



Yhteenveto Maankäyttösuunnitelmasta, Asuntostrategia
2025:ta ja HLJ 2015:sta annetuista lausunnoista ja
kannanotoista

30.1.2015



Tiivistelmä

Suunnitelmien muodostama kokonaisuus

Suunnitelmien samanaikaista valmistelua ja käsittelyä pidettiin itsessään arvokkaana prosessina, ja yhteistyötä ja vuorovaikutusta yhteisen näkemyksen saavuttamiseksi kiitettiin. Suunnitelmakokonaisuutta pidettiin riittävän hyvänä antamaan seudun kehittämislle hyvät lähtökohdat ja toteuttamisedellytykset. Lausunnoissa ja kannanotoissa tuotiin esiin, että suunnitelmat tukevat MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista. Maankäyttöä toivottiin kuitenkin kohdennettavan enemmän ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. Maankäytön roolin vahvistumista pidettiin myönteisenä, mutta samalla maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun keskinäisen vuorovaikutuksen tiivistämistä entisestään toivottiin. Sekä Helsingin yleiskaavaluonnoksessa esitetyt kaupunkibulevardeja että Malmin lentokenttäalueen suunnittelukysymyksiä pidettiin tärkeinä jatkoselvityskohteina. Ilmastotavoitteet esitettiin kytkettäväksi vahvemmin osaksi seudullista suunnitelmaa.

Maankäyttösuunnitelma

Lausuntojen mukaan suunnitelma vastaa pääosin käsitystä yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta, mutta myös toiveita tarkennuksiksi esitettiin mm. rakenteen suuntaamiseksi voimakkaammin ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Lausunnoissa esitettiin toive, että ensisijaisesti kehitettävän vyöhykkeen asukkaiden osuus nostettaisiin 80 %:in. Lausunnoista ilmeni myös muutama tarkennustoive vyöhykkeiden rajauksiin, toteuttamisjärjestykseen ja rakentamisen tehokkuuteen.

Väestö- ja työpaikkaprojektioihin (1 % keskimääräinen vuotuinen väestönkasvu) tyydyttiin pääsääntöisesti, vaikka joidenkin kuntien osalta todettiin, että vuotuinen kasvu on voimakkaampakin. Mitoitustiedoista pyydettiin tarkempia kuvauksia sekä ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden osalta, että selostukseen yleisesti. Useammassa lausunnossa on todettu, että suunnitelmaan tulee määritellä mitä tarkoitetaan seudullisella rahoituksella, johon on viitattu vyöhykkeiden kuvauksissa.

Kriteereihin oltiin pääsääntöisesti tyytyväisiä, mutta niiden vaikuttavuuteen itse suunnitelmaan ja vaikuttavuuden kuvaamiseen toivottiin vahvistusta. Seurannan osalta ei esitetty kehittämissuunnitelmia.

Viherrakenteen osalta toivottiin tarkennuksia aineistoon, jotta seudulliset viheryhteydet erottuvat nk. valkoisista alueista. Esitettiin myös näkemys, että itse suunnitelmasta näyttäisi puuttuvan vihreän ja sinisen infran näkökulma.

Oma-aloitteisten keskustusten tarkastelua pidettiin hyvänä avauksena. Pieniä tarkistuksia toivottiin selostukseen ja myös karttaesitykseen. Erityisesti toivottiin keskustusten syvällisempää tarkastelua suhteessa vyöhykkeiden ajoitukseen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Aineistossa ei ollut selkeästi kuvattu yhteyttä SOVA työhön, ja lausunnoissa pyydettiin laatimaan vaikutusten arviointi myös maankäyttösuunnitelman osalta. Erityisesti melu, tärinä ja ilmansaasteet ja niiden arviointi nousivat lausunnoissa esiin.

Useammassa lausunnossa todettiin myös, että suunnitelmassa tulee selkeämmin kertoa miten suunnitelma suhtautuu juridisiin kaavoihin ja miten maankäyttösuunnitelmaa tulee tulkita. On myös todettu, että



suunnitelmassa ei ole otettu kantaa vuoden 2012 MAL-aiesopimuksen yhteydessä sovitun yhteisen yleiskaavan tarpeeseen ja ajoitukseen.

Työpaikka-alueiden osalta toivottiin, että suunnitelman tulisi antaa eväitä kehysalueen työpaikkaomavaraisuuden kasvattamiseen. Lisäksi toivottiin mm. KUUMA-kuntien pientalotuotannon parempaa huomioimista, sekä kantaa Malmin lentokentän kohtaloon.

Asuntostrategia

Helsingin seudun asuntostrategiasta lausuneet tahot pitivät kannatettavana asuntotuotannon keskittämistä seudullisille kehittämisvyöhykkeille ja kestävien joukkoliikenneyhteyksien yhteyteen. Useat tahot toivoivat ehdotettua voimakkaampaa yhdyskuntarakennetta tiivistävä ohjausta. Omakotiasumisen toivottiin sijoittuvan taajamien ja kylien yhteyteen hajarakentamisen sijaan.

Lausunnoissa korostettiin täydennysrakentamisen merkitystä. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja kunnallistekniikan piiriin sijoittuvaa täydennysrakentamista kannatettiin taloudellisena, ruuhkautumista vähentävänä ja ilmastoviisaana suuntana. Täydennysrakentamisen tukemiseksi ehdotetaan lausunnoissa ARA:n kunnallistekniikka-avustusten kehittämistä, perusparantamisen rahoituksen kehittämistä ja nykyistä voimakkaampaa kiinteistökehittämistä (ml. purkava saneeraus). Muutoksia toivottiin myös lainsäädäntöön, erityisesti asunto-osakeyhtiölakiin täydennysrakentamisen tukemiseksi ja maankäyttö- ja rakennuslakiin lunastusmenettelyn kehittämiseksi.

Merkittäväksi teemaksi lausunnoissa nousi pääkaupunkiseudun asumisen kalleus ja esille nostettiin näkemyksiä kohtuuhintaisen asumisen lisäämiseksi. Lausunnoissa korostettiin, että Helsingin seudulla asumisen kalleus ei ole vain asuntopoliittinen ongelma vaan myös elinkeino-, työvoima- ja sosiaalipoliittinen kysymys. Kohtuuhintaisuuden lisäämiseksi lausunnoissa esitettiin tarjonnan merkittävää lisäämistä, kustannustietoisempaa asemakaavoitusta, kilpailua edistävää maapolitiikkaan, uusia asuntorahoituksen malleja sekä toimijakentän laajentamista.

HLJ 2015

HLJ 2015 -suunnitelman strategisia tavoitteita pidettiin onnistuneina ja toimenpiteitä hyvin kiteytettyinä. Lausunnoissa saavutettavuuden, sujuvuuden, kestävyuden ja vastuullisuuden lisäämistä liikennejärjestelmässä pidettiin arvokkaina pyrkimyksinä. Kansainvälistä saavutettavuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä pidettiin tärkeänä tarkastella jatkossa vahvemmin.

Isojen infrahankkeiden keskinäisestä priorisoinnista ensimmäisellä kaudella annettiin erilaisia kannanottoja ja hankkeita haluttiin toteutettavan esitettyä nopeammin. Joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkoston yhteensovittamisen maankäytön ja asumisen suunnitelmiin katsottiin pääosin onnistuneen hyvin. Samalla kuitenkin tuotiin esiin, että suuri osa asukkaista sijoittuu jatkossakin heikon joukkoliikennetarjonnan alueille. Lausunnoissa nostettiin esiin huoli joukkoliikenteen palvelutason parantamisen rahoitusmahdollisuuksista näköpiirissä olevassa taloustilanteessa.

Linjaus: Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

Runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin perustuva joukkoliikennejärjestelmä sai lausunnoissa ja kannanotoissa laajaa kannatusta. Myös paikallisten yhteyksien merkitystä korostettiin kuntien lausunnoissa. Poikittaisen liikenteen ja sitä palvelevien solmupisteiden merkitystä korostettiin.



Liityntäpysäköinnin kehittämistä pidettiin yleisesti tärkeänä. Ehdotetun kustannusjakomallin hyväksymisen edellytyksenä pidettiin, että siitä sovitaan seudullisesti kuntien ja valtion kesken ja toteutettavat liityntäpysäköintikohteet ohjelmoidaan seudullisesti.

Lausunnoissa ja kannanotoissa seudullisen pääpyöräilyverkon kehittämistä pidettiin tärkeänä. Pyöräilylle tulee kohdentaa rahoitusta ja eri osapuolten tulee sitoutua toteutukseen.

Linjaus: Hyödynnetään informaatio ja ohjauskeinoja tehokkaasti

Suurin osa kuntatahoista ei ollut vielä valmis hyväksymään ajoneuvoliikenteen hinnoittelua, mutta puolsi hinnoittelun selvittämistä. Valtiohallinnon lausunnoissa suhtauduttiin positiivisesti hinnoitteluun. Lausunnoissa ja kannanotoissa tuotiin voimakkaasti esiin, että esitetyn mukaisen hinnoittelun edellytyksenä on kerättyjen tuottojen kohdentaminen seudun liikennejärjestelmään ilman, että valtion liikenne-rahoitus vähenee. Elinkeinoelämän edustajien kannanotoissa korostui kielteinen suhtautuminen hinnoitteluun. Lausunnoissa ja kannanotoissa annettiin monipuolisia näkökohtia hinnoittelun lähtökohdista ja selvitettävistä aihealueista.

Häiriönhallintaa pidettiin tärkeänä kehityskohteenä, ja informaation kehittäminen seudullisena yhteistyönä sai kannatusta.

Linjaus: Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

Logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistamiseen suhtauduttiin lausunnoissa ja kannanotoissa erittäin positiivisesti, ja Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksen merkitystä korostettiin. Tavaraliikenteen palvelualueiden osalta korostettiin toimintamallien ja vastuunjaon kehittämisen tärkeyttä. Valtiohallinnon lausunnoissa huomautettiin, että ajoneuvoliikenteen käsittely jäi liian vähälle huomiolle ja verkon luokittelu kaipaa vielä tarkentamista.

Linjaus: Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla

Lausunnoissa ja kannanotoissa annettiin selkeä tuki pienille kustannustehokkaille hankkeille (KUHA), ja hankkeiden teemoja pidettiin onnistuneina. Lausunnoissa korostettiin, että valtion KUHA-rahoitus ei saa vähentää perusväylänpidon rahoitusta. Myös keskisuurten KUHA-hankkeiden sisällyttämistä ohjelmointiin ehdotettiin.

Lausunnoissa ja kannanotoissa suhtauduttiin positiivisesti yhteistyön lisäämiseen joukkoliikenteen suunnittelussa ja yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostamiseen. Huoli valtion joukkoliikenne-rahoituksen pienenemisestä sekä ylipäättään liikennejärjestelmän kehittämisen resurssien puute nostettiin voimakkaasti esiin. Joukkoliikenteen kasvavat infrakorvaukset HSL-kunnissa tuotiin esille, ja yhteistä seudullista vastuuta infrakustannusten kattamisessa kaivattiin. Seudullisen joukkoliikenteen johtoryhmän perustaminen sai lausunnoissa pääosin kannatusta.

Euroopan unionin rahoituksen hyödyntämistä sekä seudullisten rahastojen ja yhtiömallien tarkempaa selvittämistä ehdotettiin.

Resurssitehokkaiden toimintamallien osalta lausunnoissa nostettiin esiin mm. älyliikenteen mahdollisuudet.

Vaikutusten arviointi (SOVA)

Lausunnoissa tuotiin esiin, että arviointi täyttää SOVA-lain sisältövaatimukset. Arviointityön nähtiin tuottaneen tärkeää ja monipuolista vaikutustietoa valmistelutyöhön. Sen nähtiin myös nostaneen hyvin esille maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja HLJ:n yhteisiä ongelmakohtia, kuten henkilöautoriippuvaisen asuntorakentamisen jatkumisen laajalla alueella. Melun ja muiden ympäristöhaittojen torjuntaan tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Lausunnoissa ja kannanotoissa esitettiin, että vaikutusten arvioinnissa tulisi tarkastella laajemmin liikenne- ja maankäyttöratkaisujen vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin, logistisiin kustannuksiin sekä seudun ja koko Suomen kilpailukykyyn. Lisäksi vaikutusten arviointiin ehdotettiin lisäystä muuttuvan ilmaston aiheuttamista turvallisuusriskeistä.



Sisällysluettelo

2. Johdanto	8
3. Suunnitelmien muodostama kokonaisuus	10
3.1 Suunnitelmien laatimisprosessi.....	10
3.2 Suunnitelmakokonaisuuden toimivuus seudullisesta näkökulmasta.....	11
3.3 Suunnitelmakokonaisuus MAL-vision ja tavoitteiden näkökulmasta.....	14
4. Maankäyttösuunnitelma	15
4.1 Vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus käsitystänne seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta?.....	15
4.2 Ovatko seudullisiin liikennehankkeisiin kytkeytyvien kehittämisvyöhykkeiden määritelmät oikeansuuntaisia?.....	17
4.3 Työpaikka-alueet	19
4.4 Omailmeiset keskukset.....	20
4.5 Viherrakenne	21
4.6 Väestö- ja työpaikkaprojektio.....	21
4.7 Kriteerit ja mittarit.....	22
4.8 Rahoitus.....	23
4.9 Vaikutusten arviointi	24
4.10 Suhde kaavoitukseen.....	25
4.11 Muut havainnot.....	25
5. Asuntostrategia	26
5.2 Asunto- ja maapoliittiset linjaukset.....	26
5.1.1 Asuntotuotannon rakenne	26
5.1.2 Täydentävä asuntorakentaminen sekä vanhojen asuinalueiden kehittäminen ja uudistaminen..	34
5.1.3 Maaseutumaiset alueet ja hajarakentaminen.....	36
5.1.4 Seudun maapolitiikka	37
5.1.5 Asunto- ja yhdyskuntarakentamisen tuet	38
5.1.6 Erityisryhmien tarpeiden huomioiminen	40
5.2 Maankäytön, liikenteen ja asumisen yhteensovittamisen jatkotoimenpiteet.....	41
5.2.1 Saavutettavuus ja eheä yhdyskuntarakenne.....	41
5.2.2 Näkökulmia pysäköintiin	42
5.2.3 Näkökulmia liikenteeseen	43
5.2.4 Näkökulmia kaavoitukseen.....	44



5.2.5 Esteettömyys ja rakennusmääräykset.....	44
5.2.6 Seuraava MAL-aiesopimus	45
5.2.7 Muu jatkosuunnittelu	45
6. HLJ 2015.....	47
6.1 Linjausten ja toimenpiteiden strateginen merkitys seudun liikennejärjestelmässä	47
6.2 Joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkoston yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asunstrategian kanssa.....	50
6.3 Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa	51
6.3.1 Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko ja täydentävä liityntäliikenne	51
6.3.2 Solmupisteet ja kävely-ympäristöt	54
6.3.3 Seudullinen pääpyöräilyverkko	55
6.3.4 Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja kustannusjakoehdotus	56
6.4 Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti	59
6.4.1 Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu	59
6.4.2 Liikennejärjestelmän rahoittaminen	63
6.4.3 Häiriönhallinta ja informaatio	64
6.4.4 Seudullinen pysäköintipolitiikka	65
6.4.5 Liikkumisen ohjaus	66
6.5 Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta	66
6.5.1 Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso.....	66
6.5.2 Tavaraliikenteen palvelualueet	68
6.5.3 Tie- ja katuverkon toimivuus	69
6.6 Liikenteen infrastruktuurihankkeet	70
6.6.1 Yleiset kommentit.....	70
6.6.2 Hankkeet ja niiden priorisointi	73
6.7 Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla	79
6.7.1 Pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)	79
6.7.2 Yhtenäinen joukkoliikennealue	80
6.7.3 Resurssitehokkaat toimintamallit (yhteistyötä ja pilotteja, liikenne palveluna, ympäristökuormitusta vähentävät toimintamallit).....	82
7. Vaikutusten arviointi (SOVA)	83
8. Kehittämisehdotuksia suunnitteluun	86



LIITE 1: Luettelo tahoista, joilta on pyydetty lausunto, ja luettelo tahoista, joille on lähetetty tieto mahdollisuudesta antaa kannanotto 89

2. Johdanto

Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK hyväksyi kokouksessaan 14.10.2014 Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian luonnokset lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen suunnitelmaluonnokset viimeistellään alkuvuodesta 2015 ja HSYK käsittelee ja hyväksyy omalta osaltaan maankäyttösuunnitelman sekä asuntostrategian ja lähettää ne edelleen hyväksyttäväksi pääkaupunkiseudun kuntiin. KUUMA-kunnat saavat suunnitelmat hyväksyttäväkseen kuntien yhteisen KUUMA-johtokunnan kautta.

