhteydessä on kuitenkin tarkoituksenmukaista huomioida sujuvan ajoneuvo-, jakeliikenteen ja yleensä logistiikan erityistarpeet liikennejärjestelmässä.

HLJ 2015:n välillä 2026–2040 toteuttavien hankkeiden joukossa tulisi mainita lisäksi ainakin keskeisimmät Helsingin luonnosvaiheessa olevaan yleiskaavaan sisältyvät raideliikennehankkeet. Näitä ovat esimerkiksi Jokeri 2 ja esikaupunkiraitiotiet.



Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investointiohjelmaan sisältyviä 2015–2024 hankkeita. Seuraavat hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat: Laajasalon raideyhteys 2018–22, Kuninkaantammen eritasoliittymä 2020–21, Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä 2022–24, Kehä I Itäkeskuksen liittymäalue 2020–23, Lahdenväylän Malmi - Kivikon eritasoliittymä välillä Kehä I - Porvoonväylä 2021–23 (hankkeita, jotka ovat edellytyksenä uusille asuin- ja työpaikka-alueille) ja Sörnäisten tunneli 2021–24 (luo hyvät edellytykset Hermannin rantatien eteläosan asuinalueelle).

Hakamäentien jatkeet (jotka ovat HLJ 2011 hankekorissa mukana) tulee nostaa välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalle. Perusteluna on mm. maankäytön tiivistäminen ja lisärakentaminen mm. Munkkiniemessä (MAL-tavoitteet), nykyisen katuverkon toimivuuden parantaminen ja liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää niin säteittäisten kuin poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä. Säteittäisenä yhteytenä Lahdenväylän käytävän ympäristössä kulkeva pikaraitiotie tai metro olisi tämän hetken käsityksen mukaan tarkoituksenmukaisin vaihtoehto. Poikittaisena yhteytenä Jokeri 2 –linjan kehittäminen ensin bussina ja myöhemmin raiteilla edellyttää Lahdenväylän Kivikon eritasoliittymän rakentamista. HLJ-suunnitelmaan tulisikin sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen kehittämistoimet.

Pisara-radon suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti.

Onko joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkoston yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa onnistunut?

Luonnoksessa puhutaan ajoneuvoliikenteestä ja moottoriajoneuvoliikenteestä. Tieliikennelain mukaan polkupyörä on ajoneuvo. Ajoneuvoliikenne sisältää pyöräliikenteen. Termiä "ajoneuvoliikenne" tulee käyttää johdonmukaisesti. Autoliikennettä käsiteltäessä tulee käyttää muotoa moottoriajoneuvoliikenne tai autoliikenne.

Luonnoksessa on esitetty hyvin pyöräilyn liityntäpysäköintipaikkojen tarve. Liityntäpysäköinnin lisäksi pyöräily tulisi kytkeä kokonaisvaltaisemmin joukkoliikenteeseen mm. asemille johtavan infrastruktuurin kautta, priorisoimalla pyörän liityntäpysäköinti autoihin



nähdessä ja kiinnittämällä huomiota pyöräilyn palvelutasoon. HLJ:n yhtenä pääteemana on nostaa kestävien kulkutapojen palvelutasoa. Luonnoksessa esitetään myös, että toteutetaan laadukas seudullinen pääpyöräilyverkko. Pyöräilyn tulee näkyä rahoituksen kohdistumisessa sekä investoinneissa.

Sitoudutteko osaltanne esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakoehdotukseen?

Jotta liityntäpysäköinnissä konkreettisesti päästään eteenpäin, on tärkeää esittää prosessi, jolla toteutettavat alueet valitaan. Tämä voisi tapahtua esim. 4 vuoden välein osana HLJ suunnitelmia.

Suunnitelmaluonnoksen tavoite houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista toimivan liityntäpysäköintijärjestelmän avulla on hyvä. Hinnoittelun ja aikarajoitusten avulla ohjataan liityntäpysäköintiä etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä.

Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköinnin muoto. Helsingin ongelmana henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisessa on niiden kalleus. Raideliikenneasemien ympäristöt ovat tärkeitä täydennysrakentamiskohteita, jolloin usein maantasossa olevat liityntäpysäköintipaikat joudutaan muuttamaan laitospaikoiksi. Tällöin niiden hinta helposti nousee liian korkeaksi, jotta ne voitaisiin toteuttaa pelkästään liityntäpysäköijien käyttöön. Paikkojen toteutettavuutta voi parantaa vuoroittaispysäköinnin käyttömahdollisuus tai paikkojen maksullisuus.

Millaisia ajoneuvoliikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja tulisi selvittää?

HLJ-suunnitelmassa esitetään seudulla otettavan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvissä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehtojen puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle.

HLJ 2015 – luonnos vaihtoehto sisältää hinnoittelun arvion mukaan alkaen aikaisintaan vuodesta 2020. HLJ-luonnoksen rahoitusvaihtoehto sisältää näin suuren epävarmuuden. Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus. Kuntien nykyiset ja näkyvissä olevat taloudelliset reunaehdot eivät mahdollista liikennejärjestelmän



rahoituksen lisäämistä. Nykyrahoitusvaihtoehdossa liikenneväylien hoidon ja ylläpidon kustannukset kasvavat selvästi verkkojen kasvua hitaammin, joten hoidon ja ylläpidon tasosta joudutaan tinkimään.

Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion vastuulla on Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen seudun ja maan kilpailukyvyn turvaamiseksi. Helsingin seudulle tehtävillä liikenneinvestoinneilla saadaan kansantaloudellisesti suurempi hyöty kuin muualle maahan tehtäville investoinneille.

Kaupungin strategiaohjelman 2013–2016 ei sisällä linjauksia liikenteen hinnoittelusta.

Kaupunginhallitus on 28.4.2014 lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä – loppuraportista todennut mm. seuraavaa.

Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Tarvittavat aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen kautta.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Lainsäädännöllä ja teknisellä kehittämisellä tulisi luoda järjestelmälle puitteet, vaikka sitä ei toistaiseksi otettaisi käyttöön. Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia. Ajatus ruuhkamaksusta on koettu ongelmalliseksi mm. siitä syystä, että sen pelätään haittaavan ydinkeskustojen vetovoimaa kaupan ja kulttuurin keskuksina ja siten heikentävän elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Jos edellä valtakunnallinen henkilöautojen kilometriverso toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen



verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen. Työryhmän esitys siitä, että kilometriverojärjestelmän mahdollisessa käyttöönotossa edettäisiin kokeilujen kautta, on kannatettava. Jos verotusuudistuksella pystytään osaltaan vähentämään kaupungin sääntuloväylien ruuhkautumista ja pitämään liikenne Helsingissä sujuvana mm. kasvattaen joukkoliikenteen osuutta, on se Helsingin ja kaupungissa toimivien yritystenkin kannalta hyvä asia.

Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu riittävän kattavasti?

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin niitä vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä seudullisella suunnittelun tasolla. Keskeisessä asemassa olivat yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset.

Vaikutusten arviointimenetelmä, jossa vertailtiin HLJ 2015 luonnosta ja vertailuvaihtoehtoa, on hyvä. Vertailuvaihtoehto eroaa luonnoksesta siten, että siinä ei oteta käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelua.

HLJ 2015:n ja seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman yhteensovittaminen tarkoittaa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta sitä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa arvioidaan paitsi suhteessa HLJ:lle asetettuihin tavoitteisiin myös suhteessa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisiin MAL-tavoitteisiin. Menettelytapa on oikea.

HLJ 2015:n toteuttamismahdollisuuksia ja sen tavoiteltuja vaikutuksia arvioitiin väestönkasvun, taloudellisten tekijöiden, teknologisten ja yhteiskunnallisten muutosten sekä arvoihin ja käyttäytymiseen liittyvien muutosten näkökulmista. Vaikutuksiin liittyy merkittäviä epävarmuuksia, jotka on tuotu esiin.

Arvioinnin painopisteiksi tunnistettiin viisi kokonaisuutta, jotka olivat seudun kilpailukyky ja taloudelliset vaikutukset, kasvun suunta ja saavutettavuus, kestävän liikkumisen kehitys, merkittävät ympäristövaikutukset sekä sosiaalinen kestävyys. Painopisteitä arvioitiin suhteessa MAL- ja HLJ-tavoitteisiin. Esiin nostettiin myös huomioita jatkosuunnitteluun. Arvioinnin tuloksena syntyy käsitys siitä, missä määrin eri suunnitelmat edistävät tavoitteiden saavuttamista.

Liikkujatarinoiden tavoitteena oli havainnollistaa suunnitelman eri toimenpiteitä ja keskeisiä hankkeita. Liikkujatarinoita käytettiin asukasvuorovaikutuksessa. Palautetta asiasta saatiin kovin vähän.

HLJ 2015 -suunnitelman vaikutuksia on arvioitu riittävän kattavasti.



Vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus käsitystänne seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta?

Maankäyttösuunnitelmassa esitetty jako erilaisiin seudullisiin kehittämisvyöhykkeisiin on perusteltu kannanotto seudun kehitykseen. Kriteerit, joiden perusteella kehittämisvyöhykkeet on laadittu, on hyväksytty Helsingin seudun yhteistyökokouksessa. Keskeisimpänä sisältönä kartassa on seudun jakaminen ensisijaisesti kehitettäviin vyöhykkeisiin, joille ohjataan pääosa uudesta maankäytöstä ja seudullisia investointeja sekä kuntien muihin kehittämisalueisiin. Näiden lisäksi on merkitty seudullisia teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymiä, seudun ensisijaisten vyöhykkeiden laajentumisalueita sekä mahdollisia laajentumisalueita vuoden 2040 jälkeen. Tehty linjaus olla avaamatta uusia seudullisia rautatiekäytäviä ennen vuotta 2040 on perusteltu. Seudun positiivisen kehityksen mahdollistamiseksi on tärkeää keskittyä erityisesti ydinalueen tiivistämiseen.

