

Lausunto Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) luonnoksista

Vantaan kaupunki toteaa, että hyvässä yhteistyössä laadittujen suunnitelmien kokonaisuus antaa selkeän käsityksen seudullisen kehityksen suunnasta ja sen voidaan katsoa tukevan MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista. Suunnitelmien yhteinen tavoite Helsingin seudun olemassa olevan yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja nykyisen liikennejärjestelmän täysimittaisesta hyödyntämisestä on kannatettava. Uusia kasvusuuntia ja kehittämisvyöhykkeitä on tarkoitus avata vasta seuraavilla vuosikymmenillä.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma

Ensimmäistä kertaa laadittu Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma ohjaa maankäyttöä yleispiirteisesti 14 kunnan alueella. Suunnitelmassa varaudutaan seudun merkittävään kasvuun vuosisadan puoliväliin mennessä, mikä tarjoaa erinomaiset edellytykset seudun kehitykselle. Suunnitelmassa kasvu ohjataan ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen, mikä on hyvin linjassa kaupungin omien tavoitteiden ja suunnitelmien kanssa. Seuraavan vuosikymmenen kasvu on Vantaalla osoitettu sijoitettavan yleiskaavassa rakentamiseen varatuille alueille. Ristiriitoja suunnitelmien kanssa on vasta uusien kasvusuuntien osalta. Östersundomin yhteinen yleiskaava sisältää itäisen kehittämisvyöhykkeen aluevaraukset ja liikennehankkeet. Klaukkalan suunnan osalta tarvetta on sekä maakuntakaavan että yleiskaavan muuttamiseen: työ on tarkoitus käynnistää lähivuosina.

Suunnitelmassa seutu on jaettu vyöhykkeisiin, jotka kuvaavat niiden paremmuutta asetettujen tavoitteiden näkökulmasta. Tavoitteeksi on asetettu, että vähintään 70 % uusista asukkaista sijoittuisi ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Jo nykyisellään tällä vyöhykkeellä asuvien asukkaiden osuus koko seudun väestöstä sekä asemakaavoitetun asumiskerrosalan määrä on kuitenkin selvästi yli 70 %. Vantaa katsookin, että tavoiteltavaa osuutta on varaa nostaa esitetystä asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi.

Vantaa katsoo että seudullisen maankäytön suunnitelman laatiminen yhdessä liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on ollut onnistunut toimintatapa, kahden teeman vahvan vuorovaikutuksen johdosta. Toimintatapaa kannattaa jatkaa jossain muodossa myös tulevaisuudessa. Seuraavalla kierroksella voitaisiin paneutua mm. keskuksien kehittämistavoitteisiin, mikä jäi tällä kertaa hyvien kevyelle tarkastelulle.

Helsingin seudun asuntostrategia

Helsingin seudun kuntien, HSY:n ja Kuntaliiton asiantuntijat ovat laajassa yhteistyössä laatineet Helsingin seudun asuntostrategian 2025 (HSYK 14.10.2014) ja kuntien vahva panos myös näkyy lopputuloksessa realistisuutena. Asuntostrategian nykytilan kuvaus antaa hyvän kuvan siitä, mistä tulevaisuutta lähdetään yhdessä rakentamaan. Lisäksi strategian asunto- ja maapoliittiset linjaukset ovat oikeansuuntaisia, jotta seudun kasvutavoitteet on mahdollista saavuttaa tulevaisuudessa. Ne ovat myös yhdensuuntaisia Vantaan kaupungin asunto-ohjelman ja maapoliittisten linjausten kanssa.

Asuntostrategia sisältää ensimmäisen seudun yhteisen asuntorakentamisennusteen vuosille 2016–2025. Vaikka ennuste on joidenkin kuntien osalta varsin kunnianhimoinen, se osoittaa, että seudun keskeisille ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille on mahdollista osoittaa riittävästi asuntotuotantoa tulevaa kasvua varten. Suurin huoli seudulla ei näytä tulevaisuudessa sittenkään olevan asuntorakentamisen tonttivarannon vähäisyys vaan asuntorakentamiseen vaadittavan kuntatekniikan ja palveluiden rahoittaminen.