HSL:n hallitus päätti lähettää Helsingin seudun liikennejärjestelmäluonnoksen lausuntokierrokselle kokouksessaan 21.10.2014. 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.

Liitteessä 1 on luettelo tahoista, joilta on pyydetty lausunto, ja luettelo tahoista, joille on lähetetty tieto mahdollisuudesta antaa kannanotto. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla on ollut mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksista.

Tähän yhteenvetoon on koottu HSL:än saapuneiden lausuntojen ja kannanottojen keskeisimmät näkökohdat eri aihepiirejä kuvaavien otsikoiden mukaan. Näkökohdat on järjestetty kunkin otsikon alle siten, että ensin tulevat kuntasektorin, sitten valtionhallinnon ja näiden jälkeen järjestö- ja muiden vastaavien tahojen sekä yksittäisten kommentoijien kannanotot.

Yhteenvetoon on kirjattu kunkin lausunnon tai kannanoton suunnitelmaluonnosten näkökulmasta tärkeimmät kommentit alkuperäistekstiä tiivistäen mutta muuten mahdollisimman vähän muokaten. Näkemyksen esittäjä on mainittu suluissa kommentin lopussa. Silloin, kun useampi taho on esittänyt samansisältöisen näkökohdan, on kaikki tahot mainittu suluissa kommentin jälkeen.

Suunnitelmat viimeistellään alkuvuodesta 2015 lausuntojen ja kannanottojen pohjalta. Saatua palautetta hyödynnetään myös jatkotöissä.

Tavoitteena on, että suunnitelmista on HSL:n hallituksen ja Helsingin seudun yhteistyökokouksen (HSYK) päätökset maaliskuun 2015 loppuun mennessä. Hyväksytyjen suunnitelmien pohjalta neuvotellaan seuraavan MAL-aiesopimuksen 2016–2019 toimenpiteet ja resurssit kehittämistoimien suuntaamiseksi.

Lausuntoja on saatu 28 kappaletta. Lausunnon ovat antaneet:

- Helsingin kaupunki
- Espoon kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Kauniaisten kaupunki
- KUUMA-seutu
- Hyvinkään kaupunki
- Järvenpään kaupunki
- Keravan kaupunki
- Kirkkonummen kunta
- Mäntsälän kunta
- Nurmijärven kunta
- Pornaisten kunta
- Sipoon kunta
- Tuusulan kunta
- Vihdin kunta
- Uudenmaan liitto
- HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä
- Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä
- Hämeen liitto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Liikennevirasto
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- ARA Asumisen ja rakentamisen kehittämiskeskus
- Ympäristöministeriö
- Työ- ja elinkeinoministeriö
- Sosiaali- ja terveysministeriö
- Huoltovarmuuskeskus

Kannanottoja on saatu 33 kpl. Kannanoton ovat antaneet:

- Turun kaupunki
- Varsinais-Suomen liitto
- Liikenneturva
- Helsingin seudun Kauppakamari
- Finavia Oyj
- Autoliitto
- Autoliiton Helsingin osasto
- Rakennusteollisuus RT
- Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry
- Hoas
- YVA ry
- Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry
- Logistiikkayritysten liitto ry
- SLL Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri
- Yleinen teollisuusliitto
- Helsingin taksiautoilijat ry
- Helsingin yrittäjät
- Leppävaara-seura
- Suur-Leppävaaran asukasfoorumi
- Suur-Espoonlahden kehitys ry SELAK
- Soukka-seura ry
- Parkkisähkö Oy
- Kauppakeskus Sello
- Gasum Oy
- 11 erillistä yksityishenkilöä

3. Suunnitelmien muodostama kokonaisuus

3.1 Suunnitelmien laatimisprosessi

Kuntasektori

- Seudullisen maankäytön suunnitelman laatiminen yhdessä liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on ollut onnistunut toimintatapa, jota on syytä jatkaa jossain muodossa myös tulevaisuudessa. Seuraavalla kierroksella voitaisiin paneutua mm. keskuksien kehittämistavoitteisiin, mikä jäi tällä kertaa hyvin kevyelle tarkastelulle. (Vantaan kaupunki)
- HLJ- ja MASU-valmistelun tueksi laaditut asukas- ja työpaikkaprojektiot eivät sellaisenaan täysin vastaa KUUMA-kehityskuvaa. Projektioilla on kuitenkin osaltaan merkitystä seudullisia liikenneinvestointeja harkittaessa, joten projektioiden tulee vastata myös KUUMA-seudun omaa näkemystä tulevaisuuden kasvusta. (KUUMA-seutu)
- Suunnitelmien samanaikainen valmistelu ja käsittely on itsessään arvokas prosessi, joka parantaa kuntien käsitystä seudun kokonaistilanteesta ja kehityksestä. Vastaisuudessa kaikki suunnitelmat tulee valmistella ja niistä päättää niin, että kaikki kunnat ovat tasapuolisesti mukana sekä valmistelussa että päätöksenteossa. (Hyvinkään kaupunki)
- Suunnitelmat painottuvat selvästi asuntotuotantoon ja liikennekysymyksiin, ja vaikuttavat elinkeinoelämään lähinnä välillisesti työvoiman saatavuuden ja liikenneinfrastruktuurin paranemisen myötä. Nurmijärven kunta korostaa KUUMA-kuntien merkitystä myös työpaikka-alueina. (Nurmijärven kunta)
- Maankäyttösuunnitelmaa ja asuntostrategiaa laaditaan nyt ensimmäistä kertaa yhdessä liikennejärjestelmätyn kanssa. Jatkossa maankäyttöä ja asumista koskevien osioiden roolia tulee vahvistaa liikennejärjestelmätyn kokonaisuuden osina. (Nurmijärven kunta)
- HLJ:n valmistelu ja päätöksenteko on tehty HLJ-toimikunnassa, jossa HLJ-alueen ulkopuolisilla kunnilla on kaksi yhteistä edustajaa. Vastaisuudessa kaikki kolme suunnitelmaa tulee valmistella ja niistä päättää niin, että kaikki kunnat ovat tasapuolisesti mukana sekä valmistelussa että päätöksenteossa. (Nurmijärven kunta)
- Työtä on tehty laajassa yhteistyössä ja tiivis yhteistyö seudun kuntien kesken on tervetullut asia. Työprosesseissa ja työskentelytavoissa on kuitenkin huomattavasti tehostamisen varaa. (Sipoon kunta)
- Maankäyttösuunnitelmaluonnos, asuntostrategialuonnos ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnos on ohjelmoitu ja valmisteltu kiinteässä yhteistyössä. Suunnitelmien yhteisprosessi on ollut hedelmällinen ja yhtäaikainen valmistelu on tukenut hyvin suunnitelmien yhteensovittamista ja kehittänyt merkittävästi seudullista suunnittelu-yhteistyötä. Maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian samanaikainen valmistelu on rikastuttanut ja syventänyt HLJ 2015:n sisältöä ja sen vaikutusten arviointia. (HSL)
- HSY kiittää monipuolisesta sidosryhmäyhteistyöstä ja ympäristöasioiden huomioon ottamisesta valmisteluprosessissa. (HSY)



- HLJ 2015 suunnitelmaluonnoksen valmistelu on ollut tiivis yhteistyöprosessi, jossa myös sidosryhmillä on ollut hyvät mahdollisuudet vaikuttaa sisältöön. Laaja ja monipuolinen sidosryhmäyhteistyö ja yleisölle tiedottaminen on järjestetty SOVA-lain edellyttämällä tavalla esimerkillisesti. Arviointi on tukenut osaltaan suunnittelutyötä, eri osatekijöiden välistä vuorovaikutusta ja myös päätöksentekoa. (Uudenmaan liitto)

- Laadinnan yhteydessä on käyty laaja vuorovaikutus eri tahojen kanssa, mutta seuraavien liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelun yhteydessä käytävä vuoropuhelu on suunniteltava siten, että myös alueet, joiden kehittämiseen Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa merkittävästi, ovat tiiviisti työssä mukana. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)

Valtionhallinto

- Suunnitelmaluonnoksen aineistosta ei löydy kuvausta, millaisia maankäyttötietoja liikennemalleissa on käytetty. Lähtötiedot tulee dokumentoida vähintään suunnitelman liiteraportiksi. (Uudenmaan ELY-keskus)

- On erinomaista, että suunnitelmat on laadittu samanaikaisesti ja niiden välinen vuorovaikutus on ollut tiivistä. Suunnittelun vaikuttavuuden näkökulmasta olisi tärkeää, että jatkuva liikennejärjestelmätyö saisi vahvemman roolin ja kytkeytyisi maankäytön ja asumisen suunnitteluprosesseihin huomattavasti nykyistä kiinteämmin. (Liikennevirasto)

- On erittäin hyvä, että suunnitelmien laadinnassa on tehty yhteistyötä, niin että suunnitelmat vastaisivat toisiaan ja muodostaisivat kokonaisuutena näkemyksen Helsingin seudun tulevasta yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Suunnitelmat on valmisteltu varsin suppean valmistelijajoukon toimesta. Valmisteluissa ei ole ollut mukana esimerkiksi ympäristöjärjestöjä. Ympäristöjärjestöiltä ei ole muistettu pyytää edes lausuntoa. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Suunnitelman keskeiseksi teesiksi on otettu kestäviin liikkumismuotoihin perustuvan liikennejärjestelmän kehittäminen ja yksityisautoilu on leimattu epäekologiseksi. Kannanotossa esitetään lukuisia näkökohtia autoilun kilpailukyvyn puolesta. (Yksityishenkilö)

3.2 Suunnitelmakokonaisuuden toimivuus seudullisesta näkökulmasta

Kuntasektori

- Suunnitelmat muodostavat toimivan kokonaisuuden, jonka pohjalta seudun kehitystä on hyvä viedä eteenpäin. Suunnittelu kuntien ja seudullisten toimijoiden yhteistyönä on tarkoituksenmukaista seudun kilpailukyvyn turvaamiseksi sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen ja olemassa olevien investointien täysimääräisen hyödyntämisen näkökulmasta. Seudun tulevan maankäytön tulee tukeutua voimakkaasti olemassa olevan ja rakenteilla olevan liikennejärjestelmän varaan. (Helsingin kaupunki)

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



- Valtio on luopumassa Malmin lentokenttätoiminnoista ja alueen maankäyttöä tullaan merkittävästi kehittämään jo seuraavan vuosikymmenen aikana. HLJ-suunnitelmaan tulisikin sisällyttää lähivuosina tutkittavana kokonaisuutena Malmin lentokenttäalueen kehittämiseen liittyvät joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen kehittämistoimet. (Helsingin kaupunki)
- Olemassa olevien rakenteiden ensisijainen hyödyntäminen ennen uusien alueiden tai väylien rakentamista on taloudellisesti järkevä ja kannatettava lähtökohta. Täydennys- ja tiivistysrakennettaessa on samalla kuitenkin huolehdittava ympäristön viihtyisyydestä. (Kauniaisten kaupunki)
- Nyt ensimmäistä kertaa tällä huolellisuudella laadittu, yhteen sovitettuihin tavoitteisiin pohjautuva seudullinen kokonaistarkastelu maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisella tasolla on merkittävä ja onnistunut edistysaskel Helsingin seudulla. (Kauniaisten kaupunki)
- Suunnitelmat muodostavat seudun kehittämisen näkökulmasta riittävän toimivan kokonaisuuden antaen metropolialueen kehittämiselle hyvä lähtökohdat ja toteuttamisedellytykset. (Kirkkonummen kunta)
- Seudun rikkaus on sen erilaiset ja itsenäiset kunnat. KUUMA-kunnat ovat luonteva ja täydentävä yhteistyökumppani tiivistyvälle pääkaupunkiseudulle. Yksituumaisuuden varmentamiseksi seudun kuntia on kehitettävä tasa-arvoisesti hyödyntäen metropolialueen kuntien ja alueiden erilaisuutta sekä korostaen seudun etua kaikessa toiminnassa. (Kirkkonummen kunta)
- On hyvä, että maankäyttöä ja liikennejärjestelmää suunnitellaan kokonaisuutena. Strategiset valinnat on kuvattu selkeästi ja tavoite raideliikenteen varrelle tiivistyvistä yhdyskuntarakenteesta on hyvin perusteltu. (Sipoon kunta)
- Itämetron jatkeeseen ja Kerava-Nikkilä – rataan tukeutuvat kasvukäytävät ovat hyvin tärkeitä Sipoon kunnan kehitykselle ja ne on huomioitu suunnitelmissa hyvin. Sipoon kunnan kannalta on kuitenkin huolestuttava kysymys, onko yhteisesti valmisteltu strategia riittävä tae siitä, että valtion investointeja kohdistuu tulevana vuosikymmeninä myös Sipoon palveluihin idän suunnan ratakäytäviin. (Sipoon kunta)
- Seudullisia liikenneinvestointeja harkittaessa tulisi olla tavoitteellinen seudun tasapainoisen kehityksen suhteen. Työpaikkoja, monipuolista kaupunkirakennetta ja tehokasta joukkoliikennettä tulisi olla myös kehyskunnissa seudun kilpailukyvyyn nostamiseksi, ei pelkästään Kehä I sisäpuolella. (Sipoon kunta)
- KUUMA-kuntien merkitystä työpaikka-alueina on syytä korostaa. Työpaikkojen sijoittuminen eri puolille seutua parantaa elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia sekä työpaikkojen ja asuntojen saatavuutta. Tämä pitää ottaa huomioon myös väyläinvestoinneissa, kuten valtakunnallisestikin tärkeän VT 25:n kehittämisessä. (Hyvinkään kaupunki)
- Hyvinkään kaupunki esittää, että HLJ 2015 – suunnitelmassa arvioitaisiin edes yleispiirteisellä tasolla maankäyttösuunnitelmakauden loppupuolen hankkeita, kuten Palopuron uuden rautatieaseman toteuttamisedellytyksiä osana pääradan kehittämistä. (Hyvinkään kaupunki)
- Maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennesuunnitelma ovat laajuudeltaan ja sisällöltään erilaisia mutta antavat hyvät lähtökohdat Helsingin seudun yleispiirteiselle suunnittelulle. Seudullisuus ja Tuusulan kunnan omat tavoitteet eivät kaikkialla ole yhteneväiset. (Tuusulan kunta)
- Vihti tukee suunnitelmaluonnosten läpäisevää tavoitetta yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä. Maankäytön ja liikenteen seudullisessa suunnittelussa tulee huomioida alueiden erilaisuus ja hyödyntää sitä voimavarana. (Vihdin kunta)