Ovatko seudullisten liikennehankkeisiin kytkeytyvien kehittämisvyöhykkeiden määritelmät oikeansuuntaisia?

Maankäyttösuunnitelmassa linjataan, että pääosa seudun asuntorakentamisesta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehittyville vyöhykkeille.

HLJ 2015 -strategian linjaukset ovat periaatteitaan hyviä ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat yhteisten MAL-tavoitteiden saavuttamista. Erityisen tärkeitä toimenpiteitä ovat runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä, raideliikenteen verkon laajentaminen, seudullisen pääpyöräilyverkon rakentaminen, liityntäpysäköinnin ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen sekä logistiikan kehittämiseen tähtäävät linjaukset.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 on strateginen kartta, joka luo tarkoituksenmukaisen ja oikean suuntaisen näkemyksen seudun tulevasta kehityksestä. Ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke vuosina 2016-2050 on maantieteellisesti nykyrakenteen ympärille sijoittuva ja olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tarkoituksenmukaisella tavalla hyödyntävä vyöhyke. Koska liikennejärjestelmä tukeutuu maankäyttösuunnitelmassa määriteltyyn maankäyttöön, tulee seudun kuntien asemakaavoituksessa sitoutua pitäytymään ensisijaisella kehitettävällä vyöhykkeellä.



Maankäyttösuunnitelman keskeisinä kriteereinä käytetyt tiivistyvän kaupunkirakenteen tavoite sekä saavutettavuuden paraneminen erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla ovat perusteltuja ja tuottavan riittävän tiiviin lopputuloksen.

Helsingin osalta seudun maankäyttösuunnitelma on ristiriidaton valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa.

Ovatko asunto- ja maapoliittiset linjaukset oikeansuuntaisia? Ovatko tavoitteet ja niiden sisältämät toimenpiteet riittäviä halutun kehityksen aikaansaamiseksi?

Asuntostrategian rakentamisennuste tuo esille vuosine 2016 -2025 kuntien suunnitteleman asuntotuotannon määrän ja sijainnin. Tarkasteltaessa toteutunutta asuntotuotantoa voidaan todeta, että tavoitetaso on korkea. Nykyisen sopimuksen osalta noin 90 % asuntotuotantotavoitteesta on toteutumassa. Asuntomarkkinoiden toimivuus edellyttää riittävän monenlaisten alueiden samanaikaista rakentamista. Monipuolinen hallinta- ja rahoitusmuotorakenne sekä talotyyppirakenne turvaavat monipuolisen asukasrakenteen alueille.

Edistetäänkö esitetyillä toimenpiteillä riittävästi asuntotuotannon sijoittumista maankäyttösuunnitelmassa esitetyille seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille?

Asuntostrategian maa- ja asuntopoliittiset tavoitteet eivät ole ristiriidassa seudun maankäyttösuunnitelman tai liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Maaseutumaisten alueiden sekä hajarakentamisen tavoitteet ohjaavat maankäyttöä seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Täydentävän asuntorakentamisen tavoitteet tukevat yhdyskuntarakenteen tiivistymistä. On erittäin tärkeää, että valtio edistää täydennysrakentamista ohjaamalla kunnallistekniikan rakentamisavustuksia myös täydennysrakentamisalueille.

Liki 80 % nykyisistä asukkaista asuu ja tulevasta asuntotuotannosta sijoittuu seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Valtaosin tuleva asuntotuotanto sijoittuu hyvin saavutettaville alueille. Huomionarvioista on kuitenkin, että saavutettavuuden näkökulmasta asuntotuotanto on merkittävämpää SAVU-vyöhykkeellä IV kuin III. Tiivis yhdyskuntarakenne on kuitenkin joukkoliikenteellä saavutettavuuden ja palvelutuotannon näkökulmasta välttämätöntä.

Määrällisesti Helsinki tulee jatkossakin olemaan merkittävimmissä roolissa seudun asuntotuotannon osalta. Metropolin ytimen haasteena ovat mahdollisuudet vastaanottaa alueelle töihin ja opiskelemaan tulevat uudet asukkaat.



Kevään 2015 aikana käytävien MAL-neuvotteluiden aikana valtion ja kuntien tulee sitoutua kohdentamaan valtion tukema tuotanto ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Valtion tukemalla tuotannolla tarkoitetaan sekä erityyppistä valtion tukemaa vuokratuotantoa että asumisoikeustuotantoa. Valtion tukema asuntotuotanto sekä muu kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla.

Huomioivatko suunnitelmat riittävästi myös olemassa olevien asuinalueiden kehittämistarpeet?

Uuden asuntotuotannon turvaamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota riittävällä tasolla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Samanaikaisesti kun seudun asukasluvu kasvaa on seudulla lukuisia vanhoja asuinalueita, joilla väestö vähenee. Näiden alueiden kehitystä pitää seurata sekä kohdentaa täydennysrakentamista mahdollisuuksien mukaan näille alueille.

Asuntotuotanto on suunnitelmassa arvioitu nykyisen MAL-aiesopimuksen (2012-2015) mukaiseksi. Helsinki on vuonna 2012 solmitussa sopimuksessa sitoutunut 5 000 asunnon tavoitteeseen. Tuon sopimuksen jälkeen kaupungin oma tavoite on strategiaohjelmassa ja AM-ohjelmassa nostettu 5 500 asuntoon.

Marraskuussa 2014 hyväksytyssä MAL-sopimuksessa on suurten infrahankkeiden lisäksi sovittu asemakaavatavoitteen kasvattamisesta 25 % aiesopimuksen tasosta sekä viiden vuoden asemakaavavarannosta. Sopimuksessa asuntokaavoitus on sidottu HLJ:ssa käytettäviin saavutettavuusvyöhykkeisiin. Tarkoituksenmukaisempaa olisi jatkossa kiinnittää tarkastelu maankäyttövyöhykkeisiin.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista. Nykyrakenteen tiivistäminen vaatii useimmiten uusia infrainvestointeja, joihin ei tällä hetkellä ole mahdollisuutta saada valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia. Olemassaolevien asuinalueiden kehittämisen haasteisiin vastaamisesta tulee jatkaa kuntien ja valtion yhteistyötä kuitenkin siten, että nykyistä hallituskautta vahvemmin asuinalueohjelman kaltaisen uuden ohjelman valmistelussa tulee olla kuntanäkemyks mukana. Myös muissa asumisen kehittämishankkeissa on tarkoituksenmukaista huomioida nykyistä paremmin kuntien näkökantoja, erityisesti erilaista erityisryhmien asumisen järjestämisessä.

Valtion asumisen rahoitusmekanismeja tulee edelleen kehittää niin, että valtion tukeman tuotannon toteuttaminen kiinnostaisi nykyistä



laajemmin alan toimijakenttää. Valtion oma rooli ara-vuokratuotannossa toteutettaneen A-kruunun kautta. Valtion tulee omalla aktiivisella maapolitiikallaan huolehtia valtion maiden hyödyntämistä A-kruunun tonttikysymyksen ratkaisemiseksi. A-kruunun toimintaa on tarkoituksenmukaista vahvistaa erityisesti seudun kehyskuntien alueella, jossa ara-vuokratoteuttajista on ollut erityisesti pulaa.”

Esittelijän perustelut

Helsingin seudun yhteistyökokous ja HSL:n hallitus pyytävät Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmasta, Helsingin seudun asuntostrategiasta sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta lausuntoa. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen HLJ 2015 -suunnitelma viimeistellään alkuvuodesta 2015, jonka jälkeen HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen ja lähettää suunnitelman KUUMA -johtokunnan kautta KUUMA-kuntiin liikennejärjestelmäpäätöksen tekemistä varten.

Tavoitteena on, että suunnitelmista on päätökset maaliskuun 2015 loppuun mennessä, jonka jälkeen niiden pohjalta voidaan neuvotella seuraavan MAL-aiesopimuksen 2016–2019 toimenpiteet ja resurssit kehittämistoimien suuntaamiseksi.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma liittyvät kaupunginvaltuuston 24.4.2013 hyväksymän strategiaohjelman 2013–2016 osan Toimiva Helsinki kokonaisuuksiin Kaupunginosat kehittyvät eloisina ja houkuttelevina, Kaupunkirakenteen eheytyminen parantaa saavutettavuutta ja sujuvuutta, Kaupungin toiminta on kestävä, vaikuttava ja tehokasta sekä Monipuolisia asumisvaihtoehtoja kasvavassa kaupungissa.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvissä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehtojen puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle. HLJ 2015 –luonnos vaihtoehto sisältää epävarman hinnoittelun. Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus.

Nyt lausunnolla olevat suunnitelmat ovat pääosin linjassa Helsingin strategiaohjelman kanssa. Kaupungin edustajat ovat suunnitelmien eri valmisteluryhmissä toimineet strategiaohjelman ja muiden kaupungin päättämien linjausten pohjalta. Kaupunkisuunnitteluvirastossa



seudullisia suunnitelmia on valmisteltu yhteen sovittaen ne käynnissä olevan yleiskaavavalmistelun kanssa.

Liikennehankkeiden suunnittelussa valmistelua on tehty yhteen sovittaen se kaupungin talousarvioon ja taloussuunnitelmiin sisältyvään investointiohjelmaan ja HKL-liikelaitoksen investointisuunnitelmaan.

Suunnitelmien valmistelussa on otettu huomioon Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi (Khs 6.10.2014). Valtioneuvoston periaatepäätös on tehty sopimuksesta 20.11.2014.

Strategiaohjelman 2013–2016 liitteenä olevassa valtuustokauden 2013–2016 toimintaohjelmat – taulukossa on todettu, että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma käsitellään kaupunginhallituksessa 2014.

Lausunto on valmisteltu kaupunginkanslian, kiinteistöviraston, kaupunkisuunnitteluviraston ja liikennelaitoksen yhteistyönä.