Vantaan kaupunki haluaa painottaa, että erityisen tärkeä tavoite asuntostrategiassa on olevien asuinalueiden kehittäminen, jota on strategiassa onnistuneesti painotettu. Täydennysrakentamisen edistäminen kaikin tavoin, myös lainsäädännöllä sekä valtion tukien ja asumisen rahoitusjärjestelmän kehittämisellä, on erittäin tärkeää, jotta saataisiin nykyinen infrastruktuuri ja palveluverkko hyödynnettyä täysimääräisesti. Erityistä huomiota on kaikkien toimijoiden kiinnitettävä siihen, että

asuinalueet ovat hallintamuotorakenteeltaan ja asuntotyypeiltään monipuolisia sekä elinympäristöltään viihtyisiä ja sosiaalisesti kestäviä.

HLJ strategisena suunnitelmana

Nykyisellään HLJ on strateginen suunnitelma, joka ottaa laajasti kantaa liikenteeseen kohdistuvaan toimintaan. Suunnitelman nykyisen laajuuden vastapainoksi HLJ-työtä voisi jatkossa kehittää käsittämään ainoastaan olennaiset ja suuret linjaukset. Linjauksia tarkennettaisiin erillisillä selvityksillä, joista kunnilta pyydetäisiin erikseen lausunnot.

Varsin laajan ja yleispiirteisen HLJ-suunnitelman täydentämiseksi Vantaan kaupunki on laatimassa Vantaan liikennepoliittista ohjelmaa (VALO), jossa määritetään Vantaan painotus ja panostus HLJ:n mukaisiin teemoihin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma koostuu suunnitelmaraportista, toimenpidekorteista ja vaikutusten arvioinnin raportista. Toimenpidekorteissa on vielä useita virheitä ja vanhentunutta tietoa, joten kortit tulee korjata ennen lopullisen suunnitelman hyväksymistä. Lisäksi esimerkiksi Resurssitehokkaat toimintamallit -osio ei sisällä toimenpiteitä, aikataulua tai vastuutahoja, jolloin jää epäselväksi kenen vastuulle toteuttaminen jää.

Maankäyttösuunnitelma, joukkoliikenne ja pyöräily

Vantaan tavoitteena on kehittää joukkoliikenteen runkoverkkoa ja solmupisteitä. Suunnitelmassa solmupisteitä on kolmea eri luokkaa, ja luokat ovat hyvin eritasoisia. Vaihtoterminaalit liittyvät keskustojen kehittämiseen ja Kehäradan investointien tehokkaaseen hyödyntämiseen. Sen sijaan monet Vantaan alueen vaihtopaikaksi merkityt pisteet sijaitsevat melualueilla ja ovat siten hyvin hankalia alueita maankäytön kehittämiseksi.

HLJ:ssä tulisi esittää runkolinjoiksi vain aluekeskusten väliset yhteydet, ja ratkaista muut mahdolliset hyvän palvelutason reitit tarkemmassa suunnittelussa sitten, kun matkustajakysynnästä on tehty riittävät selvitykset. Kaupungin resurssit eivät riitä suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen yhden poikittaisen ja kolmen säteittäisen runkolinjan toteuttamiseen vuoteen 2025 mennessä. Lisäksi tulisi selvittää koskeeko hyvän palvelutason laajentamisen tavoite vain erinomaisen palvelun vyöhykettä vai myös kilpailukykyisen tai kohtuullisen palvelun vyöhykkeitä.