- Helsingin seudun maankäytön suunnitelmassa 2050 on hyvin huomioitu eri alueiden erilaiset keskukset sekä niiden identiteetin säilyminen ja kehittäminen. Tämä periaate voisi näkyä nykyistä selkeämmin myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. (Vihdin kunta)

Valtionhallinto

- On erittäin hyvä, että maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun vuorovaikutusta on pyritty kehittämään. Tavoitteenasettelu on hyvä ja vastaa ELYn strategisia tavoitteita ja päämääriä. Myös yritysten toimintaympäristön merkitys on ymmärretty. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Suunnitelmat ovat laadultaan, laajuudeltaan ja asiasisällöltään hyvin erilaisia. Verrattuna asuntostrategiaan ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaan maankäyttösuunnitelma on yleispiirteisin ja epämääräisin. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Kaikkien kolmen suunnitelman tavoitteet ovat hyviä ja huolellisesti laadittuja. Kaikissa näissä on tehty arvokasta yhteistyötä seudullisen yhteisen näkemyksen saavuttamiseksi. LVM katsoo, että nämä pitkän aikavälin suunnitelmat edistävät metropolialueen yhdyskuntarakenteen kehittymistä oikeaan suuntaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Kolmen strategian tavoitteet muodostavat varsin onnistuneesti toisiaan tukevan kokonaisuuden, jossa maankäytön roolin vahvistuminen on myönteistä. (Työ- ja elinkeinoministeriö)

- Sosiaali- ja terveysministeriö pitää MAL-vision näkökulmia Helsingin seudun kehittämiseen riittävän monipuolisina ja realistisina. (Sosiaali- ja terveysministeriö)

- Kaiken kaikkiaan ARA katsoo, että raportteihin sisältyvät kannanotot tavoitteineen ovat pääsääntöisesti erittäin hyviä ja kannatettavia eikä ARAlla ole niihin huomauttamista. (ARA)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Tärkeintä on, että asuminen, liikenne ja viherverkosto suunnitellaan yhtä aikaa, jolloin ne eivät ole törmäyskurssilla. "Vihreän ja sinisen infrastruktuurin" näkökulma kuitenkin puuttuu nyt kyseessä olevista suunnitelmista. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)

- Kauppakamari pitää hyvänä, että Helsingin seudulla pyritään ensimmäistä kertaa vakavasti sovittamaan yhteen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua. Jotta yhdyskuntarakenteesta saataisiin mahdollisimman järkevä ja liikenteestä sujuvaa, on seudun kuntien kyettävä aiempaa huomattavasti parempaan yhteistyöhön sekä vältettävä kokonaisuuden kannalta haitallista osioimintaa. Nyt valmistuneet suunnitelmaluonnokset ovat askel oikeaan suuntaan. Olennaista on kuitenkin se, kuinka hyvin kunnat käytännössä toteuttavat yhteisiä linjauksiaan. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Kauppakamari pitää hyvänä valtion ja seudun kuntien välillä tehtyjä MAL- ym. sopimuksia infrahankkeiden tukemisesta ja asuntotuotannon edistämisestä, joilla valtio on saatu sitoutettua seudun liikennejärjestelmän aiempaa pitkäjänteisempään kehittämiseen. Liikenneinvestointien lähtökohtana pitää olla yhteiskunnan varojen mahdollisimman tehokas käyttö, jolloin etusijalle asetetaan kustannustehokkaat hankkeet aluepoliittisten näkökulmien sijasta. (Helsingin seudun kauppakamari)

- RAKLI uskoo kokonaisvaltaiseen MAL-ajatteluun Helsingin seudun kehittämisessä ja nyt lausunnolla olevassa kokonaisuudessa tätä ajattelua korostetaan. Koko Suomen näkökulmasta on tärkeää, että



pääkaupunkiseudun maankäyttö, asuminen ja liikenne on toteutettu siten, että ne muodostavat toimivan kokonaisuuden (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry)

- Asuntotuotannon kasvattamisen lisäksi tulisi panostaa liikenneinvestointeihin, jotka tukevat asuntotuotantoa. Panostukset infraan ja rakentamiseen parantavat työllisyyttä ja kilpailukykyä. Esimerkiksi Pissararata varmistaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja rataverkon toimintaa. Pidämmekin hyvinä rakennepoliittisen ohjelman, kehysriihen ja minihallitusneuvottelujen päätöksiä asuntopolitiikkaan ja liikenneinvestointeihin liittyen. Pidämme erityisen hyvänä liikenneinvestointien kuten Espoon metron valtion tuen sitomista asuntotuotantoon. (Rakennusteollisuus ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Seudullinen suunnittelu on turhaa, jos se ei ohjaa kuntien omaa päätöksentekoa. Seudullisella suunnittelulla ei ole myöskään kokoavaa ja seudullisen kokonaisuuden vaikuttavuuden arvioinnin merkitystä, jos se ei ota huomioon kuntien omia suunnitteluprosesseja. (Yksityishenkilö)

3.3 Suunnitelmakokonaisuus MAL-vision ja tavoitteiden näkökulmasta

Kuntasektori

- Kattavat suunnitelmat ohjaavat seudun kehitystä MAL-vision viitoittamaan suuntaan ja edistävät seudun yhteisten MAL-tavoitteiden toteutumista. (Helsingin kaupunki)

- Hyvässä yhteistyössä laadittujen suunnitelmien kokonaisuus antaa selkeän käsityksen seudullisen kehityksen suunnasta ja sen voidaan katkoa tukevan MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista. Suunnitelmien yhteinen tavoite yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja nykyisen liikennejärjestelmän täysimittaisesta hyödyntämisestä on kannatettava. (Vantaan kaupunki)

- Osa-alueet tukevat toisiaan ja vahvistavat seudun elinvoimaisuutta (Kauniaisten kaupunki)

- Kokonaisuuden hahmottamista vaikeuttaa se, että maankäyttösuunnitelma ja asuntostrategia ovat lajissaan ensimmäisiä, ja myös se, että suunnitelmat ovat esitystavaltaan toisistaan poikkeavia. Kokonaisuuden toimivuus selviää seuraavan aiesopimuksen valmistelun yhteydessä. Joka tapauksessa tietoa on käytettävissä huomattavasti enemmän ja yhtenäisemmässä muodossa kuin aiemmilla kierroksilla. (Hyvinkään kaupunki)

- Kirkkonummen kunnan mukaan kaikki suunnitelmat toteuttavat hyväksytyä visiota ja asetettuja tavoitteita. (Kirkkonummen kunta)

- Suunnitelmia ohjaavassa väestöprojektiossa on esitetty, että Vihdin kunnan alueella väestömäärä kääntyy laskuun vuoden 2025 jälkeen. Vihdin kunta huomauttaa, että laadittu väestöprojektiio on ristiriidassa MAL-sopimuksen mukaisiin tavoitteisiin nähden. Vihdin kunta on ollut koko 2000-luvun väestöllisesti kasvava kunta. On perusteetonta esittää, että väestömäärä lähtisi laskuun vuoden 2025 jälkeen vain siksi, että Vihdissä ei ole raideliikennettä. Väestöprojektiota tulee muuttaa vastaamaan noin 1 % väestönkasvua vuosittain, kuten MASU 2050 luonnosselostuksessakin mainitaan. (Vihdin kunta)

Valtionhallinto

- Asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma tukevat MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista, mutta maankäyttösuunnitelma ei tue riittävästi. Maankäyttösuunnitelma ei eheytä yhdyskuntarakennetta, jos



vain 70 % uudesta asuntotuotannosta sijoittuu seudun ensisijaisesti kehitettäville alueille. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Ympäristöministeriö toteaa, että laaditut suunnitelmaluonnokset toteuttavat voimassa olevaa MAL-aiesopimusta ja sen allekirjoituspöytäkirjaa ja antavat hyvä perustan aiesopimusta täydentävän asuntotuotannon edistämistä ja suuria infrahankeita koskevan sopimuksen toteuttamiselle. (Ympäristöministeriö)

- Koska metropolihallinto ja sen tehtäviin kuuluvan metropolikaavan laatiminen käynnistyy ehdotuksen mukaan aikaisintaan vuoden 2017 alussa, toteaa ympäristöministeriö, että on olemassa ilmeinen tarve seuraavalle valtion ja Helsingin seudun kuntien väliselle maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukselle vuoden 2016 alusta lähtien ja että nyt lausunnoilla olevat suunnitelmat antavat valmistuttuaan voimassa olevan aiesopimuksen tarkoittaman perustan seuraavalle sopimukselle. (Ympäristöministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Esitetty MAL-visio ja yhteiset tavoitteet sen saavuttamiseksi ovat hyviä. Esitetyt toimenpiteet ovat kuitenkin suurelta osin ristiriidassa vision ja tavoitteiden kanssa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ei ole Espoossa eikä muuallakaan pääkaupunkiseudulla ratkaisu hiilipäästöjen vähentämiseen. Tutkimuksessa on osoitettu yhdyskuntarakenteissa hybridimallilla selvitettyjen hiiliemissioiden olevan suurempia kuin missään muualla. (Soukka-seura ry)

4. Maankäyttösuunnitelma

4.1 Vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus käsitystänne seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta?

Kuntasektori

- Maankäyttösuunnitelma vastaa pääosin Helsingin näkemystä tarkoituksenmukaisesta maankäytöstä seudulla. Helsingin osalta maankäyttösuunnitelma on ristiriidaton valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa. Suunnitelmassa on edelleen runsaasti alueita (ns. kuntien muut kehittämisalueet), jotka luovat toteutuessaan käytännössä autoriippuvaista yhdyskuntarakennetta. Rakentamisen painopistettä tulisi ohjata vieläkin vahvemmin seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. (Helsingin kaupunki)

- Tavoite sijoittaa uudesta asuntotuotannosta vähintään 70 % ensisijaisesti kehitettäville alueille on hyvä ja kunnianhimoinen ja metropolin ydinalueella perusteltu. Seudulla tulee kuitenkin sallia myös ns. valkoisten alueiden hallittu kaavoitus ja turvata siten myös monipuolinen asuin- ja elinympäristö. (Espoon kaupunki)

- Maankäyttösuunnitelmassa kasvu ohjataan ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen, mikä on hyvin linjassa kaupungin omien tavoitteiden ja suunnitelmien kanssa. Ristiriitoja suunnitelmien kanssa on vasta uusien kasvusuuntien osalta. Ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille tavoiteltavaa osuutta uusista asukkaista on varaa nostaa esitetystä tavoitteisiin pääsemiseksi. (Vantaan kaupunki)

- Maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus vastaa pääosin käsitystä Kuuma-seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta. (KUUMA-seutu)



- Seudun kilpailukyvyyn nostamiseksi on huolehdittava siitä, että työpaikkoja, monipuolista kaupunkirakennetta ja tehokasta joukkoliikennettä on myös kehyskunnissa, ei pelkästään Kehä I sisäpuolella. (Sipoon kunta)
- Suunnitelmien samanaikainen valmistelu on itsessään arvokas prosessi, joka parantaa kuntien käsitystä seudun kokonaistilanteesta ja kehityksestä. Kokonaisuuden toimivuus selviää seuraavan aiesopimuksen valmistelun yhteydessä. Joka tapauksessa tietoa on käytettävissä huomattavasti enemmän ja yhtenäisemmässä muodossa kuin aiemmilla sopimuskiirroksilla. (Hyvinkään kaupunki)
- Järvenpään kaupunki pitää hyvänä MASU:n painotusta olevan yhdyskuntarakenteen täydentämiseen ja kehittämiseen. Kaupunki on myös omassa suunnittelussaan tavoitellut tällaista kehittämistä. (Järvenpään kaupunki)
- Suunnitelmat antavat hyvät lähtökohdat Helsingin seudun yleispiirteiselle suunnittelulle. Seudulliset ja Tuusulan omat tavoitteet eivät kaikkialla ole yhteneväiset. (Tuusulan kunta)
- On hyvä, että maankäyttösuunnitelmassa on muodostettu yhteinen näkemys seudulla ensisijaisesti kehitettävästä vyöhykkeestä. Maankäyttösuunnitelman kriteerit ovat hyvä pohja seudulliselle tarkastelulle. Suunnitelman lopputulos kuitenkin osoittaa, että kriteereitä olisi voinut määritellä ja soveltaa tiukemmin tavoitteisiin nähden. Tavoite asuntotuotannon sijoittumisesta ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle tulisi olla vähintään 80 %. (HSL)
- Jatkosuunnittelussa tulee parantaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista ja tehostaa hyvin saavutettavien alueiden hyödyntämistä. (HSL)
- Maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus vastaa pääosin Uudenmaan liiton näkemystä Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen tulevaisuudesta. Uudenmaan maakuntakaavat mahdollistavat hyvin MASUn toteuttamisen, sillä ensisijaisesti kehitettävät alueet ovat maakuntakaavan taajamatoimintojen alueita, useassa tapauksessa 2. vaihemaakuntakaavan tiivistettäviä alueita. (Uudenmaan liitto)
- Jatkosuunnittelussa on tarpeen huomioida Helsingin seudun kytkeytyminen muihin maakunnan alueisiin. (Uudenmaan liitto)

Valtionhallinto

- Suunnitelma ei ehnyt yhdyskuntarakennetta jos vain 70 % uudesta asuntotuotannosta sijoittuu ensisijaisesti kehitettäville alueille. Suunnitelma ei riittävästi tue asuntostrategiassa esitettyjä hajakentämisen vähentämisen tavoitteita vaan siinä on osoitettu huomattava määrä rakentamista seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolelle. Suunnitelma ei samasta syystä myöskään tue riittävästi MAL-vision ja MAL-tavoitteiden toteutumista, EU:n ilmastotavoitteiden toteutumista eikä VAT:en toteutumista henkilöautoriippuvuuden vähentämisen osalta. Suunnitelma ei aktiivisesti johdata kehitystä parempaan suuntaan vaan antaa henkilöautoriippuvaisen asuntorakentamisen jatkua ennallaan. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnitelma keskittyy kuvaamaan joukkoliikenteellä hyvin saavutettavien asuin- ja työpaikka-alueiden sijaintia. Karttojen mittakaavasta on kuitenkin vaikea hahmottaa uusia rakentamiseen suunniteltuja alueita. Raportin perusteella LVM:n on vaikea ottaa kantaa lausuntopyyntöissä esitettyyn kysymykseen vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus seudun yhdyskuntarakenteen oikeanlaista tulevaisuutta. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- LVM:n mielestä suunnitelma ei tue riittävästi MAL-vision ja sen tavoitteiden toteutumista. Maankäyttösuunnitelma ei ehnyt yhdyskuntarakennetta riittävästi, jos 70% uudesta asuntotuotannosta



sijoittuu seudun ensisijaisesti kehitettävälle alueelle ja vain tällä alueella olisi mm. tehokas joukkoliikennejärjestelmä. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Suunnitelmaluonnokset toteuttavat voimassa olevaa MAL-aiesopimusta ja antavat hyvän perustan aiesopimusta täydentävän asuntotuotannon edistämistä ja suuria infrahankkeita koskevan sopimuksen toteuttamiselle sekä seuraavan MAL-aiesopimuksen valmistelulle. (Ympäristöministeriö)

- Olisi suotavaa, että asuntorakentamista kohdennettaisiin merkittävästi enemmän kuin nyt suunnitellut 60 % ensisijaisen ja kilpailukykyisen joukkoliikennetarjonnan alueille. (Liikennevirasto)

- Maankäyttösuunnitelman periaatteelliset painopisteet ovat tasapainoiset ja tukevat eheän rakenteen syntymistä seudulla. (Työ- ja elinkeinoministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Maankäyttösuunnitelman merkitystä seudun kehittämiseksi on vielä vaikea arvioida, koska merkittävät seudulliset linjaukset sisältyvät jo maakuntakaavoihin eikä suunnitelma ohita kunnan kaavoitusmonopolia tai budjettia. (RAKLI ry)