Lautakunnat ovat antaneet asiasta lausuntonsa (liikennelaitoksen johtokunta 4.12.2014, kaupunkisuunnittelulautakunta 9.12.2014, ympäristölautakunta 9.12.2014, yleisten töiden lautakunta 9.12.2014, asuntotuotantotoimikunta 10.12.2014 ja kiinteistölautakunta 11.12.2014).

Liikennelaitoksen johtokunnan, ympäristölautakunnan ja yleisten töiden lautakunnan lausunnoissa painopiste on HLJ 2015 luonnoksessa. Lausunnoissa painotetaan erityisesti Helsingin liikennehankkeiden nostamista HLJ:n luonnoksen mukaisesta järjestyksestä. Erityisesti on kiinnitetty huomiota, että Raide-Jokeri ja Laajasalon raideyhteys tulee sijoittaa aikajänteelle 2016-2025. Lausunnoissa on myös painotettu, että Malmin lentokentän rakentamismahdollisuuksien aikaistuminen tulisi paremmin näkyä luonnoksissa.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto on liki yhtäpitävä kaupunginhallituksen esityksen mukainen, mutta lausunnossa ei ole haluttu ottaa kantaa joihinkin rahoitukseen liittyviin kysymyksiin.

Asuntotuotantotoimikunnan lausunnossa on otettu kantaa ainoastaan Helsingin seudun asuntostrategiaan. Lausunto on hyvin samansuuntainen kaupunginhallituksen lausunnon kanssa.

Kiinteistölautakunta toteaa lausunnossa, että kiinteistövirasto on ollut valmistelussa mukana eikä siten ole lisättävää kaupunginhallituksen esitykseen.



Lausunnot ovat siten yhdensuuntaiset kaupunginhallituksen esityksen kanssa eivätkä edellytä muutoksia lausuntoesitykseen.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Marko Karvinen, strategiapäällikkö, puhelin: 310 36257
marko.karvinen(a)hel.fi
Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö, puhelin: 310 25823
mari.randell(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman \(HLJ 2015\) luonnoksista](#)
- 2 [Suunnittelun lähtökohdat](#)
- 3 [Vaikutusten arviointi HLJ 2015 raportti](#)
- 4 [HLJ 2015 toimenpidekortit](#)
- 5 [HLJ 2015 luonnos, raportti](#)
- 6 [Asuntostrategia 2025 luonnos](#)
- 7 [Maankäyttösuunnitelma 2050 luonnos](#)
- 8 [HSLn lähete MASU HLJ](#)

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätöshistoria

[Kiinteistölautakunta 11.12.2014 § 593](#)

HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Lausunto

Kiinteistölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kiinteistölautakunta on tutustunut kaupunginhallitukselle 1.12.2014 esitettyyn lausuntoehdotukseen (Kaj/1), jonka valmistelutyöhön myös kiinteistövirasto on osallistunut. Lautakunta katsoo, että lausuntoehdotuksessa on nostettu esiin Helsingin ja kiinteistötoimen kannalta tärkeimmät näkökohdat ja yhtyy ehdotuksen johtopäätöksiin.

Esittelijä

virastopäällikkö
Jaakko Stauffer

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Lisätiedot

Peter Haaparinne, toimistopäällikkö, puhelin: 310 31864
peter.haaparinne(a)hel.fi

[Ympäristölautakunta 09.12.2014 § 380](#)

HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Lausunto

Ympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015), Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) sekä Helsingin seudun asuntopolitiikan (Asuntopolitiikka 2025) luonnoksista.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015)

HLJ 2015-luonnoksen linjaukset ja tavoitteet ovat hyvin kannatettavia. Erityisesti kestävien kulkutapojen palvelutason nosto on tärkeää, jotta seudun väestömäärän lisääntymisestä johtuva liikkumistarpeen kasvu ohjautuisi joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Autoliikenteen hinnoittelu

HLJ 2015-luonnos pohjautuu seudulliseen autoliikenteen hinnoitteluun. Hinnoittelu onkin välttämätöntä paitsi liikennehankkeiden rahoituksen kannalta, myös tehokkaimpana liikkumista ohjaavana ja sitä kautta ympäristö- ja terveyshaittoja sekä hiilidioksidipäästöjä vähentävänä toimena.

Muun muassa juuri julkaistussa Helsingin 30 % päästövähennysselvityksessä todetaan, että selvästi suurin hiilidioksidipäästöjen vähennyspotentiaali vuonna 2020 liittyy liikenteeseen ja logistiikkaan. Selvityksen mukaan erityisesti taloudelliset ohjauskeinot, kuten sujuvuusmaksujärjestelmän kehittäminen ja pysäköintimaksujen korottaminen, voivat tuoda merkittäviä päästövähennyksiä ja kustannussäästöjä.

Selvitysten perusteella sujuvuusmaksujen yhteiskunnalliset hyödyt ylittäisivät niiden kustannukset ja ne tukisivat tehokkaasti kaupungin liikennepoliittisia tavoitteita: liikennemäärät laskisivat, ruuhkat lievenisivät, matka-ajat lyhenisivät, joukkoliikenteen käyttö kasvaisi, liikenneturvallisuus ja ilmanlaatu paranisivat sekä hiilidioksidipäästöt ja melu vähenisivät.

Autoliikenteen hinnoittelu tulisi olla porrastettua alueellisesti sekä ajoneuvojen päästöjen mukaan. Koska liikenteen päästöt heikentävät ilmanlaatua ja aiheuttavat terveyshaittoja erityisesti Helsingin



kantakaupungissa tulisi siellä autoilemisen olla kalliimpaa kuin muualla seudulla. Liikennemäärien vähentäminen on erityisen tärkeää ilmanlaadultaan heikoimmilla paikoilla. EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidin vuosiraja-arvo 40 µg/m³ ylittyy arviolta noin kahdeksan kilometrin katuosuuksilla Helsingin kantakaupungissa. Helsinki on saanut raja-arvon saavuttamiselle jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaus- ja mallinnustulosten perusteella on ilmeistä, että pahimmissa katukuilussa raja-arvo ylittyy edelleen vuonna 2015.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi vuosina 2009 ja 2011 selvitykset ruuhkamaksujen vaikutuksista Helsingin seudulla. Terveydelle haitallisten päästöjen arvioitiin vähenevän noin 8-18 %. Pitoisuuksien väheneminen olisi voimakkainta pääväylien ympäristössä ja kantakaupungissa. Hiilidioksidipäästöjen arvioitiin vähenevän ruuhkamaksujen ansiosta noin 11 - 21 % verrattuna tilanteeseen ilman ruuhkamaksuja vuonna 2017.

Maksujen porrastaminen ajoneuvon hiilidioksidi- ja lähipäästöjen mukaan kannustaisi seudun asukkaita ja yrityksiä hankkimaan vähäpäästöisiä autoja.

HLJ-luonnoksen mukaan autoliikenteen hinnoittelu voisi olla käytössä vuonna 2020. Suunnittelu tulisikin hyvin pikaisesti aloittaa ja tehdä avoimesti ja yhteistyössä eri toimijoiden kesken.

Alueellinen maksu olisi ehdottaman tärkeää voida käyttää erityisesti kestävä liikenteen kehittämiseen alueella, jolta se kerätään. Tämä lisäisi sekä maksun hyväksyttävyyttä että progressiivisuutta.

Tie- ja raideinvestoinnit

Lähivuosina aloitettavien tie- ja raideinvestointien listalla on kärkisijoilla useita suuria tiehankkeita. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käynnistymisen tulisi olla edellytys niiden rahoituksen toteutumiselle.

Raide-Jokeri on luonnoksessa todettu erittäin kustannustehokkaaksi liikennejärjestelmän tehostamisessa. HLJ-luonnoksessa se on kuitenkin tie- ja raidehankkeiden listalla vasta sijalla 14. Hankkeen toteuttamista tulisikin nopeuttaa.

Myös Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulisi nostaa vuosina 2016-2025 aloitettavien hankkeiden listalle. Hankkeen viivästyessä vaarana on henkilöautoriippuvuuden muodostuminen ja autoliikennemäärien kasvu Helsingin keskustan alueella.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen, ilmanlaatu ja melu

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen on välttämätöntä liikkumistarpeen ja energiankulutuksen vähentämiseksi. Vaarana kuitenkin on, että tiivistämisen seurauksena ilmanlaatu- ja meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa. Tämä tulee aktiivisesti huomioida suunnittelussa. Luonnoksen vaikutusten arvioinnin mukaan tavoitteet ilmanlaatu- ja meluhaittojen vähentämisestä jäävät saavuttamatta.

Ajoneuvotekniikan kehitys ei tule lähitulevaisuudessa ratkaisemaan tyyppidioksidi- ja hiukkasongelmia. Ajoneuvokannan uusiutuminen on hyvin hidasta, ja valitettavasti uusienkaan polttomoottoriautojen todelliset päästöt eivät ole täyttäneet niille asetettuja odotuksia. Katupölypäästöjen määrään ei vaikuta moottoritekniikan kehittyminen tai käytetty energialähde, joten liikennemäärien yhä kasvaessa katupölyn terveysvaikutukset korostuvat.

Merkittävä puute HLJ-tarkasteluissa on se, että Helsingin yleiskaavan luonnoksessa esitettyjen kaupunkibulevardien vaikutuksia ei ole aikataulullisista syistä huomioitu. Yleiskaavaluonnoksen mukaan suuria sisääntuloväyliä tullaan muuttamaan bulevardimaisemmiksi, ajonopeuksia laskemaan ja väylien varteen lisäämään merkittävästi asutusta ja työpaikkoja. Suunnitelmalla tulee olemaan hyvin suuria vaikutuksia liikennemääriin eri väylillä ja niiden välityskykyyn sekä Helsingissä että myös seudullisesti. Bulevardisoiminen tulee edellyttämään erittäin voimakasta panostusta kestävien kulkumuotojen osuuden nostamiseen, jotta liikennemäärät ja sen myötä ilmanlaatu- ja meluhaitat alueen asukkaille pienenevät. Yleiskaavassa bulevardisointi perustuu pikaraitiotieverkostoon. Merkittävät joukkoliikenteen parantamistoimet tulisi ajoittaa ehdottomasti ennen väylän varsien asuin- ja työpaikka-alueiden rakentamista. HLJ-luonnoksessa tähän ei ole kuitenkaan varauduttu.