Lausuntopyynnössä kysytään miten joukkoliikenteen palvelutaso ja seudullisen pyöräilyverkosto on sovitettu yhteen maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa. Joukkoliikenteen palvelutaso ja maankäytön suunnittelu ovat hyvin yhteen sovitettuja sekä HLJ:ssä että Vantaan omissa suunnitelmissa. Vantaalla on laadittavana tarkastelu "Joukkoliikennekaupunki Vantaa", jossa tarkastellaan maankäytön ja palveluiden sijoittumista joukkoliikenteen palvelutason kannalta. Työ valmistuu vuoden 2014 lopussa.

Pyöräilyverkkoa ei HLJ:ssä ole suunniteltu asuntotuotannon näkökulmasta, vaan pyöräilyn seudullisen verkon kehittämisen kannalta. Tällä on merkitystä esim. Aviapolis-alueen tavoitettavuuteen sekä kestävien kulkumuotojen käytön lisääntymiseen seudulla. Vantaa on tehnyt Pyöräilyn laatukäytävät Vantaalla -suunnitelman, jossa ennen vuotta 2020 pyritään yhteysvälien ja laadun kehittämiseen nykyisiä yhteyksiä täydentämällä ja pienillä toimenpiteillä. Vasta vuoden 2020 jälkeen ryhdytään toteuttamaan tavoitetilanteen laatureitistöä ja laatutasoa kattavammin. Vantaa panostaa jatkossakin kunnossapidon priorisoinnissa joukkoliikenteen reittikatuihin ja pyöräilyn pääreittien talvikunnossapitoon. Käyttäjän kannalta tärkeintä on reitin jatkuvuus ja laatutason ennakoitavuus vuodenajasta ja väylän ylläpitäjästä riippumatta.

Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnin ratkaisut ovat Vantaalle tärkeitä. Vantaa on houkutteleva liityntäliikenteen sijaintikunta, sillä valtakunnalliset moottoriväylät tuovat matkustajia hyvän palvelutason junaliikenteen asemille. Kaupunki kehittää jatkossa asemanseutujansa tehokkaiksi asunto- ja palvelukeskittymiksi, jolloin nykyiset pysäköintikentät joudutaan korvaamaan investointikustannuksiltaan huomattavasti

kalliimmalla maanalaisella pysäköinnillä tai laitospysäköinnillä. Tästä syystä Vantaalle on tärkeää, että liityntäpysäköinnin kustannusjaosta ja ylläpidosta tehdään seudulliset sopimukset Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion kesken. Tähän asti neuvotteluja on käyty vain HSL:n ja valtion välillä.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa Suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi sovittiin elokuussa 2014, että vuonna 2015 valmistuvan Kehäradan liityntäpysäköinnin toteuttamiseen liittyvät vastuu- ja rahoituskysymykset ratkaistaan erikseen HLJ2015-työn yhteydessä tehtävien selvitysten pohjalta. Yleispiirteinen HLJ ei nykyisellään vielä ole riittävä instrumentti yksityiskohtaisen vastuun ja rahoituskysymysten ratkaisemiseen, vaan asia edellyttää tarkempaa sopimista.

Lausuntopyynnössä kehoitetaan ottamaan kantaa siihen, sitoutuuko kunta liityntäpysäköinnin kustannusjakoehdotukseen, joka sisältää vaihteluvälin eri osallisten maksamista kustannusosista. Vantaa katsoo sijaintikunnalle esitetty kustannusosuuden olevan liian suuri. Vantaa pitää tärkeänä ”hyötyjä maksaa” -periaatteen ulottamista liityntäpysäköinnin rahoittamiseen ja liityntäpysäköinnin kustannukset tulee kohdistaa pääosin matkustajan kotikunnalle. Esimerkiksi Ruskeasannan tuleva liityntäpysäköinti palvelee pääosin kehyskuntien asukkaita, jolloin ei ole perusteltua, että Vantaa pelkästään pysäköinnin sijainnin perusteella maksaisi esitetyn sopimusmallin mukaisen 30–50 % osuuden mahdollisesti kalliista laitospysäköinnistä. Em. perusteilla Vantaa ei voi sitoutua esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakoon. Sijaintikunnan osuus kustannuksista saa olla enintään 30 %.