- Uusien lähiöiden rakentaminen linja-autoyhteyksien varaan ei ole kannatettavaa. Histan rakentaminen pirstoisi liiaksi viherrakennetta. Myös ESA-rata olisi viherverkostolle vahingollinen. Östersundomin asukaslukutavoitetta tulee laskea (mm. vaikutukset Natura-alueille, Salmenkallion asema poistettava).. (Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri)

- Maankäyttösuunnitelman suunnitteluperiaatteet ovat hyviä ja oikeutettuja, mutta kaavoituksen kesto ja valitusherkkyys huomioiden esimerkiksi täydennysrakentaminen voi olla liian hidasta ja kallista. (RAKLI ry)

- Maankäyttösuunnitelmassa ei ole otettu huomioon maamassojen kierrätystä eikä maanläjitystä, joiden sijainti on ensisijaisen tärkeää rakentamiselle. Erityisesti pääkaupunkiseudulla haasteena on kiviainesvarojen huono saatavuus ja rakentamisen ylijäämämassojen sijoituspaikkojen puute. Maankäytön suunnittelussa tarvitaan yhteisesti sovittuja aluevarauksia kiviaineksen välivarastointia ja kierrättämistä varten sekä liiketoimintamallien kehittämistä kiviainestermiinaaleille. (Rakennusteollisuus ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Suunnitelmaa ei tule pohjata ajatukseen, että yksityisautoilu on väistyvä liikennemuoto ja että joukkoliikenteeseen perustuva liikennejärjestelmä olisi ainut kestävä. (Yksityishenkilö)

- Helsingin seudun kokonaisvaltainen maankäyttösuunnittelu on ajatuksena erinomainen. Valitettavasti näyttää siltä, että suunnittelua tehdään täysin yksittäisten kuntien ehdoilla. Ehdotan tarkasteltavana olevan metropolialueen kuntarajojen poistamista tai ainakin heikentämistä. (3 yksityishenkilökannanottoa)

4.2 Ovatko seudullisiin liikennehankkeisiin kytkeytyvien kehittämisvyöhykkeiden määritelmät oikeansuuntaisia?



Kuntasektori

- Suunnitelman vyöhykkeet ohjaavat seudullisesti lisärakentamisen painottumista kestävien kulkutapojen piiriin, mutta jättävät kuntakaavoitukselle väljyyden sijoittaa lisärakentamista kuntien omista lähtökohdista, jolloin paikalliset olot ja tarpeet tulevat parhaiten huomioiduksi. (Kauniaisten kaupunki)
- Kartalla on osoitettu mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen. Selostuksessa todetaan, että näiden alueiden sisällä voidaan kehittää vuosien 2016–2050 ensisijaisesti kehitettäviä vyöhykkeitä ja kuntien muita kehittämisalueita kunhan kehittämisestä ei aiheudu merkittäviä seudullisia investointitarpeita ja alueiden kehittäminen ei saa haittaa myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä. Selostusta tulisi muuttaa siten, että alueiden kehittäminen olisi mahdollista koko raidoitettulla alueella vuosina 2016–2050 em. kriteerein. Lisäksi raidoitettun alueen tarkoituksenmukainen laajuus tulisi ratkaista kunnassa tarkemman yleiskaavatyön ja vaikutustenselvityksien yhteydessä. (Espoon kaupunki)
- Periaate, jonka mukaan seudullinen asuntotuotanto ohjataan ensisijaisesti olemassa olevaan rataverkostoon tukeutuville alueille, on hyvä. (Hyvinkään kaupunki)
- Lentoradalle (HLJ-luonnoksessa kaudella 2016-2040 toteutettava) ei ole osoitettu taajamajunaliikennettä tai asemaa Hyrylään mitä voidaan pitää jopa VAT:en vastaisena. Hyrylään tulee lisätä lentorataa palveleva asema ja taajamajunien tulee voida liikennöidä lentoradalla. (Hyvinkään kaupunki)
- Ristikydön alueen kehittämisessä tulee huomioida myös lentoradan ja pääradan tärkeä solmukohta Kytömaalla. (Keravan kaupunki)
- Huomattava osa kasvusta sijoittuu PK-seudulla ja Kuuma-seudulla alueilla, jotka eivät ole saavutettavissa kestäville kulkutavoilla. (HSL)
- Tiivistäminen ja täydentäminen tulee olla lähtökohtana myös kuntien muilla kehittämisalueilla, sillä kaikkea rakentamista ei voida toteuttaa ainoastaan ensisijaisesti kehitettävillä alueilla. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta, Sipoon kunta, Uudenmaan liitto)
- Sipoolle tärkeät Itämetron jatkeeseen ja Kerava-Nikkilä -rataan tukeutuvat kasvukäytävät on huomioitu suunnitelmissa hyvin, mutta toteuttamisen aikajänteet on esitetty hyvin epämääräisesti. (Sipoon kunta)
- Suunnitelma ei tuo esiin rakentamisen tehokkuutta eikä eri toimintojen sijoittumista vyöhykkeiden sisällä, jolloin kokonaiskuvaa on hankala hahmottaa. Suunnitelma ei ota kantaa kuinka paljon asukkaita ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle sijoittuu. Asukasmäärä on kuitenkin olennaista, koska asukkaat käyttävät palveluita ja synnyttävät liikennettä. (HSL)
- On koko seudun etu, että ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet otetaan tehokkaasti käyttöön. (KUUMA-seutu)
- Helsingin seudulla on useita asemanseutuja, joiden maankäyttöä on vahvistettava, jotta aseman toiminta voidaan turvata ja raideliikenteen kapasiteetti hyödyntää. (HSL)
- Kerava-Nikkilä -rata koskeva sisältö tulee yhdenmukaistaa maankäyttö- ja HLJ -luonnoksiin. Maankäyttösuunnitelmassa Kerava-Nikkilä -vyöhyke on esitetty mahdollisena laajentumisalueena vuoden 2040 jälkeen kun se HLJ -luonnoksessa on esitetty välillä 2026–2040 aloitettavaksi hankkeeksi. (HSL)
- Vyöhykkeiden ulkopuolista valkoista aluetta voidaan suunnitelman mukaan kehittää paikallisesti ilman, että kehitys aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita. Yhdyskuntarakenteen hajautuvaa kehitystä tulee hillitä eikä uusia avauksia autoriippuvaisilla alueilla tule sallia. (HSL)



- Ristikyö on osoitettu ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi ja alueen keskus metropolin palvelukeskukseksi. Kunnalla ei ole yksin mahdollisuutta panostaa uuden taajaman avaamiseen suunnitelmassa esitetystä aikataulusta ja laajuudesta. Alueen suunnittelu ja toteutus vaatii seudullista rahoitusta. Suunnitelman toteuttamiseksi Ristikyön asema tulee ajoittaa ja budjetoida pääväylien investointiohjelman ensimmäisen kauden hankkeisiin. (Tuusulan kunta)
- Espoon kaupunkiradan toteuttamista tulee aikaistaa ja Länsirata on sisällytettävä HLJ-suunnitelman investointiohjelmaan. Näiden vuoksi MASU kartalle tulee lisätä uudesta radasta syntyvät maankäyttöalueet ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueiksi Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti. (Varsinais-Suomen liitto)
- Lisäksi seuraavat kunnat esittivät tarkennustoiveita vyöhykkeiden rajauksiin tai niiden kuvauksiin: Espoo, Tuusula, Sipoo, Hyvinkää ja HSL.

Valtionhallinto

- Kartalla on havaittavissa alueita, joiden toteuttamisjärjestys vaikuttaa epäjohdonmukaiselta. (Uudenmaan ELY)
- Suunnitelmissa maankäyttöä on pyritty kohdentamaan hyvän saavutettavuuden alueille. Tästä huolimatta on asemia, joiden läheisyydessä ei ole, eikä ole suunniteltu vuoteen 2040 sellaista väestön lisäystä, että aseman toiminta olisi turvattu. (Liikennevirasto)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Maankäytön suunnittelun tulee tukea joukkoliikenteen käyttämistä mikä edellyttää paitsi kuntien sisäisen myös kuntien välisen maankäytön ja liikennesuunnittelun entistä tiiviimpää yhteistyötä. Jotta arvioitu väestön ja työpaikkojen kasvu saataisiin sopimaan seudulla yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta parhaisiin paikkoihin, tulee rakentamista ohjata vielä tavoiteltua enemmän ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Lisäksi seuraavat tahot toivoivat tarkennuksia vyöhykkeisiin: Leppävaara-seura ry, Soukka seura ry, Suur-Leppävaaran asukasfoorumi

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Seudullinen suunnittelu on turhaa, jos se ei ole oikein ajoitettua, eikä ohjaa kuntien suunnittelua (Yksityishenkilö)

4.3 Työpaikka-alueet

Kuntasektori

- Työpaikkojen keskittyminen pääkaupunkiseudulle on huolestuttavaa eikä suunnitelma anna eväitä kunnan työpaikkaomavaraisuuden kasvattamiseen. (Kirkkonummen kunta)
- Seudun kilpailukyvyyn nostamiseksi on huolehdittava siitä, että työpaikkoja, monipuolista kaupunkirakennetta ja tehokasta joukkoliikennettä on myös kehyskunnissa, ei pelkästään Kehä I sisäpuolella. (Sipoon kunta)



- Kuuma-kuntien merkitystä työpaikka-alueina on syytä korostaa ja ottaa huomioon myös väyläinvestoinneissa, kuten Valtatie 25:n kehittämisessä. (Hyvinkään kaupunki)
- Maankäyttösuunnitelma ei suoraan pyri ohjaamaan työpaikkojen seudullista sijoittumista vaan tyytyy toteamaan niiden nykyiset ja kuntien suunnitelmissa olevat sijainnit. Suunnitelman tulisi sisältää vähintään taustatietoa ja pohdintaa siitä, miten työpaikat seudulla sijoittuvat ja miten niitä voitaisiin houkutella myös KUUMA-seudulle. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)

4.4 Omailmeiset keskukset

Kuntasektori

- Seudullisen maankäytön suunnitelman laatiminen yhdessä liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on ollut onnistunut toimintatapa, jota on syytä jatkaa jossain muodossa myös tulevaisuudessa. Seuraavalla kierroksella voitaisiin paneutua mm. keskuksien kehittämistavoitteisiin, mikä jäi tällä kertaa hyvin kevyelle tarkastelulle. (Vantaan kaupunki)
- Järvenpään kaupunki pitää erittäin hyvänä suunnitelman osiota, joka käsittelee seudun omailmeisten keskusten kehittämistä. (Järvenpään kaupunki)
- Ristikydön sijoittuminen saavutettavuusluokituksessa vain V -luokkaan ei vastanne kohteen todellista tilannetta v. 2040, kun alueella asuu ja työskentelee kymmeniä tuhansia henkilöitä, rautatien vaihtoasema pääradan ja oikoradan välille sekä toimivat katuyhteydet ja joukkoliikennevuorot on toteutettu ja mahdollisesti myös lentorata on tulossa. SAVU -luokitusta tuleekin tarkistaa erityisesti uusien asemakeskusten, kuten Ristikydön osalta. (Järvenpään kaupunki)
- Kyrölän alueen osoittaminen metropolin palvelukeskukseksi on liioittelua. (Keravan kaupunki)
- Suunnitelmassa esitetty omailmeiset keskukset -luokittelu on onnistunut, mutta selostusta tulee taustoittaa asian ymmärtämiseksi. (Kirkkonummen kunta)
- Metropolialueen palvelukeskus -luokasta tulisi poistaa metropoli -sana ja korvattaisiin muulla toimintaympäristöä paremmin kuvaavalla sanalla. (Kirkkonummen kunta)
- Omailmeisten keskusten muodostamisessa ei ole tehty riittävää seudullista yhteensovittamista ja priorisointia, eikä niitä ole vaiheistettu maankäyttösuunnitelman ajoituspolun kanssa. Omailmeisten keskusten roolia on tarpeen priorisoida seudullisesti sekä suhteessa joukkoliikenteen solmupisteisiin vahvemmin maankäyttöä ja liikennettä yhteen sovittaen. (HSL)

Valtionhallinto

- Epäselväksi jää miten omailmeisten keskusten luokittelu on vaikuttanut liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja maankäyttösuunnitelmaan. Onko niillä esimerkiksi erilainen rooli alueelle osoitettavan maankäytön määrän osalta? (Uudenmaan ELY-keskus)
- Olemassa olevien pienempien keskuksien lisäksi on kannatettavaa tarkastella kaikkein potentiaalisimpien uusi raideliikenneyhteyksien varrella olevien keskuksien kehittämistä. (Työ- ja elinkeinoministeriö)



Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Seudullisella suunnittelulla ei tule kahlita keskusten kehittämistä ja keskinäistä kilpailua. Esimerkiksi vaatimus, että Helsingin keskustan kanssa ei saisi kilpailla, on kohtuuton. (Yksityishenkilö)

4.5 Viherrakenne

Kuntasektori

- Maankäyttösuunnitelman yhtenä tarkentavana suunnittelukriteerinä on "Toimiva viherrakenne", jonka mukaan "Maankäyttö suunnitellaan siten, että se ei heikennä seudullisesti keskeisiä luontoarvoja". Keskeisimmät viheralueet on esitetty kartalla kuitenkin valkoisella värillä, mikä on merkintänä ristiriidassa muiden valkoisten alueiden kanssa nk. vyöhykkeiden ulkopuolinen alue, jota voidaan kehittää paikallisena. Kartassa tulisi tehdä ero näiden eri vyöhykkeiden välillä. (Espoon kaupunki)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Tärkeintä on, että asuminen, liikenne ja viherverkosto suunnitellaan yhtä aikaa. Vihreän ja sinisen infrastruktuurin näkökulma puuttuu kuitenkin suunnitelmista. Syy lienee se, että näitä koskeva suunnitelma on tulossa 4. vaihemaakuntakaavassa. Näkökulma puuttuu kuitenkin myös MAL-tavoitteista vaikka se on mainittu suunnittelua tarkentavissa kriteereissä. (Suomen Luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri)

4.6 Väestö- ja työpaikkaprojektio

Kuntasektori

- Espoon väestönkasvu on ollut jo pitkään suurempi kuin MASU:ssa määritelty keskimääräinen väestönkasvuennuste 1 % vuodessa. Espoossa tulisikin voida pitää auki mahdollisuuksia myös uusien kasvusuuntien käyttöönotolle jos tarvetta ilmaantuu. (Espoon kaupunki)

- Väestön ja työpaikkojen 1 %:n kasvun ennakointi vastaa Keravan kehitysennusteita ja valmisteilla olevan yleiskaavan mitoitusta. (Keravan kaupunki)

- Suunnitelman pohjana olevat väestö- ja työpaikkaprojektioit ovat hyväksyttäviä, vaikka KUUMA- alueella on tuotu esiin myös epäilyjä väestö- ja työpaikkaprojektioiden vaikutuksista ja suhteesta tosiasialliseen kehitykseen. Hyväksyttävää on, että koko seudun mitoituksen pitää olla realistinen, mikä tarkoittaa joiltain osin kuntaennusteiden karsimista. Järvenpään osalta erot kaupungin omiin kehitysennusteisiin eivät ole merkittäviä. (Järvenpään kaupunki)

- Väestö- ja työpaikkaprojektio on hyväksyttävissä suunnittelun lähtökohdaksi vaikka kunnan oma väestötavoite on jonkin verran suurempi. (Nurmijärven kunta)

- Kirkkonummi varautuu omassa toiminnassaan suurempaan keskimääräiseen väestönkasvuun kuin suunnitelmassa esitetty 1 %, koska se on selvästi kunnan pitkäaikaista kasvua pienempi. (Kirkkonummen kunta)