Malmin lentokenttäalueen mahdollinen vapautuminen asuinkäyttöön tarjoaa yhden uudisrakentamisalueen, jolla jo alusta asti lähtökohdaksi voidaan ottaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja sekä terveellisen että viihtyisän asuinympäristön suunnittelu. Ympäristölautakunta pitää tärkeänä, että alueen toimivat joukkoliikennejärjestelyt suunnitellaan ja sisällytetään HLJ-suunnitelmaan.

Pääpyöräilyverkko

Ympäristölautakunta pitää erittäin myönteisenä, että pyöräilyn edistäminen on yksi suunnitelman painopistealue. Pääpyöräilyverkon kehittäminen on hyvin tärkeää. Sitä suunniteltaessa tulisi kuitenkin huomioida pyöräilijöiden altistuminen ilmansaasteille ja melulle; pyöräteiden ei tulisi sijaita vilkkaimpien liikenneväylien välittömässä läheisyydessä, jossa ilmansaastepitoisuudet ovat suuria ja melu



voimakasta. Tällä on vaikutusta paitsi pyöräilijöiden terveyteen myös pyöräilyn houkuttelevuuteen.

Liikkumisen ohjaus ja verotus

Liikkumisen ohjaus on hyvin kustannustehokas keino vaikuttaa kulkutapajakaumaan. Ohjauksessa tulisi tehdä entistä tiiviimpää yhteistyötä seudullisesti ja kaupunkien yhteistyönä HSL:n kanssa.

Liikkuminen palveluna –konseptia (MaaS) uutena innovatiivisena keinona vähentää henkilöautoriippuvuutta tulisi edelleen kehittää ja kokeilla käytännössä.

Ajoneuvojen verotukseen vaikuttaminen tulisi nähdä hyvin merkittävänä ohjauskeinona autokannan uusiutumisessa vähäpäästöisempään suuntaan ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi. Asiassa tulisi tehdä yhteistyötä valtion kanssa verotuksen muuttamiseksi ympäristön kannalta oikeaan suuntaan ohjaavaksi.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2050) ja asuntostrategia (Asuntostrategia 2025)

MASU 2050- ja HLJ-2015 suunnitelmien lähtökohdaksi asetetut MAL-visiot ja tavoitteet nivovat maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiston hyvin yhteen. Kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen tähtäävä, energiatehokas liikennejärjestelmä ja siihen pohjautuva maankäytön painopisteiden kohdentaminen antavat hyvät lähtökohdat liikennetarpeen ja liikenteen päästöjen pienentämisen huomioivalle suunnittelulle.

Seudun väestömäärän kasvu ja siitä syntyvä liikkumistarpeen kasvu muodostavat kuitenkin huomattavan haasteen liikenteen kokonaispäästöjen vähentämiselle ja liikenteen haittojen huomioimiselle tiivistyillä asuinalueilla. On tärkeää, että tiivistämisen yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota ja panostetaan uusiin ja innovatiivisiin uusiin ratkaisuihin haittojen vähentämiseksi. Mm. Helsingin uuden yleiskaavan valmistelun yhteydessä on tehty selvitys uudentyyppisistä korttelikonsepteista, joiden jatkokehittelyä ja käyttöönoton valmistelua on syytä jatkaa.

Alueidenkäytön toteutussuunnittelun ajoitukselle on tarpeen valmistella prioriteettijärjestys, joka huomioi sekä alueiden joukkoliikennetason ja sen kohenemisen ja samalla myös liikenteen päästöjen vaikutukset tiivistettävillä alueilla. Myös työpaikkarakentamisen sijoitusta tulee selvittää ja arvioida yhtenä liikenteen haittojen torjuntakeinona. Suunnitelmien mukaan uusi työpaikkarakentaminen on tarkoitus kohdistaa entistä paremmin joukkoliikenteen solmukohtien



läheisyyteen. Tämä tarjoaa synnergiaetuja liikenteen haittojen torjunnan huomioimiselle vaikeimmissa ympäristöissä.

Tähän päätökseen ei voi hakea muutosta, koska se koskee asian valmistelua (KuntaL 91§).

Käsittely

[09.12.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan](#)

Päivi Kippo-Edlund: Lisätään sana "mahdollinen" kpl 17 kolmanneksi sanaksi.

Vastaehdotus:

Timo Latikka: Esitän kohdan 17 poistamista lausunnosta.

Ehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Timo Latikka: Eriävä mielipide. Liite: Latikka.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061
suvi.haaparanta(a)hel.fi

Eeva Pitkänen, johtava ympäristöasiantuntija, puhelin: +358 9 310 31517
eeva.pitkanen(a)hel.fi

[Yleisten töiden lautakunta 09.12.2014 § 491](#)

HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015), Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2050) sekä Helsingin seudun asuntostrategia (Asuntostrategia 2015) muodostavat kokonaisuuden. Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu kuntien ja muiden tahojen yhteistyönä on edellytys Helsingin seudun kilpailukykyä turvaamiseksi. Toimiva liikennejärjestelmä takaa sekä kilpailukykyisen elinkeinoelämän että luo hyvät edellytykset asumiselle.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2015)

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



HLJ 2015 -strategian linjaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua.

Joukkoliikenteen runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä mahdollistaa Helsingin kaupungin kasvun. Parempi ja laajempi raideliikenteen verkosto on pitkän aikavälin tavoite. Seudullisen pääpyöräilyverkon rakentamista tulee priorisoida, toteuttaa kuntien yhteistyössä hankkeita ja mahdollisuuksien mukaan nopeutta aikatauluja. Toimiva liityntäpysäköinti ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja toimivuutta. Logistiikan kehittäminen on tärkeää elinkeinoelämälle, jotta talouskasvu elpynisi.

Raide-Jokeri tulee nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisoinnissa heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi. Sen edistäminen tukee asuntorakentamistavoitteen saavuttamista, tiivistävää täydennysrakentamista, seudullisen saavutettavuuden ja ekotehokkuuden parantumista. Raide-Jokeri on tärkein strategian mukaisista runkolinjoista, joka ei vielä ole raideliikennöitävissä. HJL 2015:n hankkeissa tulee olla myös keskeisimmät, luonnosvaiheessa olevan yleiskaavan raideliikennehankkeet.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee myös nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu vuosille 2026–2040. Laajasalon Kruunuvuoren rakentaminen on jo käynnistynyt. Näiden uusien asuinalueiden saaminen pikaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien piiriin on seudullisestikin tärkeää. Kaupungin investointiohjelmassa hanke on listattu toteutettavaksi vuosina 2018–2022. Ilman kantakaupunkiin suuntautuvaa raideyhteyttä asuinalueen toteutuminen viivästyy sekä asuntotuotannon tavoitteiden toteutuminen ja alueen houkuttelevuus vaarantuvat. Laajasalossa asuu tulevaisuudessa 38 000 ihmistä, minkä vastaa Kajaanin asukasmäärää. Toistaiseksi kaikki alueen maaliikenne, joukkoliikenne mukaan lukien, kulkee Herttoniemensalmen sillan kautta.

Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin omaan investointiohjelmaan sisältyviä vuosien 2015–2024 hankkeita. Seuraavat hankkeet, jotka ovat edellytyksenä uusille asuin- ja työpaikka-alueille, tulee siirtää kohtaan "ennen vuotta 2025 aloitettavat": Laajasalon raideyhteys (2018–2022), Kuninkaantammen eritasoliittymä (2020–2021), Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä (2022–2024), Kehä I:n Itäkeskuksen liittymäalue (2020–2023),



Lahdenväylän Malmi - Kivikon eritasoliittymä välillä Kehä I - Porvoonväylä (2021–2023) ja Sörnäisten tunneli (2021–2024).

Hakamäentien jatkeet, jotka ovat HLJ:n vuoden 2011 hankekorissa mukana, tulee nostaa välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalle. Perusteluina ovat muun muassa maankäytön tiivistäminen, asuntojen lisärakentaminen, nykyisen katuverkon toimivuuden parantaminen ja liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat talouskysymykset. Strategiaohjelmassa linjattujen taloustavoitteiden ja tällä hetkellä heikon julkisen talouden näkymien takia moni hanke, kuten laajat liikennejärjestelmän hankkeet, ovat vaarassa jäädä suunnitteluasteelle. Tehdyt investoinnit tarvitsevat ylläpitoa, joka sekkin kärsii rahoitusvajeesta. Esitetyissä rahoitusvaihtoehdoissa valtion osuus pienenee ja kuntien osuus kasvaa.

Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on merkittävä: alue on niin kutsuttu kasvun veturi. Tämän takia valtion vastuulla ja etuna on huolehtia omalta osaltaan pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmästä. Rahoitusta liikennejärjestelmän hakkeille tulee jatkossa hakea Euroopan Unionilta. Erityisesti Helsingin seudun parempi liittyminen kansainväliseen liikenneverkkoon on tärkeää, jotta Suomen kansainvälisestä kilpailukykyä voidaan edistää.

Kehä I:n sisäpuoliset väylät on luokiteltu kaupunkimaisiksi pääväyliksi. Tämä on yhtenevä tavoite Helsingin kaupungin tavoitteiden kanssa, sillä valmisteilla olevassa Helsingin yleiskaavassa on sama tavoite. Näiden kaupunkibulevardien tulee taata jatkossakin sujuvan joukko-, ajoneuvo- ja jakeluliikenne ja mahdollistaa toimiva logistiikka.