Suunnitelman mukaan liityntäpysäköintikohteet ohjelmoidaan osana KUHA-ohjelmointia. Se ei voi olla ainoa toteuttamistapa, koska liityntäpysäköintiä rakennetaan myös muihin hankkeisiin esim. kauppakeskuksiin liittyen. Nykyisen KUHA-rahoituksen määrällä ei liityntäpysäköintiongelmia voida ratkaista.

Liityntäpysäköinnin tulee tapahtua mahdollisimman lähellä matkan alkupäätä. Ohjauskeinona esitetään seudullista hinnoittelua siten, että seudun ydinvyöhykkeellä (Kehä III:n sisäpuolella) varaudutaan maksullisuuteen ja etäämpänä henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla maksutonta. Kehäradan aloittaessa liikenteensä heinäkuussa 2015 Kehäradan keskeisten liityntäpysäköintialueiden kuten Myyrmäki, Martinlaakso, Vantaankoski, Vehkala, Kivistö ja Tikkurila pysäköintiä on tarkoituksenmukaista rajoittaa pelkästään joukkoliikenteen käyttäjille. Pienehköllä pysäköintimaksulla katetaan vähintään alueiden operointikustannukset.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

HLJ:ssä esitetään ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteutusmallin ja lainsäädännön laatimista sekä mallin käyttöönottamista suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Hinnoittelumalli olisi käytettävissä aikaisintaan vuonna 2020 päätöksentekoprosessista ja lainmuutostarpeista johtuen. Tuotot tulee suunnitelman mukaan saada käyttöön vuodesta 2020 alkaen, jotta HLJ 2015 voi toteutua.

Vantaa pitää tärkeänä, että toteutusmalli suunnitellaan ja sen toteuttamisedellytykset selvitetään kattavasti. Toteutusmalli ei saa johtaa selkeään maksuvyöhykerajaan, joka pakottaisi rakentamaan Vantaan alueelle lisää liityntäpysäköintikapasiteettia tai haittaisi Vantaan liikenneverkon toimivuutta. Mallin tulee kannustaa liityntäpysäköinnin sijaan joukkoliikenteen käyttöön koko matkalla. Edellä mainituilla perusteilla Vantaa edellyttää, että ensisijaisesti on selvítettävä ajettuihin kilometreihin perustuvia maksujärjestelmiä. Hinnoittelutuotot on kohdennettava seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Pysäköintipolitiikka

HLJ:ssä esitetään seudullisen pysäköintipolitiikan laatimista 2016–2020. Siinä määriteltäisiin seudullinen pysäköintinormisto, jolla rajoitettaisiin mm. pysäköinnin toimimista kilpailutekijänä toimitilojen työntekijöille ja asiakkaille. HLJ:ssä esitetään, että pysäköintipolitiikan osana määritellään vaihteluvälinormi myös asuinalueiden pysäköintipaikkamäärille.

Helsinki, Espoo ja Vantaan ovat yhteisesti laatimassa Pääkaupunkiseudun toimitilojen pysäköintiselvityksen. Selvityksen pohjalta Vantaa päättää omasta normistostaan. Vantaalla tavoitteena on, että pysäköintipaikkamäärän arvioinnin perusteena käytetään kunkin alueen kehittämisen yleisiä tavoitteita asumisen ja elinkeinojen kannalta. Em. perusteilla Vantaa katsoo, että seudullisen pysäköintinormin laatimiseen ei ole lähivuosina tarvetta.

Logistiikka

Logistiikka on noussut HLJ 2015 keskeiseksi teemaksi sekä tehdyn tavaraliikennetutkimuksen että nettikaupan kasvun myötä. Logistiikan painopisteen siirtyminen Kehä III:n pohjoispuolelle vaikuttaa Keski-Uudenmaan tieverkkoa koskeviin suunnitelmiin. Itä-länsisuuntaisen poikittaisyhteyden merkityksestä ja sen sijainnista on tekeillä selvitys, joka ei ehdi valmistua tätä lausuntoa tehdessä. Tämän hankekokonaisuuden suunnittelumäärärahat tulee sisällyttää jo HLJ:n ensimmäiselle kaudelle.