- Maankäyttösuunnitelman lähtökohta, 1 % vuosittainen väestönkasvu, tuottaa Tuusulan keskustaann kunnan omaa kasvutavoitetta paljon pienemmän väestömäärän. (Tuusulan kunta)
- Vihdin osalta väestöprojektiio ei vastaa kunnan käsitystä kunnan väestönkasvusta eikä se vastaa MASU luonnoksen selostuksessa mainittua väestöennustetta. Ei ole perusteltua, että Vihdin väestömäärä lähtisi vuoden 2025 laskemaan projektion mukaisesti vain siksi, että Vihdissä ei ole raideliikennettä. (Vihdin kunta)
- Teoreettisia väestö- ja työpaikkaprojektioita ei tule käyttää investointipäätösten pohjana vaan investoinnit tulee ohjata toteutuneen maankäytön mukaan mitä ei voida ennustaa kovin pitkällä aikavälillä. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)
- Väestö- ja työpaikkaprojektioita koskeva osuus MASU raportissa ei ole yksiselitteinen ja sitä tulisi vielä selkiyttää. (Nurmijärven kunta)
- Suunnitelma ei ota kantaa kuinka paljon asukkaita ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle sijoittuu. Asukasmäärä on kuitenkin olennaista, koska asukkaat käyttävät palveluita ja synnyttävät liikennettä. (HSL)

Valtionhallinto

- Suunnitelmasta ei ilmene maankäyttöalueiden mitoitus vaikka mitoitustiedot ovat keskeisimpiä liikennejärjestelmän lähtötietoja. (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Maankäyttösuunnitelman asukasmäärätavoitetta ei voida pitää realistisena eikä valtakunnallisesti suotavana aluepoliittisena kehityksenä. (Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri)

4.7 Kriteerit ja mittarit

Kuntasektori

- Maankäyttösuunnitelmalla tavoitellaan mm. seudun kilpailukykyyn ja saavutettavuuden parantamista. Ns. pehmeiden arvojen tuominen suunnitelmaan on kannatettavaa ja mahdollistaa erilaisten lähtökohtien huomioimisen. Siksi olisi tärkeää saada nämä kriteerit toteutukseen, että ne eivät jäisi vain sanoiksi. (Kauniaisten kaupunki)
- Kuuma-seutu muodostuu hyvin erilaisista alueista, jolloin tavoitteet tulee suhteuttaa kunkin alueen ominaispiirteisiin ja ominaisuuksiin. MASU työssä määriteltyjen kriteereitä ja mittareita tulee soveltaa kussakin seudun osassa tarkoituksenmukaisesti ja ohjeellisena. (KUUMA-seutu)
- Maankäyttösuunnitelman kriteerit ovat hyvä pohja seudulliselle tarkastelulle. Suunnitelman lopputulos kuitenkin osoittaa, että kriteereitä olisi voinut määritellä ja soveltaa tiukemmin tavoitteisiin nähden.

Valtionhallinto

- Epäselväksi jää miten suunnitelman keskeiset kriteerit ovat vaikuttaneet maankäyttösuunnitelmaan. Kriteerejä ei ole esitetty tunnistettavasti. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Lukijalle jää epäselväksi, millä muilla perusteilla kuin joukkoliikenteen saavutettavuudella kukin alue on kartoille rajattu. LVM olisi toivonut mainintoja vaikkapa asemanseutujen tai olemassa olevien ratojen,



esimerkiksi Lahden oikoradan, varteen sijoittuvien uusien asuinalueiden kehittämisestä. Lisäksi jää epäselväksi, miten keskusluokittelu on vaikuttanut liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja maankäyttösuunnitelmaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Kartassa esitettyä ensisijaisesti kehitettävien alueiden vyöhykettä olisi voinut raportissa käsitellä niin, että alueet avautuisivat lukijalle selkeämmin. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

4.8 Rahoitus

Kuntasektori

- Suunnitelmaan tulee määritellä selkeästi mitä seudullisella rahoituksella tarkoitetaan, koska suunnitelmassa esitetään, että vyöhykkeiden ulkopuolisten alueiden kehittäminen tulee tapahtua ilman seudullista rahoitusta. Esimerkiksi valtion tieverkkoon ja kevyen liikenteen tarpeisiin tehtävät investoinnit tulee jatkossakin olla mahdollisia kaikilla seudun alueilla. (Espoon kaupunki, Mäntsälän kunta)

- Valtion on jatkossakin osallistuttava tarvittaessa ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolisten alueiden liikenne- ja muun yhdyskuntateknisten hankkeiden rahoittamiseen, mikäli syntyvä ongelma johtuu seudun muun kehityksen aiheuttamista tekijöistä. (Kirkkonummen kunta)

- Yritystoimintaa pitäisi voida tukea myös ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolella, sillä kehyskuntien huono työpaikkaomavaraisuus lisää työmatkaliikennettä. Lisäksi näillä alueilla tulee mahdollistaa kevyen liikenteen tarpeisiin ja valtion tieverkkoon tehtävät investoinnit mikäli se parantaa yhteyksiä joukkoliikennepysäkeille. (Vihdin kunta)

- Muita kuin ensisijaisesti kehitettäviä vyöhykkeitä ei pitäisi sulkea yksiselitteisesti pois seudullisen rahoituksen piiristä. Suunnitelmaan ei sisälly taloudellisia laskelmia eikä rahoitettavia kohteita (liikennehankkeita lukuun ottamatta) ole määritelty eikä ajoitettu riittävällä tarkkuudella. Rahoituskanavista tai rahoituksen määrästä ei ole tietoa. (Hyvinkään kaupunki)

- Suunnitelma lähtee oletuksesta, että uusia ratasuuntia ei pystyttäne seudulla toteuttamaan ennen vuotta 2040. Ratainvestoinnit eivät riitä kaikkialle eikä raiteiden puute saisi halvaannuttaa kaupunkirakenteen kehittämistä, joten myös kumipyöräliikenne tulisi nostaa tässä yhteydessä osaksi toimivaa joukkoliikennejärjestelmää hankkeiden toteuttamiskelpoisuutta arvioitaessa. Kaupunkirata Espoo-Lohja, ns. Länsirata, pitäisi kuitenkin voida rakentaa jo v. 2040 mennessä. Sen rahoitus olisi mahdollista riittävällä maankäytöllä radan vaikutusalueella.

- Kuuma-kunnilla on merkittävä rooli seudun omakotitonttarjonnan kannalta. Nämä alueet sijaitsevat väljemmän luonteensa vuoksi ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolella. Omakotiasumista on seudun kestävä kehityksen kannalta syytä edistää seudun taajamissa kuin taajamien ulkopuolella. Tämän vuoksi rahoitusta, kuten ARA:n infra-avustusta, on jatkossakin voitava hakea ja saada myös ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolisiin investointeihin. (Nurmijärven kunta, Hyvinkään kaupunki)

- Sipoolle tärkeät ratoihiin tukeutuvat kasvukäytävät on huomioitu suunnitelmissa hyvin, mutta toteuttamisen aikajänteet on esitetty hyvin epämääräisesti. Epävarmaksi jää kuinka sitova yhteisesti valmisteltu strategia on valtion päättäessä investointien kohdentamisesta. (Sipoon kunta)

- Keravan ja sen lähialueen yhdyskuntarakenteen kehittäminen vaatii liikenneinvestointien lisäksi investointeja liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden torjuntaan niin raide- kuin tieliikenteen ratkaisuisa. (Keravan kaupunki)



4.9 Vaikutusten arviointi

Kuntasektori

- Suunnitelmakokonaisuudesta puuttuu vaikutusten arviointi liikennejärjestelmäsuunnitelman Sovaa lukuun ottamatta. (Tuusulan kunta)
- Seutua tulee käsitellä tasapuolisesti myös lentotoiminnan aiheuttamien ympäristöhäiriöiden ratkaisuisissa. (Keravan kaupunki)
- Saavutettavuus analyysiä tulee hyödyntää suunnitelman ja toteutuneen maankäytön arvioinnin välineenä, mutta ei missään tapauksessa itse suunnitelmana. (Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu)
- Suunnitelmassa hyödynnettyä saavutettavuusanalyysiä ei pidä käyttää liiaksi maankäyttöä tai muita investointeja ohjaavana lähtötietona, koska menetelmää ja sen tuottamaa tietoa ei tunneta riittävästi. (Kirkkonummen kunta, Nurmijärven kunta)

Valtionhallinto

- Suunnitelmassa esitetään huomattavan paljon uusia asuinalueita nykyisten tai tulevien väylien viereen. Jää epäselväksi miten liikenteen melun, tärinän ja ilmansaasteiden hallinta näillä alueilla toteutuu. Ympäristöhaittoja tulee tarkastella jo aikaisessa suunnitteluvaiheessa, koska välittömästi väylien läheisyyteen toteutettavat asuinalueet voivat vaatia huomattavan kalliita erityisrakenteita ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Tämä on syytä huomioida myös eri suunnitelmavaihtoehtoja vertailtaessa. (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Asumista ja muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa lentomeluvyöhykkeille eikä niiden välittömään läheisyyteen. Myös täydennysrakentamisesta tulisi pidättäytyä näillä alueilla. Kaikessa maankäytössä tulee turvata Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämismahdollisuudet Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti. (Finavia Oyj)
- Maankäyttösuunnitelmassa ei ole otettu huomioon maamassojen kierrätystä eikä maanläjitystä, joiden sijainti on ensisijaisen tärkeää rakentamiselle. Erityisesti pääkaupunkiseudulla haasteena on kiviainesvarojen huono saatavuus ja rakentamisen ylijäämämassojen sijoituspaikkojen puute. Maankäytön suunnittelussa tarvitaan yhteisesti sovittuja aluevarauksia kiviaineksen välivarastointia ja kierrättämistä varten sekä liiketoimintamallien kehittämistä kiviainestermiinaaleille. (Rakennusteollisuus ry)
- Masua ei ole arvioitu SOVA-lain periaatteiden mukaisesti. Koska Masua on tarkoitus toteuttaa mm. MRL:n mukaisilla suunnitteluinstrumenteilla, on Masun vaikutukset tärkeä arvioida ennen jatkosuunnittelua. Sopiva arvioitsijaorganisaatio lienee sama kuin Masun ja asuntostrategian laatinut organisaatio. Toivottavasti kuntien välinen arvokas yhteistyö jatkuu myös vaikutuksia arvioitaessa. (Yva ry)
- Varsinainen SOVA on tehty HLJ:stä, mutta sen tulokset pitää ottaa huomioon myös MASU:n ja asuntostrategian jatkotyössä. (Suomen Luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri)

4.10 Suhde kaavoitukseen

Kuntasektori

- Helsingin osalta maankäyttösuunnitelma on ristiriidaton valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa.
- Yleisesti ottaen MASU-kartta luo riittävän pohjan kuntien yhteiselle metropolikaavalle, kunhan siinä pitäydytään riittävän strategisella tasolla jatkossakin ja luodaan mahdollisuuksia myös muiden, kuin seudun tiiveimpien alueiden maankäytön monipuoliselle kehittämiselle. (Espoon kaupunki)
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman, asuntostrategian ja maankäyttösuunnitelman yhteensovittaminen tulee turvata jatkossakin ja työstää edelleen yksi yhtenäinen kartta, jossa myös liikennejärjestelmäsuunnitelma on helposti hahmotettavissa osana maankäytön suunnittelun kokonaisuutena. Tässä yhteydessä tulee kuitenkin määritellä suunnitelman ohjaavuus selkeästi verrattuna käynnissä oleviin yleiskaavoihin, Uudenmaan maakuntakaavaan ja valmisteilla olevaan 4. vaihemaakuntakaavaan. (Espoon kaupunki)
- Lausuntomateriaalista ei ilmene selkeästi mikä on maankäyttösuunnitelman juridinen asema maakuntakaavaan verrattuna. (Vihdin kunta)
- Uudenmaan maakuntakaavat mahdollistavat hyvin MASUn toteuttamisen, sillä ensisijaisesti kehitettävät alueet ovat maakuntakaavan taajamatoimintojen alueita, useassa tapauksessa 2. vaihemaakuntakaavan tiivistettäviä alueita. (Uudenmaan liitto)

Valtionhallinto

- Suunnitelmassa ei ole otettu kantaa vuoden 2012 MAL-aiesopimuksen yhteydessä sovitun yhteisen yleiskaavan tarpeeseen ja ajoitukseen. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnitelman suhdetta voimassa olevaan maakuntakaavaan ei ole kuvattu. On kuitenkin nähtävissä, että suunnitelma ja voimassa oleva maakuntakaava eivät ole yhteneväisiä. Kuntien muut kehittämisalueet - merkinnällä on osoitettu osin alueita, jotka ovat maakuntakaavan taajamatoimintojen alueiden ulkopuolella. Osin taas maakuntakaavan taajamatoimintojen alueita ei ole osoitettu suunnitelmakartalla. Kuntien muut kehittämisalueet eivät ole paikallisia vaan seudullisia kuten maakuntakaavassa on osoitettu. (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Maankäyttösuunnitelman merkitystä seudun kehittämiselle on vielä vaikea arvioida, koska merkittävät seudulliset linjaukset sisältyvät jo maakuntakaavoihin eikä suunnitelma ohita kunnan kaavoitusmonopolia tai budjettia. (RAKLI ry)

4.11 Muut havainnot

Kuntasektori

- Ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet tulisivat olla pohjana MAL kokonaisuutta koskevissa sopimusneuvotteluissa. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)



- Suunnitelmassa ei ole huomioitu Kuuma-kuntien ylläpitämää pientalotuotantoa, joka on edelleen tärkeä osa seudun asuntopolitiikkaa. (Kirkkonummen kunta)

- Suunnitelman sivulla 18 olevasta kuvasta puuttuu otsikointi eikä siitä ilmene minkä vuoden tilannetta seudun saavutettavuuskartta kuvaa. Kartta tulee päivittää alkuvuoden 2015 tilanteeseen, jolloin mm. Kirkkonummen saavutettavuus on todennäköisesti myönteisempi. Kartta tulee esittää liitteenä ja kartan mittakaava tulee muuttaa liitteen 1 mukaiseksi. (Kirkkonummen kunta)

Valtionhallinto

- Kartat ovat vaikeasti luettavia. Karttojen alueluokkien merkitys jää epäselväksi ja kartalla on päällekkäisiä aluevarausmerkintöjä. Jos kartta olisi laadittu ajoitusluokituksella, se olisi selkeämpi. (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Väestön ja työpaikkojen kasvu aiheuttavat yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi merkittäviä haasteita, joten seudun kuntien on jatkossa kyettävä huomattavasti aiempaa parempaan yhteistyöhön ja vältettävä kokonaisuuden kannalta haitallista osaoptimointia. Olennaista onkin se miten hyvin kunnat toteuttavat nyt laadittuja suunnitelmia. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Maankäyttösuunnitelman suunnitteluperiaatteet ovat hyviä ja oikeutettuja, mutta kaavoituksen kesto ja valitusherkkyys huomioiden esimerkiksi täydennysrakentaminen voi olla liian hidasta ja kallista. (RAKLI ry)

- Uusien lähiöiden rakentaminen linja-autoyhteyksien varaan ei ole kannatettavaa. Histan rakentaminen pirstoisi liiaksi viherrakennetta. Myös ESA-rata olisi viherverkostolle vahingollinen. Östersundomin asukaslukutavoitetta tulee laskea (Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Helsingin metropolialueella tulee turvata Malmin lentokentän toiminta. Jos Helsinki-Malmin lentokenttä lakkautetaan, pitää sen korvaaja rakentaa ensin ja mahdollisimman lähelle metropolin keskusta. Lentotoiminnan ohella Malmin kentällä on tärkeä merkitys alueen elinkeinojen, kulttuurihistorian ja virkistyskannalta. (4 yksityishenkilökannanottoa)