Osa Kehä I:n sisäpuolista pääväylistä on liikenneviraston hallinnassa. Väylien muuttaminen kaupungin omistamiksi kaupunkibulevardeiksi aiheuttaa suuren haasteen kaupungin investointi- ja käyttötaloudelle. Rakennusoikeuden lisäyksellä voidaan kattaa osa väylän muutosinvestoinneista, mutta vuosittaisten ylläpitokustannusten kattamiseen rakennusoikeuden kasvattamisesta ei ole suoranaista taloudellista apua. Kunkin väylän hallinnoinnin muuttamista tulee tarkastella erikseen.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen vähentää liikkumistarvetta ja energiankulutusta. Tämän käänköpuolena on, että ilmanlaatu- ja meluhaitoille altistuvien määrä kasvaa. Meluntorjuntaan ja ilmanlaatuun vaikuttaviin asioihin on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa, asemakaavoituksessa ja tarkemmassa suunnittelussa. Myös melun- ja pölyntorjunnan rahoitusta tulee tarkastella laajemmin.



Pisara-radan suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti. Rakennusvirasto osallistuu hankkeen suunnitteluun ja tarvittaviin viranomaistehtäviin katujen ja puistojen osalta.

HLJ:n yhtenä pääteemana on nostaa kestävien kulkutapojen palvelutasoa. Luonnoksessa esitetään myös laadukkaan seudullisen pääpyöräilyverkon toteuttamista. Pyöräilyn tulee näkyä rahoituksen kohdentamisessa. Luonnoksessa on esitetty pyöräilyn liityntäpysäköintipaikkojen tarve. Liityntäpysäköinnin lisäksi pyöräily tulisi kytkeä kokonaisvaltaisemmin joukkoliikenteeseen muun muassa vaihtoasemille johtavan infrastruktuurin kautta. Pyöräilyn palvelutasoa on jatkossa nostettava, jotta sen suosio liikennemuotona kasvaa.

Liityntäpysäköinnin toimeenpanoon ja ylläpitoon tulee esittää isäntäorganisaatio ja tapa, jolla toteutettavat pysäköintialueet valitaan.

Pidemmän ajan kuluessa myös Suomessa saatetaan ottaa käyttöön alueellisia maksuja. Helsingin seudulta kerätyt tuotot tulee kohdentaa suoraan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointeihin, ylläpitoon ja hoitoon rahoitukseen. Maksut eivät kuitenkaan saa olla este Helsingin ydinkeskustan vetovoimalle ja siten heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista, ja alueen maankäyttöä kehitetään seuraavien vuosien aikana. HLJ-suunnitelmaa tulee täydentää Malmin lentokenttäalueen joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen kehittämistoimilla. Alueen rakentaminen edellyttää niin säteittäisiä kuin poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaan (MASU 2050)

Maankäyttösuunnitelman keskeisinä kriteereinä ovat tiivistyvä kaupunkirakenne ja saavutettavuuden paraneminen erityisesti kestäville kulkumuodoilla. Seudun positiivisen kehityksen mahdollistamiseksi on tärkeää keskittyä erityisesti ydinalueen tiivistämiseen.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 luo näkemyksen seudun tulevasta kehityksestä. Ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke vuosina 2016–2050 sijoittuu nykyrakenteen ympärille ja hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tarkoituksenmukaisella tavalla. Liikennejärjestelmä tukeutuu maankäyttösuunnitelmassa määritellyyn maankäyttöön.

Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin huomioitava esirakentamisprosessi eli kokonaisvaltainen alueiden



rakentamiskelpoiseksi saattaminen. Tämä mahdollistaa esirakentamisen aloittamisen mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Tällä on merkittävä vaikutus niin alueiden taloudelliseen toteuttamiskelpoisuuteen kuin resurssitehokkuuteen. Lisäksi seudullisen yhdyskuntateknisen huollon toimivuus on varmistettava riittävillä aluevarauksilla.

Helsingin seudun asuntostrategiaan (Asuntostrategia 2015)

Asuntotuotanto on suunnitelmassa arvioitu nykyisen MAL-aiesopimuksen (2012–2015) mukaiseksi. Helsinki on vuonna 2012 solmitussa sopimuksessa sitoutunut 5 000 asunnon vuositavoitteeseen. Sopimuksen teon jälkeen kaupungin oma tavoite on nostettu 5 500 asuntoon.

Maankäyttösuunnitelman linjausten toteuttamiseksi asuntotuotantoa tulee kohdentaa enemmän ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin sekä olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista. Täydennysrakennusalueilla tulee varautua myös olevan infrastruktuurin ja yleisten alueiden, mukaan lukien viheralueet, parannuksiin. On erittäin tärkeää, että valtio edistää omilla toimillaan kaupungin tiivistämistä ja täydennysrakentamista ohjaamalla kunnallistekniikan rakentamisavustuksia myös täydennysrakentamisalueille. Nykyrakenteen tiivistäminen vaatii useimmiten uusia infrastruktuurin investointeja, joihin ei tällä hetkellä ole mahdollisuutta saada valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia ellei alueella ole ARA-kelpoista asuntotuotantoa.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Jussi Luomanen, toimistopäällikkö, puhelin: 310 38626
jussi.luomanen(a)hel.fi
Silja Hurskainen, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939
silja.hurskainen(a)hel.fi
Kaisu Ilonen, suunnitteluasiantuntija, puhelin: 310 38638
kaisu.ilonen(a)hel.fi
Helena Ström, projektinjohtaja, puhelin: 310 38571
helena.strom(a)hel.fi
Mikko Suominen, projektinjohtaja, puhelin: 310 39232
mikko.suominen(a)hel.fi

[Kaupunkisuunnittelulautakunta 09.12.2014 § 398](#)

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi lausunnon kaupunginhallitukselle Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015), Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) sekä Helsingin seudun asuntopolitiikan (Asuntopolitiikka 2015) luonnoksista:

”Suunnitelmien keskeiset muutostarpeet tiivistetysti:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015)

Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa - myös HLJ 2015 vaikutustarkasteluissa - seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040.

Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investointiohjelmaan sisältyviä 2015–2024 hankkeita. Nämä hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat. Erittely hankkeista on lausunnon kysymyskohtaisissa vastauksissa.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää liikenneyhteyksien kehittämistä. HLJ-suunnitelmaan tulisi sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen kehittämistoimet.

Pisara-radon suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvissä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehto- jien puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle.



Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus. Molemmissa rahoitusvaihtoehdoissa valtion osuus pienenee ja kuntien osuus kasvaa. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion vastuulla on Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen seudun ja maan kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Helsingin seudulle tehtävillä liikenneinvestoinneilla saadaan kansantaloudellisesti suurempi hyöty kuin muualle maahan tehtäville investoinneille. Helsingin seudun liikennejärjestelmän riittävän rahoituksen turvaamiseksi valtion ja seudun kuntien tulee huolehtia Euroopan Unionin rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämisestä.

HLJ 2015 – luonnos vaihtoehto sisältää hinnoittelun arvion mukaan alkaen aikaisintaan vuodesta 2020. HLJ-luonnoksen rahoitusvaihtoehto sisältää näin suuren epävarmuuden.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa voidaan varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Ehdoton edellytys ajoneuvoliikenteen hinnoittelulle Helsingin seudulla on, että Helsingin seudulta kerätyt tuotot kohdennetaan kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoitukseen vähentämättä valtion seudulle muuten kohdistamaa liikenne-rahoitusta.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen on välttämätöntä liikkumistarpeen ja energiankulutuksen vähentämiseksi. Vaarana kuitenkin on, että ilmanlaatu- ja meluhaittoille altistuvien määrä Helsingissä tiivistämisen myötä kasvaa. Tämä tulee aktiivisesti huomioida suunnittelussa. Luonnoksen vaikutusten arvioinnin mukaan tavoitteet ilmanlaatu- ja meluhaittojen vähentämisestä ovat vaarassa jäädä saavuttamatta.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2050)

Maankäyttösuunnitelma vastaa pääosin Helsingin näkemystä tarkoituksenmukaisesta maankäytöstä seudulla vuosina 2016–2050.

Maankäyttösuunnitelmassa linjataan, että pääosa seudun asuntorakentamisesta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehittyville vyöhykkeille.

Helsingin seudun asuntostrategia (Asuntostrategia 2015)

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Asunto- ja maapoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen tekemistä.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista.

Tarkemmat perusteet suunnitelmaluonnoksien kehittämiseksi

Lausuntopyynnössä on erikseen pyydetty eri teemojen osalta tarkentamaan lausunnonantajan näkemystä erilliskysymyksistä.

Muodostavatko maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja HLJ 2015 toimivan kokonaisuuden seudullisesta näkökulmasta?

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostavat toimivan kokonaisuuden, jonka pohjalta seudun kehitystä on hyvä viedä eteenpäin. Kattavat suunnitelmat ohjaavat seudun kehitystä MAL-vision viitoittamaan suuntaan ja edistävät seudun yhteisten MAL-tavoitteiden toteutumista.

Tukeeko kokonaisuus MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista?

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu kuntien ja seudullisten toimijoiden yhteistyönä on tarkoituksenmukaista seudun kilpailukyvyn turvaamiseksi sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja olemassa olevien investointien täysimääräisen hyödyntämisen näkökulmasta. Lausuttavana oleva asiakokonaisuus tukee MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista.

Seudun tulevan maankäytön tulee tukeutua voimakkaasti olemassa olevan ja rakenteilla olevan liikennejärjestelmän varaan

Onko HLJ 2015:ssa onnistuttu kiteyttämään strategisesti tärkeimmät seudun liikennejärjestelmän linjaukset ja toimenpiteet?

HLJ 2015-strategian linjaukset ovat periaatteiltaan hyviä ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat yhteisten MAL-tavoitteiden saavuttamista ottaen huomioon tässä lausunnossa esitetyt tarkistukset. Helsingin seudun sijaitessa Euroopan Ten-T – verkon solmukohdassa tulee liikennejärjestelmässä vahvemmin huomioida liittyminen kansainväliseen liikenneverkkoon, jotta kansainvälisestä kilpailukyvyistä voidaan huolehtia.