Vantaa pitää erittäin tärkeänä, että myös raskaan liikenteen palvelualueiden sijainnista ja omistuksesta sovitaan. Sijaintikunta ei voi olla palvelualueiden ja niihin liittyvien katu- ja tiejärjestelyiden toteutuksesta yksin taloudellisesti vastuussa, vaan kustannustenjaosta tulee pystyä sopimaan kuntien ja valtion kesken. Vantaan Luhtaanmäkeen suunnitteilla olevan uuden palvelualueen ja sen edellyttämien katu- ja tiejärjestelyiden pelkät investointikustannukset tulevat olemaan noin kymmenen miljoonaa euroa. Tällaista investointikohdetta on mahdotonta sisällyttää kaupungin omiin investointiohjelmiin lähitulevaisuudessa.

Varikot

Joukkoliikenteen varikkojen sijainti ja omistus pääkaupunkiseudulla on toistaiseksi ratkaisematta. Suunnitellun runkoverkon yhteyksistä osa soveltuu raitiovaunulla liikennöitäväksi, mutta seudulliselle raitiovaunukalustolle ei ole toistaiseksi varattu varikkoalueita raideverkoston välittömään läheisyyteen. Bussivarikoiden sijainti ei ole sidottu yksittäisiin linjastoratkaisuihin, mutta sijaintipaikka vaikuttaa suuresti operointikustannuksiin siirtoajojen vuoksi. HSL-alueella tulee yhteisesti sopia bussivarikoiden omistus, hankinta ja toimintastrategia ja määritellä eri toimijoiden roolit. Toimenpidekortissa Hakunilan varikon korvaava varikko tulee ohjelmoida vuosille 2017–2020.

Tie- ja raideinvestoinnit

Vantaan näkökulmasta on hyvä, että HLJ 2015:n investointihankkeista ensimmäiseksi on nostettu pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA). Hankkeiden ohjelmoinnin onnistumisessa seudullisella yhteistyöllä on keskeinen rooli. KUHAN teemat (kävely ja pyöräily, joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti, logistiikka, maankäyttö sekä meluntarjonta) ovat myös Vantaan kannalta keskeisiä. Erityisesti meluntorjunnan toteutusta tulee korostaa ja kiirehtiä, koska valtion pääväylien melusuojauksen puutteet rajoittavat ja hidastavat kohtuuttomasti asumisen täydennysrakentamista Vantaalla.

Keskisuuret tiepaketit -kokonaisuus sisältää Vantaalle erityisen tärkeän Lahdenväylän ja Jokiniementien vaihtopysäkit -hankkeen. Vantaa esittää aikaistettavaksi Kuninkaantammen eritasoliittymän toteutusta yhteishankkeena Helsingin kanssa siten, että se toteutettaisiin jo ensimmäisellä kaudelle 2015–2025 nykyisen Silvolan pientaloalueen rauhoittamiseksi uuden asuinalueen aiheuttamalta läpiajoliikenteeltä.

HLJ 2015:ssä investoinnit on sijoitettu toteutettavaksi joko ennen vuotta 2025 tai ennen vuotta 2040. Toimenpidekortissa ajoitusta eri investointien osalta on kuitenkin tarkennettu, ja Ruskeasannan asema on merkitty toteutettavaksi vuosina 2016–2025. Vantaa ja LVM ovat tehneet aiesopimuksen Liikenneviraston kanssa Vehkalan, Kivistön ja Ruskeasannan asemien toteuttamisesta Kehäraprojektissa (KV 12.12.2011). Sopimus pitää sisällään myös liityntäpysäköintialueiden ja linja-autoterminaalien toteuttamisen. Sopimuksen tavoitteena on, että Ruskeasannan asema valmistuu viimeistään vuonna 2020. Vantaa katsoo jo suorittaneensa oman osuutensa Ruskeasannan aseman investoinneista Vehkalan ja Kivistön asemien rakentamisen yhteydessä. Lisäksi asema palvelee erityisesti KUUMA-kuntien liityntää

Kehäradalle eikä vantaalaisia. Em. perusteilla Vantaa ei katso olevansa osallinen toimenpidekortin kustannusjaossa, vaikka pitääkin erittäin tärkeänä Ruskeasannan aseman toteuttamista liityntäpysäköinteineen.