- Suomenojan alueelle esitetty asuntorakentaminen soveltuu tähän tarkoitukseen huonosti tulvariskin ja vaarallisen voimalan vuoksi. Alueen asukasmäärän kasvattamisen ainoa peruste lienee metroliikenteen asiakasmäärän kasvattaminen. Tällä ei kuitenkaan korjata alueen yhdyskuntarakenteellista vinoumaa, mikä johtuu työpaikkojen ja palveluiden vähäisyydestä. Toimenpiteissä ei esitetä mitään mikä johtaisi alueen vähähiilisempään suuntaan vaan päinvastoin hiiliemissioiden kasvuun. (Soukka seura ry)

5. Asuntostrategia

5.2 Asunto- ja maapoliittiset linjaukset

5.1.1 Asuntotuotannon rakenne

5.1.1.1 Ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet

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 kehitettävälle vyöhykkeille. Määrällisesti Helsinki tulee jatkossakin olemaan merkittävimmässä 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 vuokra- ja asumisoikeusasuntotuotanto ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Valtion tukema tuotanto sekä muu kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla. (Helsingin kaupunki)

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. (Vantaan kaupunki)

HSL:n näkemyksen mukaan ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle tulisi tavoitella vähintään 80 prosentin osuutta tulevasta asuntotuotannosta. Tätä puoltaa myös valtion, Helsingin seudun kuntien ja HSL:n välinen sopimus. Asuntostrategialuonnos vuoteen 2025 tukee osaltaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, mutta huomattava määrä kasvua sijoittuu sekä pääkaupunkiseudulla että KUUMA-kunnissa alueille, jotka eivät ole saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. HSL tuo esiin, että yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja kestävä liikkuksen näkökulmasta on tärkeää, että tuleva kasvu osoitetaan rakennetta tiivistäen ja kestävillä kulkumuodoilla hyvin saavutettaville alueille. (HSL)

MASUn mukaan vain 70 % seudun alueelle sijoittuvasta asuntokannasta tulisi seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Maankäyttösuunnitelma ei ehnyt yhdyskuntarakennetta, jos vain 70 % uudesta asuntotuotannosta sijoittuu ensisijaisesti kehitettävälle alueille. Maankäyttösuunnitelma ei aktiivisesti johdata kehitystä parempaan suuntaan vaan antaa henkilöautoriippuvaisen asuntorakentamisen jatkua ennallaan. Pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien väestöstä noin 40 % sijoittuu seuraavan kymmenen vuoden aikana alueille, joilla henkilöauto on ensisijainen vaihtoehto. EU:n ilmastotavoitteet eivät toteudu eikä suunnitelma henkilöautoriippuvuuden vähentämisen osalta toteuta VATteja. (UELY)

Asuntostrategia sisältää ensimmäisen seudun yhteisen asuntorakentamisennusteen vuosille 2015–2025. 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 siltenkään olevan asuntorakentamisen tonttivarannon vaan asuntorakentamiseen vaadittavan kuntatekniikan ja palveluiden rahoittaminen. (Vantaan kaupunki, Keravan kaupunki)

Suunnitelman tavoitteena on, että vähintään 70 % asuntotuotannosta sijoittuisi seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Jotta arvioitu väestön ja työpaikkojen kasvu saataisiin sopimaan Helsingin seudulla yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta parhaisiin paikkoihin, tulee rakentamista ohjata tätäkin enemmän ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. (Helsingin seudun kauppakamari)

Järvenpään kaupunki katsoo, että asuntotuotannon sijoittumista maankäyttösuunnitelmassa esitetuille kehitettävälle vyöhykkeille on perusteltua edistää esitettyillä toimenpiteillä. Tämä



mahdollistaa mm. radan varressa sijaitsevan ns. Ristikydön alueen rakentamisen metropolialuetta paremmin hyödyttävällä tavalla. Tavoite toteuttaa vuokra- ja asumisoikeusasuntotuotantoa em. kehitettävillä vyöhykkeillä hyvien joukkoliikenneyhteyksien tuntumaan on kannatettavaa, koska nämä asunnot kohdentuvat suurelta osin matalapalkka-aloilla työskenteleville kotitalouksille ja hyvien liikenneyhteyksien johdosta auton omistamistarve vähenee. Järvenpään nykyisestä asuntokannasta 92 % sijaitsee ensisijaisesti kehitettävällä vyöhykkeellä ja strategiaan sisältyvän ennusteen mukaan vuosina 2016 - 2025 rakennettavista uusista asunnoista sijoittuu jopa 94 % tälle vyöhykkeelle. (Järvenpään kaupunki)

Kirkkonummen kunta haluaa korostaa seudullista yhteistyötä asuntorakentamisen sijoittumisessa Helsingin seudulle rakenteellisesti terveiden periaatteiden mukaan. Kaavavarannon tulee sijoittua hyvin saavutettaville alueille, ja näiden alueiden saavuttamiseen käytettävää liikennejärjestelmää tulee kehittää seudullisesti ajatellen ja määrätietoisesti. Asemakaavan ulkopuolisen rakentamisen osuuden pitäminen hallinnassa ja vähäisenä on osa em. toimintaa ja tavoitteita. (Kirkkonummen kunta)

Tavoitteena on seututasolla, että vähintään 70 % asuntotuotannosta tulisi sijoittaa ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Tavoite on hyvä ja kunnianhimoinen ja metropolin ydinalueella perusteltu. Seudulla tulee kuitenkin sallia myös ns. valkoisten alueiden hallittu kaavoitus ja turvata siten myös monipuolinen asuin- ja elinympäristö. Asuntostrategiassa esitetty kuntien arvioima asuntotuotannon volyyymi 2016–2025 on linjassa maankäyttösuunnitelman kanssa ja sijaitsee suurelta osin seudullisesti ja paikallisesti merkittävillä vyöhykkeillä liittyen hyvin nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä sijoittuen jo olemassa olevien tai tulevien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. (Espoon kaupunki)

Kunnat ja asuinalueet ovat seudulla hyvin erilaisia ja sitä tulee kunnioittaa. On nähtävä rikkautena se, että seudulla on mahdollisuus valita asumistapansa. Sen vuoksi kaikkea asuntotuotantoa ei voida toteuttaa ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä. Asumista ei kuitenkaan tule levittää enää laajasti uusille alueille. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)

Kehittämisyvyöhykkeiden osalta Hyvinkään kaupunki toteaa, että KUUMA-kunnilla on merkittävä rooli seudun omakotitonttarjonnan kannalta. Omakotialueet sijaitsevat väljemmän luonteensa vuoksi keskustojen reuna-alueilla ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolella. Tämän vuoksi rahoitusta, kuten ARAn infra-avustusta, on jatkossakin voitava hakea ja saada myös näiden alueiden investointeihin. Esimerkiksi Hyvinkäällä omakotialueet ovat kiinteä osa keskustaaajamaa ja joukkoliikenteen piirissä. Omakotiasutus on seudun kestävä kehityksen kannalta parempi osoittaa taajamiin kuin taajamien ulkopuolelle. (Hyvinkään kaupunki)

KUUMA-seudun asuntomarkkinoiden haasteena on viime vuosina ollut asuntomarkkinoiden hiljentyminen, mikä on vähentänyt asuntotuotantoa. Vaikka kunnat tekevät varantoa, markkinat ja kysyntä ohjaavat tuotantoa. KUUMA-seudun kysyntää rajoittaa osaltaan etäisyyksistä syntyvä liikkumistarve työpaikan ja asunnon välillä, koska suuri osa työpaikoista sijaitsee pääkaupunkiseudulla. Jotta kaikki ennakoitu kasvu saadaan Helsingin seudulle sopimaan, tarvitaan paitsi kaavoitusta ja asuntotuotantoa, myös niihin liittyviä infrainvestointeja kaikilla seudun ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä. Tiivistäminen ja täydentäminen tulee olla lähtökohtana myös kuntien muilla kehittämisalueilla, sillä kaikkea rakentamista ei kuitenkaan voida toteuttaa ainoastaan ensisijaisilla alueilla. Suunnitelmassa tulisi näkyä vahvemmin KUUMA-seudun rooli erityisesti omakotitalokysyntään. (Mäntsälän kunta)



Sipoon kunnan keskeinen tavoite on asuntotuotannon vuosittainen lukumäärä. Asuntotuotannon haasteena on viime vuosina ollut asuntomarkkinoiden hiljentyminen, mikä on vähentänyt tuotantoa. Vaikka kaavavarantoa on, markkinat ja kysyntä ohjaavat tuotantoa. Asunnoille on kysyntää siellä, missä on työpaikkoja, hyvät palvelut ja joukkoliikenneyhteydet, eli näiden edellytysten luomiseen tulisi keskittyä maankäytön suunnittelussa. On tärkeää, että seudullisesti ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä saadaan asukkaita ja työpaikkoja. Jotta kunnat ja valtio toteuttavat yhdessä tämän tavoitteen, tarvitaan paitsi kaavoitusta ja asuntotuotantoa, myös niihin liittyviä infrainvestointeja. Tiivistäminen ja täydentäminen tulee olla lähtökohtana myös kuntien muilla kehittämisalueilla, sillä kaikkea rakentamista ei kuitenkaan voida toteuttaa ainoastaan ensisijaisilla alueilla. Lisäksi taajama-alueiden moni-ilmeisyys ja moniarvoisuus luo mahdollisuudet elinkeinojen harjoittamiselle ja erilaisille asumisen vaihtoehdoille, jolloin mittarit ja kriteerit eivät ole samoja joka puolella. (Sipoon kunta)

Nurmijärven kunta hyväksyy MASUn periaatteen, että seudun nykyistä rakennetta täydennetään ja kehitetään edellyttäen, että raideliikennekäytävien ohella myös linja-autoliikenteeseen tukeutuvia keskuksia kehitetään. Kehittämisvyöhykkeiden osalta Nurmijärven kunta toteaa lisäksi, että KUUMA-kunnilla on merkittävä rooli seudun omakotitonttitarjonnan keskustojen reuna-alueilla ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolella. Omakotiasutusta on seudun kestävä kehityksen kannalta syytä edistää seudun taajamissa. Vaikka suunnitelmassa korostetaan seudullisen rahoituksen suuntaamista ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä, ARA:n infra-avustusta on jatkossakin voitava hakea ja saada myös näiden omakotialueiden vaatiman kunnallistekniikan investointeihin. (Nurmijärven kunta)

Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-johtokunnan lausunnossa Asuntostrategia 2025 –luonnoksesta mainittuun ja toteaa lisäksi seuraavaa: Kuvattaessa asuntotuotannon sijoittumista vuosina 2016-2025 näkyy tilastoissa Tuusulan osalta ristiriita Hyrylän ja Ristikydön painotusten välillä. Kunta ei ole suunnitellut asuntotuotantoa kymmenen vuoden sisällä Ristikytoon, vaan uuden taajaman avaaminen on ajoitettu vuoden 2030 jälkeen. Sama ristiriita on kaavavarannon sijoittumisen suhteen. Kun otetaan huomioon alueen maanomistukseen ja toteutuksen rahoitukseen liittyvät reunaehdot, Tuusulan kunta jää kaipaamaan suunnitelman aikataulutukseen realistisempaa otetta. (Tuusulan kunta)

Yhdyskuntarakenteen täydentäminen ja täydennysrakentaminen jo olemassa olevan kunnallistekniikan piiriin mahdollistaa jo rakennetun vesihuoltoverkoston tehokkaan hyväksikäytön. Toimenpiteet ovat kustannustehokkaita verrattuna uusien alueiden avaamiseen. Toisaalta asukasmäärän lisääntyminen edellyttää sekä juomaveden puhdistuksen että jätevedenpuhdistuksen kapasiteetin lisäämistä, mikäli ominaiskulutus ja –kuormitus eivät laske. (HSY)

5.1.1.2 Riittävä, monipuolinen ja kohtuuhintainen asuntotuotanto

Asuntotuotannon rakenteen osalta tavoitellaan hallintamuotojen sekä talo- ja asuntotyyppien monipuolisuutta, jolloin muodostuu viihtyisiä ja sosiaalisesti tasapainoisia asuinalueita. Asuntotuotannon rakenteessa tulee kuitenkin huomioida seudun kuntien ominaispiirteet sekä markkinatilanteessa vallitseva kysyntä, jonka osaltaan tulee ohjata tuotantoa. Keskeinen tavoite on kuntakohtainen asuntotuotannon vuosittainen lukumäärä, johon kaikki seudun kunnat osaltaan sitoutuvat, mutta toteutustavat voivat vaihdella. Tavoitteissa tulisi keinojen osalta pitäytyä yleisemmällä tasolla (kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin) ja jättää mahdollisuus kuntakohtaisten linjausten ja käytäntöjen tarkoituksenmukaiseen huomioimiseen. Kaavoituksen ja maapolitiikan



keinojen käyttäminen niin täydennysrakentamisen tukemiseen kuin yleisesti kohtuuhintaisen asumisen tuottamiseen edellyttää myös tapauskohtaista vaikutusten huolellista arviointia. (Kauniaisten kaupunki)

Asuntotilannetta helpotetaan huolehtimalla riittävästä tonttituotannosta. Tonttien asemakaavojen tulee vastata asuntotuotannon tarpeita eli mahdollistaa mm. kohtuuhintainen rakentaminen. Samalla voidaan huomioida vahvemmin yleishyödyllisten ARA-rakennuttajien ja asuntoja omistavien yhteisöjen tonttitarpeet. Riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto edellyttää, että jo ennen asemakaavojen laatimista kunnassa linjataan, miten riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto mahdollistetaan. Tämä edellyttää yhteistyötä kunnan kaavoituksen, asuntopalveluiden ja kunnan ao. toimialojen kesken. Tällöin eri asukasryhmille voidaan turvata tarvetta vastaavan uudisasuntotuotannon toteuttaminen ilman, että asemakaavaa tarvitsee lähteä muuttamaan. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)

Nuorten ja yhden hengen talouskuntien huomiotta jättäminen kuntien asuntopoliittisissa ratkaisuisa johtaa lisääntyviin ongelmiin niin työvoiman saatavuudessa kuin yksittäisen kuntalaisen elämänhallinnassa. Asuntomarkkinoiden kohtaanto-ongelmaa voidaan pahentaa entisestään esimerkiksi keskipinta-alamääräyksillä, jotka estävät tarpeita vastaavan asuntokannan rakentamisen. (KUUMA-seutu)

Linjaus siitä, että asuntotuotannon tulee olla hallintamuodoltaan ja asuntotyypeiltään monipuolista on koko seudun asuntomarkkinoiden toimivuuden kannalta tärkeää. Seudun ja koko maan kilpailukyvyyn näkökulmasta oleellista olisi kuitenkin löytää keinoja, joilla voidaan vaikuttaa asumisen korkeaan hintatasoon seudulla ja erityisesti pääkaupunkiseudulla. Asuntojen ja asumishintataso tulisi saada sellaiselle tasolle, että seudulle esimerkiksi työn ja opiskelun vuoksi saapuvalla olisi mahdollisuus toiveidensa mukaisen asunnon hankintaan. Viime kädessä kysyntä määrittää asuntojen hintatason. Kun kysyntää ei kuitenkaan voida ohjata, ainakaan merkittävällä tavalla, tulisi toimenpiteet kohdistaa tarjonnan ja kilpailun edistämiseen. Siihen voidaan vaikuttaa mm. kuntien maapoliittisilla linjauksilla, joita asuntostrategiassa onkin korostettu. (Hyvinkään kaupunki)