Erityisen tärkeitä toimenpiteitä ovat runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä, raideliikenteen verkon laajentaminen, seudullisen pääpyöräilyverkon rakentaminen,



liityntäpysäköinnin ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen sekä logistiikan kehittämiseen tähtäävät linjaukset. HLJ 2015 – luonnoksessa huomionarvoista on mm. joukkoliikennejärjestelmän rakenne, joka perustuu vahvoihin runkolinjoihin ja niiden solmukohtien hyödyntämiseen.

Hyvien periaatteiden ja liikenneinvestointien priorisointijärjestyksen välillä on ristiriita. Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka sisältyvät valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen sopimukseen. Raide-Jokeri on todettu useassa tutkimuksessa - myös HLJ 2015 vaikutustarkasteluissa - seudun kehityksen kannalta kustannustehokkaimmaksi joukkoliikennehankkeeksi. Sen edistäminen tukisi asuntorakentamistavoitteen saavuttamista, ytimen tiivistämistä, seudullisen saavutettavuuden ja ekotehokkuuden parantamista. Raide-Jokerin toteuttamisen tulisi ehdottomasti nousta ensimmäisen kauden hankkeiden priorisointilistalla, koska se toteuttaa kaikkein parhaiten yhteisesti hyväksytyjä MAL-tavoitteita. Raide-Jokeri on tärkein strategian mukaisista runkolinjoista, jota ei vielä ole toteutettu raideliikenteellä. Raide-Jokerin toteuttamisella parannetaan koko seudun liikennejärjestelmän toimivuutta. HLJ-valmistelun yhteydessä tehtyjen vaikutusarviointien perusteella Raide-Jokeri on liikennejärjestelmään ja maankäyttöön kohdistuvilta vaikutuksiltaan tehokkain hanke ohittaen esimerkiksi Espoon kaupunkiradan.

Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040. Laajasalon 2020-luvun alussa valmistuvien uusien asuinalueiden saaminen pikaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien piiriin on seudullisesti merkittävä maankäytön tehostamisen hanke, jolla maankäyttöä voidaan tiivistää olevan kaupunkirakenteen ytimen ympärille ja saadaan merkittävä määrä uusia asuntoja Helsingin keskustan läheisyyteen. Hanke on lisäksi vaikutuksiltaan olennaisesti tehokkaampi kuin moni HLJ-luonnoksessa vuosille 2016–2025 sijoitettu hanke. Kaupungin omassa investointiohjelmassa se on listattu toteutettavaksi jo lähivuosina. Ilman kantakaupunkiin suuntautuvaa raideyhteyttä alueen toteutuminen viivästyy ja Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen sopimuksen mukainen asuntotuotannon kestävä toteuttaminen vaarantuu.

Yleisesti ottaen HLJ:aan sisällytettävien liikennehankkeiden priorisoinnissa tulee jatkossa hyödyntää yhtenäisin perustein laadittuja hankearviointeja. Tämä asettaisi hankkeet paremmin tasavertaiseen asemaan ja tekisi niiden objektiivisen arvioinnin mahdolliseksi. Nyt



kaikista HLJ-luonnokseen sisällytettävistä hankkeista ei ole käytettävissä yhtäläisin perustein laadittua hankearviointia.

Ajoneuvoliikenteen verkon luokittelussa Kehä I:n sisäpuoliset väylät on luokiteltu kaupunkimaisiksi pääväyliksi. Tämä tukee Helsingin kaupungin tavoitteita kantakaupungin laajentamiseksi ja valmisteilla olevan Helsingin yleiskaavan tavoitteita. Tässä yhteydessä on kuitenkin tarkoituksenmukaista huomioida sujuvan ajoneuvo-, jakeluliikenteen ja yleensä logistiikan erityistarpeet liikennejärjestelmässä.

HLJ 2015:n välillä 2026–2040 toteuttavien hankkeiden joukossa tulisi mainita lisäksi ainakin keskeisimmät Helsingin luonnosvaiheessa olevaan yleiskaavaan sisältyvät raideliikennehankkeet. Näitä ovat esimerkiksi Jokeri 2 ja esikaupunkiraitiotiet.

Välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investioitiohjelmaan sisältyviä 2015–2024 hankkeita. Seuraavat hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat: Laajasalon raideyhteys 2018–22, Kuninkaantammen eritasoliittymä 2020–21, Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä 2022–24, Kehä I Itäkeskuksen liittymäalue 2020–23, Lahdenväylän Malmi - Kivikon eritasoliittymä välillä Kehä I - Porvoonväylä 2021–23 (hankkeita, jotka ovat edellytyksenä uusille asuin- ja työpaikka-alueille) ja Sörnäisten tunneli 2021–24 (luo hyvät edellytykset Hermannin rantatien eteläosan asuinalueelle).

Hakamäentien jatkeet (jotka ovat HLJ 2011 hankekorissa mukana) tulee nostaa välillä 2026–2040 aloitettavien hankkeiden listalle. Perusteluna on mm. maankäytön tiivistäminen ja lisärakentaminen mm. Munkkiniemessä (MAL-tavoitteet), nykyisen katuverkon toimivuuden parantaminen ja liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää niin säteittäisten kuin poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä. Säteittäisenä yhteytenä Lahdenväylän käytävän ympäristössä kulkeva pikaraitiotie tai metro olisi tämän hetken käsityksen mukaan tarkoituksenmukaisin vaihtoehto. Poikittaisena yhteytenä Jokeri 2 – linjan kehittäminen ensin bussina ja myöhemmin raiteilla edellyttää Lahdenväylän Malmi - Kivikon eritasoliittymän rakentamista. HLJ-suunnitelmaan tulisikin sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen kehittämistoimet.



Pisara-radan suunnittelussa edetään valtion ja seudun yhteisen sopimuksen mukaisesti.

Onko joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkoston yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa onnistunut?

Luonnoksessa puhutaan ajoneuvoliikenteestä ja moottoriajoneuvoliikenteestä. Tieliikennelain mukaan polkupyörä on ajoneuvo. Ajoneuvoliikenne sisältää pyöräliikenteen. Termiä "ajoneuvoliikenne" tulee käyttää johdonmukaisesti. Autoliikennettä käsiteltäessä tulee käyttää muotoa moottoriajoneuvoliikenne tai autoliikenne.

Luonnoksessa on esitetty hyvin pyöräilyn liityntäpysäköintipaikkojen tarve. Liityntäpysäköinnin lisäksi pyöräily tulisi kytkeä kokonaisvaltaisemmin joukkoliikenteeseen mm. asemille johtavan infrastruktuurin kautta, priorisoimalla pyörän liityntäpysäköinti autoihin nähden ja kiinnittämällä huomiota pyöräilyn palvelutasoon. HLJ:n yhtenä pääteemana on nostaa kestävien kulkutapojen palvelutasoa. Luonnoksessa esitetään myös, että toteutetaan laadukas seudullinen pääpyöräilyverkko. Pyöräilyn tulee näkyä rahoituksen kohdistumisessa sekä investoinneissa.

Sitoudutteko osaltanne esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakoehdotukseen?

Jotta liityntäpysäköinnissä päästään eteenpäin, on tärkeää esittää prosessi, jolla toteutettavat alueet valitaan. Tämä voisi tapahtua esim. 4 vuoden välein osana HLJ suunnitelmia.

Suunnitelmaluonnoksen tavoite houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista toimivan liityntäpysäköintijärjestelmän avulla on hyvä. Hinnoittelun ja aikarajoitusten avulla ohjataan liityntäpysäköintiä etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä.

Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköinnin muoto. Helsingin ongelmana henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisessa on niiden kalleus. Raideliikenneasemien ympäristöt ovat tärkeitä täydennysrakentamiskohteita, jolloin usein maantasossa olevat liityntäpysäköintipaikat joudutaan muuttamaan laitospaikoiksi. Tällöin niiden hinta helposti nousee liian korkeaksi, jotta ne voitaisiin toteuttaa pelkästään liityntäpysäköijien käyttöön. Paikkojen toteutettavuutta voi parantaa vuoroittaispysäköinnin käyttömahdollisuus tai paikkojen maksullisuus.

Millaisia ajoneuvoliikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja tulisi selvittää?



Seudulla selvitetään erilaisia ajoneuvoliikenteen hinnoittelumalleja ja niiden mahdollisesta käyttöön otosta päätetään erikseen.

Suunnitelmakokonaisuuden haastavin osa ovat taloudelliset reunaehdot. Strategiaohjelman taloustavoitteiden ja näkyvissä olevan pidemmän ajan julkisen talouden reunaehtojen puitteissa erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman hankekokonaisuuden toteuttamisen realistisuus on kyseenalaista Helsingille, muille seudun kunnille ja valtiolle.

HLJ 2015 – luonnos vaihtoehto sisältää hinnoittelun arvion mukaan alkaen aikaisintaan vuodesta 2020. HLJ-luonnoksen rahoitusvaihtoehto sisältää näin suuren epävarmuuden. Nykyrahoitustyyppisen vertailuvaihtoehdon 0++ ongelmana on kasvava kuntien rahoitusosuus ja pienenevä valtion rahoitusosuus.

Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion vastuulla on Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen seudun ja maan kilpailukyyn turvaamiseksi. Helsingin seudulle tehtävillä liikenneinvestoinneilla saadaan kansantaloudellisesti suurempi hyöty kuin muualle maahan tehtäville investoinneille.

Kaupungin strategiaohjelma 2013–2016 ei sisällä linjauksia liikenteen hinnoittelusta.

Kaupunginhallitus on 28.4.2014 lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä – loppuraportista todennut mm. seuraavaa.

Liikenteen verotuksen tulisi olla tasa-arvoista ja samanlaista eri puolilla Suomea, niin maaseudulla kuin kaupunkiseuduilla. Liikenteen hinnoittelulla ei tule luoda yhdyskuntarakennetta hajauttavia kannustimia. Jos liikenteen verotus maaseudulla olisi kaupunkiseutuja alhaisempaa, kannustaisi tämä muuten tasavertaisessa tilanteessa asumaan maaseudulla kaupungin sijasta. Tällä olisi mm. yhdyskuntarakenteeseen, energiankulutukseen ja liikenteen päästöihin kielteisiä vaikutuksia. Tarvittavat aluepoliittiset toimet tulee tehdä läpinäkyvästi muualla kuin liikenteen verotuksen kautta.

Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa tulee kuitenkin varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön. Helsingin seudulla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi autoilijoilta perittävää sujuvuus-, ruuhka- tai palvelumaksua, joka voi vaihdella ajoneuvon sijainnin, kellonajan, ajoneuvon päästöjen tai muiden ominaisuuksien tms. perusteella. Lainsäädännöllä ja teknisellä kehittämisellä tulisi luoda järjestelmälle puitteet, vaikka sitä ei toistaiseksi otettaisi käyttöön.



Valtakunnalliseen tienkäyttömaksuun liittyen tärkeää on, että sen teknologia tietojen keräämiseen ja maksamiseen liittyen on sellainen, että kaupunkiseudut voivat tarvittaessa hyödyntää samaa järjestelmää alueellisten maksujen keräämiseen eikä erillisiä järjestelmiä ole tarpeen hankkia.

Jos edellä valtakunnallinen henkilöautojen kilometrivero toteutetaan niin, että Helsingin seudulta kerättävä nykyinen verotustaso ylitetään, tulee sitä varten laadittavassa lainsäädännössä varmistaa nykyisen verotustason ylittävän tuoton käyttäminen kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän investointien, ylläpidon ja hoidon rahoituksen lisäämiseen. Työryhmän esitys siitä, että kilometriverojärjestelmän mahdollisessa käyttöönotossa edettäisiin kokeilujen kautta, on kannatettava. Jos verotusuudistuksella pystytään osaltaan vähentämään kaupungin sääntuloväylien ruuhkautumista ja pitämään liikenne Helsingissä sujuvana mm. kasvattaen joukkoliikenteen osuutta, on se Helsingin ja kaupungissa toimivien yritystenkin kannalta hyvä asia.

Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu riittävän kattavasti?

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin niitä vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä seudullisella suunnittelun tasolla. Keskeisessä asemassa olivat yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset.

Vaikutusten arviointimenetelmä, jossa vertailtiin HLJ 2015 luonnosta ja vertailuvaihtoehtoa, on hyvä. Vertailuvaihtoehto eroaa luonnoksesta siten, että siinä ei oteta käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelua.

HLJ 2015:n ja seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman yhteensovittaminen tarkoittaa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta sitä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa arvioidaan paitsi suhteessa HLJ:lle asetettuihin tavoitteisiin myös suhteessa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisiin MAL-tavoitteisiin. Menettelytapa on oikea.

HLJ 2015:n toteuttamismahdollisuuksia ja sen tavoiteltuja vaikutuksia arvioitiin väestönkasvun, taloudellisten tekijöiden, teknologisten ja yhteiskunnallisten muutosten sekä arvoihin ja käyttäytymiseen liittyvien muutosten näkökulmista. Vaikutuksiin liittyy merkittäviä epävarmuuksia, jotka on tuotu esiin.

Arvioinnin painopisteiksi tunnistettiin viisi kokonaisuutta, jotka olivat seudun kilpailukyky ja taloudelliset vaikutukset, kasvun suunta ja saavutettavuus, kestävä liikunnan kehitys, merkittävät ympäristövaikutukset sekä sosiaalinen kestävyys. Painopisteitä



arvioitiin suhteessa MAL- ja HLJ-tavoitteisiin. Esiin nostettiin myös huomioita jatkosuunnitteluun. Arvioinnin tuloksena syntyy käsitys siitä, missä määrin eri suunnitelmat edistävät tavoitteiden saavuttamista.

Liikkujatarinoiden tavoitteena oli havainnollistaa suunnitelman eri toimenpiteitä ja keskeisiä hankkeita. Liikkujatarinoita käytettiin asukasvuorovaikutuksessa. Palautetta asiasta saatiin kovin vähän.

HLJ 2015 -suunnitelman vaikutuksia on arvioitu riittävän kattavasti.

Vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus käsitystänne seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta?

Maankäyttösuunnitelmassa esitetty jako erilaisiin seudullisiin kehittämisvyöhykkeisiin on perusteltu kannanotto seudun kehitykseen. Kriteerit, joiden perusteella kehittämisvyöhykkeet on laadittu, on hyväksytty Helsingin seudun yhteistyökokouksessa. Keskeisimpänä sisältönä kartassa on seudun jakaminen ensisijaisesti kehitettäviin vyöhykkeisiin, joille ohjataan pääosa uudesta maankäytöstä ja seudullisia investointeja sekä kuntien muihin kehittämisalueisiin. Näiden lisäksi on merkitty seudullisia teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymiä, seudun ensisijaisten vyöhykkeiden laajentumisalueita sekä mahdollisia laajentumisalueita vuoden 2040 jälkeen. Tehty linjaus olla avaamatta uusia seudullisia rautatiekäytäviä ennen vuotta 2040 on perusteltu. Seudun positiivisen kehityksen mahdollistamiseksi on tärkeää keskittyä erityisesti ydinalueen tiivistämiseen.

Ovatko seudullisten liikennehankkeisiin kytkeytyvien kehittämisvyöhykkeiden määritelmät oikeansuuntaisia?

Maankäyttösuunnitelmassa linjataan, että pääosa seudun asuntorakentamisesta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelmassa on kuitenkin edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehittyville vyöhykkeille.

HLJ 2015 -strategian linjaukset ovat periaatteitaan hyviä ja niihin liittyvät toimenpiteet tukevat yhteisten MAL-tavoitteiden saavuttamista. Erityisen tärkeitä toimenpiteitä ovat runkoverkon vahvistaminen uusilla säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä, raideliikenteen verkon laajentaminen, seudullisen pääpyöräilyverkon rakentaminen, liityntäpysäköinnin ja sujuvien vaihtoyhteyksien kehittäminen sekä logistiikan kehittämiseen tähtäävät linjaukset.



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 on strateginen kartta, joka luo tarkoituksenmukaisen ja oikean suuntaisen näkemyksen seudun tulevasta kehityksestä. Ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke vuosina 2016-2050 on maantieteellisesti nykyrakenteen ympärille sijoittuva ja olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tarkoituksenmukaisella tavalla hyödyntävä vyöhyke. Koska liikennejärjestelmä tukeutuu maankäyttösuunnitelmassa määriteltyyn maankäyttöön, tulee seudun kuntien asemakaavoituksessa sitoutua pitäytymään ensisijaisella kehitettävällä vyöhykkeellä.

Maankäyttösuunnitelman keskeisinä kriteereinä käytetyt tiivistyvän kaupunkirakenteen tavoite sekä saavutettavuuden paraneminen erityisesti kestävillä kulkumuodoilla ovat perusteltuja ja tuottavan riittävän tiiviin lopputuloksen.

Helsingin osalta seudun maankäyttösuunnitelma on ristiriidaton valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa.

Ovatko asunto- ja maapoliittiset linjaukset oikeansuuntaisia? Ovatko tavoitteet ja niiden sisältämät toimenpiteet riittäviä halutun kehityksen aikaansaamiseksi?

Asuntostrategian rakentamisennuste tuo esille vuosine 2016 -2025 kuntien suunnitteleman asuntotuotannon määrän ja sijainnin. Tarkasteltaessa toteutunutta asuntotuotantoa voidaan todeta, että tavoitetaso on korkea. Nykyisen sopimuksen osalta noin 90 % asuntotuotantotavoitteesta on toteutumassa. Asuntomarkkinoiden toimivuus edellyttää riittävän monenlaisten alueiden samanaikaista rakentamista. Monipuolinen hallinta- ja rahoitusmuotorakenne sekä talotyypirakenne turvaavat monipuolisen asukasrakenteen alueille.

Edistetäänkö esitetyillä toimenpiteillä riittävästi asuntotuotannon sijoittumista maankäyttösuunnitelmassa esitetyille seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille?

Asuntostrategian maa- ja asuntopoliittiset tavoitteet eivät ole ristiriidassa seudun maankäyttösuunnitelman tai liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Maaseutumaisten alueiden sekä hajarakentamisen tavoitteet ohjaavat maankäyttöä seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Täydentävän asuntorakentamisen tavoitteet tukevat yhdyskuntarakenteen tiivistymistä. On erittäin tärkeää, että valtio edistää täydennysrakentamista ohjaamalla kunnallistekniikan rakentamisavustuksia myös täydennysrakentamisalueille.

Liki 80 % nykyisistä asukkaista asuu ja tulevasta asuntotuotannosta sijoittuu seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Valtaosin tuleva asuntotuotanto sijoittuu hyvin saavutettaville alueille.



Huomionarvioista on kuitenkin, että saavutettavuuden näkökulmasta asuntotuotanto on merkittävämpää SAVU-vyhykkeellä IV kuin III. Tiivis yhdyskuntarakenne on kuitenkin joukkoliikenteellä saavutettavuuden ja palvelutuotannon näkökulmasta välttämätöntä.

Määrällisesti Helsinki tulee jatkossakin olemaan merkittävimmissä roolissa seudun asuntotuotannon osalta. Metropolin ytimen haasteena ovat mahdollisuudet vastaanottaa alueelle töihin ja opiskelemaan tulevat uudet asukkaat.

Kevään 2015 aikana käytävien MAL-neuvotteluiden aikana valtion ja kuntien tulee sitoutua kohdentamaan valtion tukema tuotanto ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Valtion tukemalla tuotannolla tarkoitetaan sekä erityyppistä valtion tukemaa vuokratuotantoa että asumisoikeustuotantoa. Valtion tukema asuntotuotanto sekä muu kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla.

Huomioivatko suunnitelmat riittävästi myös olemassa olevien asuinalueiden kehittämistarpeet?