Vantaan maankäyttöä on pitkäjänteisesti kehitetty raideliikenteeseen tukeutuen. Kehäradan valmistumisen myötä kaupungissa on 14 asemaa. Junaliikenteen häiriöttömyys on Vantaalle joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta keskeinen palvelutasotekijä mm. vaihtojen sujuvuuden kannalta. Tästä syystä Vantaa pitää kaikkia Helsingin ratapihan toimivuutta parantavia toimia (Pasilan läntinen lisäraide ja Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen /HELRA) kiireellisinä ja Pisaran toteutusvalmiuden edistämistä (suunnittelu) tärkeänä.

Koko seudun elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn säilyttämiseksi Vantaa esittää, että jatkossa aktiivisesti selvitetään Lentoaseman raideyhteyden nopeuttamista kuitenkin heikentämättä nykyisten asemien palvelutasoa olennaisesti.

HLJ 2015:ssä tulisi varautua myös seuraavan toteutuskauden suurimpien ja kalleimpien hankkeiden suunnitteluun, jotta tulevaan hankkeeseen voidaan varautua maankäytön suunnitteluratkaisuissa sekä talousarvioissa. Kaudella 2015–2025 suunniteltavia hankkeita Vantaan kannalta ovat Kehä IV, Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala), Vallinojan asema sekä Östersundomin tie- ja katu yhteydet. Vantaa ei ole varautunut kalliiden metrohankkeiden kuten itämetron suunnitteluun ennen vuotta 2025.

Suuret HLJ 2015:ssä esitetyt joukkoliikenteen infrahankkeet nostavat väistämättä joukkoliikenteen infrakorvauksien määrää. Joukkoliikenteen infrakorvauksilla kohdistetaan yhtenäisen joukkoliikennealueen (nyt HSL-alue) joukkoliikenteen investoinneista aiheutuvat kulut alueen jäsenkunnille käytön suhteessa. Liityntäpysäköinnin kustannuksille on esitetty jakoperusteet Helsingin seudun 14 kunnan kesken, mutta joukkoliikenteen infrakustannukset kohdentuvat ainoastaan HSL-alueelle. Joukkoliikenteen infrakustannusten kokonaismäärää ja jakamista kaikkien Helsingin seudun kuntien kesken tuleekin selvittää.

Vaikutustenarviointi

Vaikutuksia on arvioitu HLJ:stä siten, että arviointiaineistoon on sisällytetty maankäyttösuunnitelma ja asuntostrategia. Vaikutusten arvioinnit on tehty kattavasti ja laaja-alaisesti. Suunnitelman suurimpia ongelmakohtia on kuitenkin vaikea löytää niin vaikutusten arvioinnin raportista kuin HLJ:n pääraportistakin. Ympäristövaikutukset, jotka ovat pääosin negatiivisia tai neutraaleja, eivät korostu raporttien teksteissä. Vaikutustenarvioinnissa monien tavoitteiden toteutumisedellytykseksi mainitaan solmupisteiden toimivuus. Suunnitelmassa solmupisteitä on kolmea eri luokkaa, ja luokat ovat hyvin eritasoisia. Vaikutuksia arvioidessa tulee eritellä onko tavoitteiden toteutuminen kiinni lähinnä vaihtoterminaalien kehittämisestä, vai onko myös määritellyillä vaihtopaikoilla ja seutupysäkeillä merkitystä.