Kirkkonummen kunta haluaa tuoda esille, että vaikka KUUMA-kuntien ja pääkaupunkiseudun asuntomarkkinat eroavat toisistaan, on seudun kuntien kannettava vastuunsa riittävästä asuntokaavoittamisesta. Pääkaupunkiseutuun verrattuna KUUMA-kuntien haasteena on rakentamistoimijoiden vähyys ja toisinaan kysynnän puute, mikä vaikuttaa asuntotuotannon toteuttamisedellytyksiin. Huomiotta suunnitelmassa jää KUUMA-kuntien ylläpitämä pientalotuotanto, joka on edelleen tärkeä osa seudun asuntopoliittikkaa. Tulee pyrkiä monipuoliseen, erilaisten asiakasryhmien tarpeet huomioon ottavaan asuntotuotantoon. Asuntotyyppien ja hallintamuotojen riittävän monipuolinen jakauma on taattava. Helsingin seudun asuntostrategia 2025:n mukaan esimerkiksi ”kohtuuhintainen asuntotuotanto” on hankalasti määriteltävä käsite. Asuntotarjonnan monipuolisuuden, segregation välttämisen jne. näkökulmista on kuitenkin syytä pyrkiä nimenomaan paikallisista lähtökohdista kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon osana muuta asuntotarjontaa. (Kirkkonummen kunta)

Linjaus siitä, että asuntotuotannon tulee olla hallintamuodoltaan ja asuntotyypeiltään monipuolista, on koko seudun asuntomarkkinoiden toimivuuden kannalta tärkeää. Asuntostrategiassa tulee hyväksyä se, että seudun eri alueilla on niiden sijaintiin pohjautuen erilainen rooli asuntotuotannossa. Kun seudun liikennejärjestelmää kehitetään suurin panostuksin raideliikenteeseen, tulee erityisesti uusien mittavien raideliikenneinvestointien vaikutusalueella edellyttää tehokasta maankäyttöä. Toisaalta esim. KUUMA-kunnissa tulee sallia ja kyetä luomaan



edellytyksiä pientalorakentamiselle, erityisesti omakotirakentamiselle taajamissa palvelujen ja joukkoliikenteen piirissä, jolloin myös yhdyskuntarakenteen eheytymistä tuetaan luontaisella tavalla. (Nurmijärven kunta)

Pornaisten kunta yhtyy KUUMA-seudun lausunnossa mainittuihin näkemyksiin Asuntostrategia 2025 –luonnoksesta. Asuntostrategiassaan Pornaisten kunnan ensisijainen tavoite on saada yleishyödylliset vuokra-asuntotoimijat tarjoamaan ja tuottamaan vuokra-asuntoja alueellaan. Kunta on sitoutunut kaavoitustavoitteeseen MAL-sopimuksen mukaisesti (Pornaisten kunta)

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä asuinalueiden sosiaalisen kestävyyden painottamista. STM painottaa monipuolisen ja kohtuuhintaisen rakentamisen tärkeyttä sekä erilaisten väestöryhmien asumistarpeiden huomioon ottamista rakentamisessa ja korjausrakentamisessa. Tärkeää on paitsi väestöltään monipuolisten alueiden rakentaminen myös erilaisten väestöryhmien sijoittaminen alueille niin, etteivät mitkään väestöryhmät syrjäydy ulkopuolelle. Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä sellaisen asuntotuotannon aktivointia, jolla voidaan saavuttaa väestön tuloihin nähden kohtuullinen asumismenojen taso. Korkea vuokrataso yhdessä työttömyyden korkean asteen kanssa on lisännyt asumistuen käyttötarvetta. Kun asumistuen vuokranormit eivät ole riittävästi vastanneet asuntomarkkinoiden vuokratasoa, on asumistukea jouduttu täydentämään lisääntyvässä määrin toimeentulotuella, mikä ei ole järjestelmän toimivuuden ja läpinäkyvyyden kannalta tarkoituksenmukaista. Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä, että asuntojen tarjonta on riittävän monipuolista niin, että tarjolla on eri hallintamuotoja ja rahoitusmuotoja edustavia asumisratkaisuja. (STM)

Helsingin seudun kasvu on koko maan hyvinvoinnin perusta. Seudun kilpailukyvyyn kriittisenä tekijänä on työmarkkinoiden, liikennejärjestelmän ja palveluverkon lisäksi asuntomarkkinat. Asuntopolitiikalla on erittäin voimakas elinkeinopoliittinen merkitys. Asuntojen saatavuus ja hintataso vaikuttavat keskeisesti työvoiman saatavuuteen ja sen liikkuvuuteen. Elinkeinopoliittinen merkitys korostuu vahvasti, kun ikäluokkien muutoksista aiheutuva poistuma työmarkkinoilla kasvaa nopeasti. Helsingin seudulle tarvitaan erilaisia asuntoja. Yritysten kannalta pula on erityisesti seudulle muuttavalle työvoimalle suunnatuista kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista. Asumisen hinta on Helsingin seudulla jo kauan sitten ylittänyt palvelualueiden uuden työvoiman maksukyvyyn asettamat rajat. (Helsingin seudun kauppakamari)

Asuntopolitiikan toteuttamisen kannalta keskeisenä tavoitteena tulee olla pääkaupunkiseudun työmarkkinoiden toimivuuden vahvistaminen, jolloin myös talous voi paremmin. Keskeistä on tyydyttää alueella asuvien ja muuttavien asumistarpeet huolehtimalla riittävästä asuntotuotannosta. Erityisesti vuokra- ja asumisoikeustuotanto tulee kohdentaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien tuntumaan ”halvemmille alueille” eikä vain kalliille paikoille merenrantoihin, mikäli tavoitellaan kohtuuhintaisuutta. Asuntokysyntään tulee vastata monipuolisesti vuokra-, osaomistus-, asumisoikeus- että omistusasunnoilla. Niin ikään tulee olla tarjolla kerros-, rivi- ja omakotitaloja. Pidämme tärkeänä, että kaavoitettavien asuntojen koko määräytyy kysynnän mukaan ja kunnat kaavoittavat tarpeeseen nähden riittävästi pieniä asuntoja. Kysynnän muuttuessa rakentajat ovat kykeneviä nopealla ja joustavalla aikataululla rakentamaan myös isompia asuntoja. (Rakennusteollisuus RT ry)

Kaupungistumiskehitys ja Helsingin seudun väestönkasvu tulee ennusteiden mukaan olemaan myös jatkossa voimakasta. Pääkaupunkiseudulla on jo pitkään ollut pula kohtuuhintaisista asunnoista. Onkin tärkeää, että asuntotarjonnan lisäämiseen panostetaan ja tehdään aktiivisesti toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että meillä on jatkossa tarjota kysyntää ja tarpeita vastaavia asuntoja. Tämä on edellytys työvoiman liikkuvuudelle, elinkeinoelämän toimivuudella ja talouskasvun



aikaansaamiselle. Riittävän kohtuuhintaisen asuntotarjonnan aikaansaamiseksi on olennaista tarkastella rakentamisen kustannuksia nostavia seikkoja, kuten kaavoitusta sekä erilaisia normeja ja määräyksiä. On muistettava, että jo nyt korkeat rakentamiskustannukset ja jatkuva ylläpitokustannusten nousu aiheuttavat erittäin kovia haasteita asukkaiden maksukyvyyn osalta. Asuntostrategiassakin esiin nostettu asuntokannan mittava peruskorjaustarve tulee vielä jatkossa lisäämään tätä painetta entisestään. Jatkossa onkin panostettava erityisesti keinojen löytämiseen, joilla voidaan hillitä jatkuvasti kohoavia kustannuksia ja aikaansaada tehokkaasti tarpeita vastaavaa asuntotarjontaa. Erittäin olennainen tekijä riittävän asuntotarjonnan aikaansaamisessa on tonttitarjonnan lisääminen. Kuten asuntostrategiassa todetaan, on tonttien osalta kiinnitettävä huomiota kaavoitukseen ja myös tonttien rakentamiskelpoisuuden varmistamiseen palveluja unohtamatta. RAKLI pitää hyvänä asumisen taloudellisen tuen kohdentamista alueille, joissa asuntojen kysyntä on suurin ja asumiskustannukset korkeimmat. On lisäksi muistettava, että erilaisia asumisen vaihtoehtoja tarvitaan. Myös alueen kilpailukykyisyyden ja elinvoimaisuuden sekä segregaaation ehkäisemisen näkökulmasta on tärkeää riittävän laaja monimuotoinen asuntotarjonta. Näin voidaan parhaiten saada aikaan asukkaiden maksukykyä vastaavaa hyvää asumista. (RAKLI ry)

Esimerkiksi Itävallassa opiskelija-asumiseen on annettu helpotuksia niin autopaikka- kuin invamääräysten toteuttamiseen. Esimerkiksi kylpyhuoneita eivät koske invamääräykset. Täten opiskelija-asunnot on ollut mahdollista tehdä tehokkaammiksi ja opiskelijat on saatu sijoitettua järkevämmiin, vuokrataso kohtuullisemmaksi ja asunnot vastaamaan käyttäjien toiveita. (Hoas)

Kunnalliset yhtiöt voivat vahvistaa seudun elinvoimaisuutta tarjoamalla matalapalkka-aloilla työtä tekeville ja asunto- ja työmarkkinoille tuleville nuorille kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja. Kunnalla on selkeä intressi tukea edellä mainittujen ryhmien asumisjärjestelyjä, koska asunnottomuuden ja syrjäytymisen kustannukset kunnalle ovat suuret. Kunnan vuokrataloyhtiön ja sosiaalitoimen yhteistyö asuntokysymyksissä on hyvin merkittävä ja tätä yhteyttä ei aina tiedosteta tai tunnisteta riittävästi. (KUUMA-seutu, Kirkkonummen kunta, Mäntsälän kunta)

Kuntien on perusteltua asettaa yhtiöidensä asuntotuotannolle määrälliset ja myös laadulliset tavoitteet. Kuntien vuokrataloyhtiöille on varattava toteuttamiskelpoisia tontteja hyviltä sijainneilta useammaksi vuodeksi eteenpäin. Kunnan omistajuuden kannalta omalle vuokrataloyhtiölle toteutettavaksi tarkoitettu tontti tulisi valita aina siten, että se voidaan rakentaa kustannustehokkaasti ja että kohde säilyttää arvonsa pitkään. Kunnallisten vuokrataloyhtiöiden rakennuttajaosaamisessa on suuria vaihteluita. On kuitenkin vaikea uskoa, että vuokratalon rakentaminen kuntayhtiön omistukseen ei onnistuisi, jos kunnassa niin päätetään. Rakennuttajia on saatavilla, koska uusia toimijoita on tullut alalle. Kunnan ei myöskään ole pakko konsernitaseeseensa rakennuttaa yhtään asuntoa, koska yleishyödyllisiä toimijoita on olemassa. Kohtuuhintaisen asuntotuotannon turvaaminen on pitkälti ymmärryksen ja oivalluksen kautta löydetty oikea tahtotila hakea asiaan ratkaisua. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)

Kohtuuhintaisen asumisen edellytysten parantamiseksi strategiassa olisi voinut olla konkreettisempia esityksiä, esim. kuntien yhteisen asuntotuotanto-organisaation luomista. (Sipoon kunta)

Seudulla kaivataan uusia toimijoita sekä uusia innovaatioita asuntokysymyksen ratkaisemiseksi. Seudun elinkeinosektori voisi ottaa myös enemmän vastuuta työntekijöiden asumisesta kehitettävillä uusilla innovaatioilla. Voisiko uudentyyppinen patruunamalli toimia työntekijöiden asumisen järjestämisessä? (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)



Pienten rakennusliikkeiden hyödyntämistä seudulla ei varmaankaan ole tehty riittävässä määrin esimerkiksi kohtuuhintaisen omistusasuntotuotannon osalta. Asuntomarkkinoiden salliessa rakennusliikkeiden kilpailutuksessaikin olisi varmaan parantamisen varaa. (KUUMA-seutu)

HSL tuo esiin, että sosiaalinen asuntotuotanto on seudullinen kysymys. Kaikkien seudun kuntien tulee kantaa vastuunsa sosiaalisen asuntotuotannon järjestämisessä. Näin alueet eivät eriydy liiaksi ja estetään segregaatio seudulla. Seudun toimivuuteen ja kilpailukykyyn vaikuttaa myös riittävä asuntotuotanto ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä. (HSL)

Keskeistä kaupunkiseudun kilpailukykyyn ja hyvinvoinnin kannalta on mm. varmistaa riittävä yhteisvastuullisuus asuntojen tuotannossa, johon kaikkien kuntien tulee osallistua. Yritysten ja elinkeinoelämän ja työmarkkinoiden toimintaedellytysten kannalta osaavan työvoiman saatavuus, johon vaikutetaan keskeisesti kohtuuhintaisella asumisella, on erittäin tärkeä tekijä. Asuntomarkkinatilanteen on katsottu viime vuosina yleisesti haittaavan työmarkkinoiden toimintaa ja lisäävän entisestään yhdyskuntarakenteen hajautumista sekä myös hidastavan väestönkasvua. Asuntojen hintataso ja riittämätön vuokra-asuntotuotanto ovat seudun kasvun ja kilpailukykyyn este. Nykyisessä MAL-sopimuksessa olevan asuntotuotannon taso on riittämätön vastaamaan haasteisiin, jonka vuoksi myös asuntostrategiassa tarvitaan kunnianhimoisempi suunnitelma asuntotuotannon tasosta. Samalla hyvään MAL-yhteensovitukseen on kiinnitettävä huomiota. Näiden toteuttamiseen tarvitaan kumppanuutta valtion kanssa. (TEM)

Elokuussa solmitun tontti-infrasopimuksen mukaisesti tulisi tulevilla aiesopimuskaudella 2016–2019 nostaa myös asuntotuotannon kokonaismäärää 25 %:lla ja vastaavasti myös ARA-tuotannon osuutta kokonaisuudesta. ARA-tuotannossa olisi varmistettava, että erityisesti vuokra-asunnot sijoittuisivat hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. (ARA)

Luonnoksen viimeistelyssä on otettava huomioon valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi, jossa sovittu asuntotonttien kaavoituksen kasvattaminen 25 %:lla ei vielä sisälly asuntostrategian tavoitteisiin. (Helsingin seudun kauppakamari)

Asuntotarjonnan määrän lisäämiseksi tulee käyttää kaikkia mahdollisia keinoja ja erityisesti kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon edistämiseen. Kuntien asuntotuotantotavoitteiden tulisi ylittää väestönkasvun perusteella ennustettu arvioitu tarve. Näkemyksemme on, että syksyllä valtion ja kuntien välillä sovittu 25 prosentin kaavoituslisäys ei ole riittävä tarpeeseen nähden. Kohtuuhintaisen asuntotuotannon saavuttamiseksi tulisi kaavoittaa myös ”halvempia” alueita ja olemassa olevaa kaupunkirakennetta tulee tiivistää. (Rakennusteollisuus RT ry)

Vaikka kaavoituksessa on hyvä varautua tulevaisuuteen, tavoitetasona on nyt varsin suuri asukasmäärän korotus. SLL Uusimaa ei pidä tätä täysin realistisena eikä myöskään valtakunnallisesti suotavana aluepoliittisena kehityksenä. Asumisväljyyden kasvun pysäyttäminen pitäisi ottaa keskeiseksi kestävyystavoitteeksi. SLL Uudenmaan piirin näkemyksen mukaan iso osa rakentamisen kalliista hinnasta ei johdu tonttivarannon puutteesta vaan rakentajien voitontavoittelusta. Siksi valmiitkaan kaavat eivät toteudu varsinkaan taantuman aikana. Tätä asiaa ei voi auttaa ”ylikaavoittamalla” yhä enemmän rakennuspaikkoja (viheralueille!) eikä porkkanoilla, vaan tarvitaan myös keppiä, kuten kohdekohtaisia kiinteistöveroja yms. (SLL Uusimaa)



5.1.2 Täydentävä asuntorakentaminen sekä vanhojen asuinalueiden kehittäminen ja uudistaminen

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

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

Yhdyskuntarakenteen yhtenäisyyden parantaminen ja täydennysrakentaminen ovat keskeisiä kunnallisia ja alueellisia tavoitteita, joita tulee edistää kaikin käytettävissä olevin keinoin. Asuntostrategiassa esitetään olemassa olevien kaavoitetulla alueilla sijaitsevien asuinalueiden kehittämistarpeet ja kehittämiseen liittyvät menetelmät kovin yleisellä tasolla ja epämääräisesti. Tältä osin tekstiin olisi syytä tuoda lisää konkreettisuutta sekä esittää perinteisten ajatusten lisäksi tuoreita ideoita. (Kirkkonummen kunta).