Uuden asuntotuotannon turvaamisen lisäksi tulee kiinnittää huomiota riittävällä tasolla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Samanaikaisesti kun seudun asukasluvu kasvaa on seudulla lukuisia vanhoja asuinalueita, joilla väestö vähenee. Näiden alueiden kehitystä pitää seurata sekä kohdentaa täydennysrakentamista mahdollisuuksien mukaan näille alueille.

Asuntotuotanto on suunnitelmassa arvioitu nykyisen MAL-aiesopimuksen (2012–2015) mukaiseksi. Helsinki on vuonna 2012 solmitussa sopimuksessa sitoutunut 5 000 asunnon tavoitteeseen. Tuon sopimuksen jälkeen kaupungin oma tavoite on strategiaohjelmassa ja AM-ohjelmassa nostettu 5 500 asuntoon.

Marraskuussa 2014 hyväksytyssä MAL-sopimuksessa on suurten infrahankkeiden lisäksi sovittu asemakaavatavoitteen kasvattamisesta 25 % aiesopimuksen tasosta sekä viiden vuoden asemakaavavarannosta. Sopimuksessa asuntokaavoitus on sidottu HLJ:ssä käytettäviin saavutettavuusvyöhykkeisiin. Tarkoituksenmukaisempaa olisi jatkossa kiinnittää tarkastelu maankäyttövyöhykkeisiin.

Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä että täydennysrakentamista. Nykyrakenteen tiivistäminen vaatii useimmiten uusia infrainvestointeja, joihin ei tällä hetkellä ole mahdollisuutta saada valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia. Olemassa olevien



asuinalueiden kehittämisen haasteisiin vastaamisesta tulee jatkaa kuntien ja valtion yhteistyötä kuitenkin siten, että nykyistä hallituskautta vahvemmin asuinalueohjelman kaltaisen uuden ohjelman valmistelussa tulee olla kuntanäkemyks mukana. Myös muissa asumisen kehittämishankkeissa on tarkoituksenmukaista huomioida nykyistä paremmin kuntien näkökantoja, erityisesti erilaista erityisryhmien asumisen järjestämisessä."

Samalla lautakunta päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Käsittely

[09.12.2014 Ehdotuksen mukaan](#)

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Muutetaan kohta 36 "HLJ-suunnitelmassa esitetään seudulla otettavan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu." korvataan varsinaisessa suunnitelmassa seuraavalla virkellä: "Seudulla selvitetään erilaisia ajoneuvoliikenteen hinnoittelumalleja ja niiden mahdollisesta käyttöön otosta päätetään erikseen."

Kannattajat: Tom Packalén

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Kohta 10 poistetaan ja kohdasta 43 poistetaan virke: "Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa voidaan varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön."

Kannattajat: Tom Packalén

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muutetaan kohta 36 "HLJ-suunnitelmassa esitetään seudulla otettavan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu." korvataan varsinaisessa suunnitelmassa seuraavalla virkellä: "Seudulla selvitetään erilaisia ajoneuvoliikenteen hinnoittelumalleja ja niiden mahdollisesta käyttöön otosta päätetään erikseen."

Jaa-äännet: 3

Pekka Buttler, Elina Moisio, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 6

Hennariikka Andersson, Jape Lovén, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava, Heta Välimäki



15.12.2014

Kaj/4

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritetussa äänestyksessä puheenjohtajan vastaehdotus voitti äänin 6-3.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kohta 10 ja 43 poistetaan virke:" Pidemmällä aikavälillä liikenteen hinnoittelussa voidaan varautua siihen, että myös alueellisia maksuja voitaisiin ottaa käyttöön."

Jaa-äännet: 5

Pekka Buttler, Jape Lovén, Elina Moisio, Osmo Soininvaara, Heta Välimäki

Ei-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritetussa äänestyksessä esittelijän esitys voitti äänin 5-4.

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho

Lisätiedot

Rikhard Manninen, yleiskaavapäällikkö, puhelin: 310 37160
rikhard.manninen(a)hel.fi
Matti Kivelä, toimistopäällikkö, puhelin: 310 37145
matti.kivela(a)hel.fi

[Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta \(HKL\) 04.12.2014 § 192](#)

HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Lausunto

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:



Esitetty lausunto on pääosin HKL:n kirjeen 20.11.2014 sisältöä vastaava.

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa lausuntonaan Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman, asunstrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksista (HLJ 2015) seuraavaa:

HLJ 2015 -luonnoksessa huomionarvoista on mm. joukkoliikennejärjestelmän rakenne, joka perustuu vahvoihin runkolinjoihin ja niiden solmukohtien hyödyntämiseen. HKL operoi osaa näistä runkolinjoista ja on toteuttamassa uusia runkolinjahankkeita. Tähän liittyen HKL ehdottaa muutoksia esitettyjen raideliikenteen hankkeiden priorisointiin ja toteutusaikatauluun.

HKL pitää hyvänä Helsingin kantakaupungin raitioverkon jatkuvan kehittämistyön priorisointia yhdeksi liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmistä lähtökohdista.

Raide-Jokeri tulisi nostaa kaudella 2016–2025 aloitettavien hankkeiden priorisointijärjestyksessä heti seuraavaksi niiden hankkeiden jälkeen, jotka on asiallisesti jo esimerkiksi valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa päätetty. Raide-Jokeri on tärkein strategian mukaisista runkolinjoista, jota ei vielä ole toteutettu raideliikenteellä. Raide-Jokerin toteuttamisella parannetaan koko seudun liikennejärjestelmän toimivuutta. HLJ-valmistelun yhteydessä tehtyjen vaikutusarviointien perusteella Raide-Jokeri on liikennejärjestelmään ja maankäyttöön kohdistuvilta vaikutuksiltaan tehokkain hanke ohittaen esimerkiksi Espoon kaupunkiradan.

Laajasalon raideyhteys on HLJ-luonnoksessa sijoitettu aikajänteelle 2026–2040. Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016–2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon 2020-luvun alussa valmistuvien uusien asuinalueiden saaminen pikaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien piiriin on seudullisesti merkittävä maankäytön tehostamisen hanke, jolla maankäyttöä voidaan tiivistää olevan kaupunkirakenteen ytimen ympärille ja saadaan merkittävä määrä uusia asuntoja Helsingin keskustan läheisyyteen. Hanke on lisäksi vaikutuksiltaan olennaisesti tehokkaampi kuin moni HLJ-luonnoksessa vuosille 2016–2025 sijoitettu hanke.

Yleisesti ottaen HLJ:aan sisällytettävien liikennehankkeiden priorisoinnissa tulisi jatkossa hyödyntää yhtenäisin perustein laadittuja hankearvioiteja. Tämä asettaisi hankkeet paremmin tasavertaiseen asemaan ja tekisi niiden objektiivisen arvioinnin mahdolliseksi. Nyt



kaikista HLJ-luonnokseen sisällytettävistä hankkeista ei ole käytettävissä yhtäläisin perustein laadittua hankearviointia.

HLJ 2015:n välillä 2026–2040 toteuttavien hankkeiden joukossa tulisi mainita lisäksi ainakin keskeisimmät Helsingin luonnosvaiheessa olevaan yleiskaavaan sisältyvät raideliikennehankkeet. Näitä ovat esimerkiksi Jokeri 2 ja esikaupunkiraitiotiet.

Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. Liikennejärjestelmän tehokkaan kehittämisen näkökulmasta Malmin alueen rakentaminen edellyttää niin säteittäisten kuin poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä. Säteittäisenä yhteytenä Lahdenväylän käytävän ympäristössä kulkeva pikaraitiotie tai metro olisi tämän hetken käsityksen mukaan tarkoituksenmukaisin vaihtoehto. Poikittaisena yhteytenä Jokeri 2 -linjan kehittäminen ensin bussina ja myöhemmin raiteilla edellyttää Lahdenväylän Kivikon eritasoliittymän rakentamista. HLJ-suunnitelmaan tulisikin sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen kehittämistoimet.

Liikennejärjestelmän tehostaminen erilaisin ohjauskeinoin on kannatettavaa. HLJ-suunnitelmassa esitetään seudulla otettavan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Tämä on liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta kannatettavaa. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset kestävästi liikkumisen edistämiseen ovat mittaluokaltaan merkittävät eikä strategisia tavoitteita toteuttavia vastaavan mittaluokan vaikutuksia ole saavutettavissa edes mittavilla infrastruktuuri-investoinneilla. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu muuttaa katuverkon käyttöä nykyistä enemmän tarvepohjaiseksi ja siten vähentää ruuhkautumista sekä parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on myös liikennejärjestelmän rahoituspohjan laajentamiseksi tarpeellista. Ehdoton edellytys ajoneuvoliikenteen hinnoittelulle Helsingin seudulla tulee kuitenkin olla, että kerätyt varat palautuvat täysimääräisesti Helsingin seudun liikenneinvestointien rahoitukseen vähentämättä valtion seudulle muuten kohdistamaa liikenneinvestointia.

Seudullinen ohjaus pysäköintipolitiikassa ja liityntäpysäköinnin kehittämisessä on tärkeää. Nykyinen hajallaan oleva liityntäpysäköinnin toteuttamisvastuu ei ohjaa kokonaisuuden kannalta tehokkaimpiin liityntäpysäköinnin toteuttamisjärjestelyihin. Liityntäpysäköinnin toteuttamiseksi HLJ-luonnoksessa esitetty kustannusjako on askel oikeaan suuntaan. Liityntäpysäköintihankkeista tulisi valmistella esimerkiksi HLJ-jakson pituisia kehittämisohjelmia seudullisen



15.12.2014

tarvearvioinnin perusteella ja jakaa toteutuskustannukset esitetyn kustannusjakomallin mukaisesti.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, kehittämispäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi

[Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1274](#)

HEL 2014-012911 T 10 03 02 01

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Marko Karvinen, strategiapäällikkö, puhelin: 310 36257
marko.karvinen(a)hel.fi
Mari Randell, asunto-ohjelmapäällikkö, puhelin: 310 25823
mari.randell(a)hel.fi