Asuntostrategian valmistelussa on noussut keskeiseksi kysymys täydennysrakentamisen esteiden purkamisesta ja kannusteiden luominen. Strategiaa voitaisiin vielä täydentää tältä osin ja tuoda strategiseksi tavoitteeksi kuntien ja valtion välisessä yhteistyössä täydennysrakentamista edistävien käytäntöjen ja tulkintojen jalkauttaminen. (Sipoon kunta)

Helsingin seudun asuntokanta on länsimaisittain katsottuna erittäin kerrostalovaltaista. Rakenteeltaan se muistuttaa enemmän entisen itäblokin ratkaisuja kuin länsimaisia tavoitteita. Asukkaiden asumistavoiteissa ja mahdollisuuksissa on rakenteen takia suuri ero. 1960- ja 1970-luvuilla valmistuneiden elementtirakenteisten kerrostalojen laskennallinen elinkaari on päättynyt. Useissa tapauksissa on niin ekologisesti kuin ekonomisesti järkevintä purkaa talot ja rakentaa uudet, sillä peruskorjaus tulee suhteettoman kalliiksi saatuun hyötyyn nähden. Tämä olisi otettava huomioon hyvin painokkaasti myös visiossa. (Soukka-Seura ry)

Uudenmaan liitto yhdessä jäsenkuntien ja muiden sidosryhmien kanssa on kartoittanut täydennysrakentamisen hidasteita ja kannusteita. Työtä on tarkoitus jatkaa siten, että löydetään kuntien käyttöön uusia ja entistä parempia välineitä täydennys- ja tiivistämiskäytön edistämiseksi. (Uudenmaan liitto)

Järvenpään kaupunki katsoo, että täydentävän asuntorakentamisen osalta kunnille on asuntostrategiassa esitetty varsin runsaasti tavoitteita ja tässä kunnilla onkin paljon mahdollisuuksia. Asiaan liittyy kuitenkin monia erilaisia hidasteita, jotka edellyttävät lainsäädännön tarkistamista. Tavoitteiden asettamisessa valtiolle voisi enemmän korostaa lainsäädännöllisten hidasteiden korjaamista. Pitkälti täydentävään asuntorakentamiseen liittyvässä vanhojen asuinalueiden kehittämisessä ja uudistamisessa on korostettu valtion ja kuntien tiivistä yhteistyötä. Erityisesti lähiöiden kehittämisessä on omat haasteensa ja yhteistyö kuntien ja valtion välillä on erittäin tarpeellista lähiöiden positiivisen kehityksen aikaan saamiseksi. Myös rakennusliikkeitä kannattaisi sopivilla kannusteilla houkutella osallistumaan lähiökehittämiseen. Uudenmaan liiton marraskuussa 2014 järjestämässä täydennysrakentamiseen liittyvässä seminaarissa tunnistettiin useita hidasteita, joita voitaisiin poistaa mm. tarkistamalla asunto-osakeyhtiölakia, laajentamalla kevennettyjen rakentamis- ja kaavamääräysten kokeilulakia, selvittämällä "planning permit" -



tyyppisiä uusia kevennettyjä menettelyjä, rajaamalla kaavojen ja lupien valitusoikeutta, nopeuttamalla valitusten käsittelyä, tarkistamalla melutason ohjearvoja (erityisesti yöajan arvoja), suuntaamalla ARA:n infra-avustuksia uudella tavalla, joustavoittamalla valtion tukipolitiikkaa ja viranomaisohjausta sekä luomalla kehittämisalumenettelystä väline täydennysrakentamisen edistämiseen. Kaikkia näitä tunnistettuja kipukohtia tulee viedä eteenpäin siten, että täydennysrakentamisen hidasteet vähenevät. Asia on merkityksellinen myös em. lähiöiden kehittämisessä. (Järvenpään kaupunki)

Asuntostrategiassa esitetyt toimenpiteet edistävät Helsingin seudun tiiviimpää yhdyskuntarakennetta. Pääosa asuntotuotannosta sijoittuisi olemassa olevan rakenteen sisään täydentämällä ja tiivistämällä maankäyttösuunnitelman mukaisia ensisijaisesti kehitettäviä vyöhykkeitä. Haasteena täydennysrakentamisessa tulee olemaan toisaalta nykyisten alueiden muutosvastarinta ja toisaalta rakenteen sisällä olevien vielä rakentamattomien alueiden maanomistus. (Nurmijärven kunta)

Täydennysrakentamisen merkitys tulee jatkossa olemaan keskeinen. Asuntostrategiassa on täydentävän asuntorakentamisen osalta nostettu tavoitteeksi ensisijaisesti asumisen monipuolisuus ja asuntokysyntään vastaaminen. Näitä voidaan pitää kannatettavina. Täydentävää asuntorakentamista koskevassa kohdassa on nostettu esiin muun muassa normit sekä kaavoituksen kustannustehokkuus. On selvää, että esimerkiksi liian tiukat ja joustamattomat pysäköintinormit asettavat haasteita elleivät jopa estä täydennysrakentamista. Strategiassa on nostettu esiin myös seudullisen työkalun mallintaminen täydentävän rakentamisen osalta sekä korostettu kuntien toimia täydentävän asuntorakentamisen osalta. Näitä tavoitteita voidaan pitää hyvinä. RAKLI toteuttaa aikavälillä 11/2014-3/2015 täydennysrakentamiskäytäntöjen kehittämiseen tähtäävän klinikkatyöskentelyn yhdessä jäsentensä kanssa. Klinikkan tulosseminaari pidetään maaliskuun alussa 2015. (RAKLI ry)

Lausunnolla olevassa asuntostrategiassa esitetään, että kunnat tukevat yhdyskuntarakenteen tiivistymistä, ja täydennysrakentamisen edistämiseksi maankäytösopimukseen voidaan sisällyttää kannusteita. Tavoitteena on rakentaa korkeammalle ja tiiviimmin sekä toteuttamalla kaavamutoksia jo rakennetuille tonteille. Tämän tavoitteen kanssa on täydellisessä ristiriidassa esimerkiksi Helsingin kaupunginhallituksen kesällä antama päätös maankäytösopimusmenettelystä laskentaohjeineen, joka velvoittaa täydennysrakentamisessa aktiivisesti toimivia taloyhtiöitä suorittamaan Helsingin kaupungille satojen tuhansien korvaukset ullakkotilojen myynnistä, jolla tuetaan täydennysrakentamisen tavoitetta ja rahoitetaan korjausvelkaisten taloyhtiöiden remontteja. (Rakennusteollisuus RT ry)

5.1.2.1 Pysäköinti

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 vuorottaispysäköinnin käyttömahdollisuus tai paikkojen maksullisuus. (Helsingin kaupunki)

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 maanlaisella 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. (Vantaan kaupunki)

Hyvinkää ja Kerava pitävät tärkeänä, että liityntäpysäköinnin uusi kustannus- ja vastuunjakomalli sisältää myös laitosmaiset pysäköintiratkaisut tiivistyvillä keskusta-alueilla. (Hyvinkään kaupunki, Keravan kaupunki)

5.1.2.2 Valtion toimenpiteet

Olemassa olevien alueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien, että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin sekä 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 vastaamiseksi tulee jatkaa kuntien ja valtion yhteistyötä, kuitenkin siten, että asuinalueohjelman kaltaisen uuden ohjelman valmistelussa tulee olla kuntanäkemyks mukana nykyistä hallituskautta vahvemmin. (Helsingin kaupunki)

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. (Vantaan kaupunki, Keravan kaupunki)

On huomattava, että suurin osa asuntokannasta on jo olemassa ja sen ylläpidosta ja korjaamisesta tulee huolehtia. Erityisesti vanhoissa asunto-osakeyhtiöissä on isot korjaukset edessä. On varmaa, että perusparannuksen rahoitus muodostuu kynnyskysymykseksi. Uusien innovaatioiden pohtiminen, kehittämistoimenpiteet ja yhteistyö valtion kanssa mahdollisten tukien tai tarvittavien lakimuutosten vuoksi on käynnistettävä pian. Myös kuntien kannattaa pohtia voivatko ne jollain tavoin edistää korjaustoimenpiteitä omilla toimillaan. (KUUMA-seutu)

Valtion tulee myös vahvemmin tukea kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista. (Helsingin seudun kauppakamari)

KUHA:n teemat ovat myös Vantaan kannalta keskeisiä. Erityisesti meluntorjunnan toteutusta tulee korostaa ja kiirehtiä, koska valtion pääväylien melusuojauksen puutteet rajoittavat ja hidastavat kohtuuttomasti asumisen täydennysrakentamista Vantaalla. (Vantaan kaupunki)

5.1.3 Maaseutumaiset alueet ja hajarakentaminen

Laadukkaalla ja monipuolisella omakotitonttarjonnalla voidaan merkittävästi vaikuttaa siihen, että hajarakentamisen osuus seudulla edelleen pienenee. KUUMA-kunnat vastaavat merkittävilta osin seudun omakotitonttutuotannosta ja –tarjonnasta. Omakotirakentamisen painopistettä tulisikin enenevässä määrin suunnata nimenomaan kehyskuntien alueelle ja valjastaa pääkaupunkiseudun rakentamattomat alueet tehokkaampaan kerrostalovaltaiseen asuntorakentamiseen. (Hyvinkään kaupunki)



Kuntien omaleimaisuutta sekä kuntakohtaisia rakenteellisia tai vastaavia erityispiirteitä tulee kunnioittaa. On esimerkiksi tärkeää, että seudulla säilyy alueita, joilla on selkeä maaseutuidentiteetti. Kyläalueiden hallitulla täydennysrakentamisella voidaan tukea niiden kehittymistä. Maaseutumaisille alueille voi sijoittua toimintoja, jotka eivät sovellu sijoitettavaksi asemakaavoitetuille alueille. Seudun peltoalueiden rooli maanviljelyalueina ja mm. lähiruoan tuottajina kasvaa. Kylien ja maaseutumaisten alueiden kehittämiseen tulisi liittyä kunnan identiteettiä ja omaleimaisuutta korostavia keinoja. (Kirkkonummen kunta)

Maankäyttösuunnitelma ei riittävästi tue asuntostrategiassa esitettyjä haja-rakentamisen vähentämisen tavoitteita. Maankäyttösuunnitelmassa on osoitettu huomattava määrä rakentamista seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolelle. (UELY)

Kaikella tapaa tuhoisinta olisi haja-asutuksen ja/tai autokaupunginosien lisääntyminen. Yhdyskuntarakentamisen hajautumisen estäminen onkin otettu hyvin tavoitteeksi. Maaseudun rakentaminen pitää keskittää kyliin. (SLL Uusimaa)

5.1.4 Seudun maapolitiikka

Maapolitiikan toimintatapoja tulee yhtenäistää. Lähtökohtana tulee olla, että yleinen etu menee yksilön edelle. Tämä aiheuttaa haasteita kunnallisessa päätöksenteossa, mutta on kuitenkin tavoiteltava asia yleisen edun nimissä. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta, Sipoon kunta)

Seudun kilpailukyvyyn näkökulmasta on tärkeää löytää keinoja, joilla voidaan vaikuttaa asumisen korkeaan hintatasoon. Kun kysyntää ei voida ohjata, toimenpiteet tulisi kohdistaa tarjonnan ja kilpailun edistämiseen. Kuntien maapoliittiset linjaukset ovat tässä avainasemassa, kuten asuntostrategiassa onkin aivan oikein korostettu. (Hyvinkään kaupunki)

Kuntien maaomaisuutta tulee hallita vastuullisesti ja pitkäjännitteisesti mm. maanhankinnan riittävyyden, maankäyttösopimusten hallinnan ja tonttien luovutuksen osalta. Kirkkonummen kunta toteaa, että kunnan vähäinen maanomistus johtaa maankäyttösopimusmenettelyn korostumiseen kunnan asuinalueiden kehittämisessä. Tämä heikentää kunnan mahdollisuuksia vaikuttaa alueiden laatuun ja aikatauluun sekä huonontaa kunnan mahdollisuuksia hyödyntää kaavoitusmonopoliaan taloudellisesti. Mikäli kunnan oma maanhankinta on vähäistä, maankäyttösopimukset ja niihin liittyvät korvaukset eivät ole pelkästään kaavamuuotosalueiden toimintamalleja, vaan keskeinen osa kunnan jokapäiväistä maankäytön prosessia. Asuntostrategiassa esitetty idea maankäyttösopimuskorvauksien ottamisesta tontteina on varsin idealistinen ajatellen kunnallistekniikan rakentamisen taloutta. Kirkkonummen kunta tähdentää myös, että kuntien oma maanhankinta on monessa mielessä kuntalaisia hyödyttävää toimintaa. Tämän vuoksi maanhankinnan tehostamisen osalta on syytä vakavasti harkita asuntostrategiassa esitettyä terävämpää linjausta. Mahdollisesti tulisi pohtia lainsäädännön kehittämistä muiltakin osin kuin asuntostrategiassa esitetyn etuosto-oikeuden seudullista kehittämistä koskevan maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen osalta. Erityisesti maankäyttösopimuksia ja aiheeseen liittyvää lainsäädäntöä tulisi kehittää kuntia suosivampaan suuntaan. (Kirkkonummen kunta)

ARA haluaa erityisesti nostaa esille kuntien ja Helsingin seudun maapolitiikan, joka kattaa kunnan maaomaisuuden hallinnan maanhankinnasta aina tonttien luovuttamiseen saakka. Maapolitiikassa on ARA:n kannalta ilmennyt ongelmia erityisen paljon niin Helsingin seudun kunnissa kuin muillakin kasvukeskusalueilla ehkä Oulun seutua lukuun ottamatta. Raportteihin sisältyvät maapoliittiset kannanotot ovat erittäin kannatettavia ja hyviä. Kuten asiakirjassa todetaan, pelkkä tonttimaan



saatavuus ei vielä yksistään ratkaise kohtuuhintaisten asuntojen ongelmaa eli niiden riittämättömyyttä asuntomarkkinoilla. Tarvitaan hintatietoista kaavoittamista, aiempaa halvempia autopaikointusratkaisuja (siinä määrin kuin niille on tarvetta joukkoliikenteen ja muiden liikennejärjestelmien kehittämisen myötä), maltillista tonttihinnoittelua sekä sitä, että tonttien luovutuksella edistetään rakentamisen markkinoiden avoimuutta. Tavoitteena on oltava mm. se, että rakennusurakoiden kilpailuttaminen olisi mahdollisimman laajaa ja kaikille tasoille ulottuvaa. Lähtökohdana olisi oltava, että kunnat luovuttavat tontteja vain investoreille, joilta edellytettäisiin rakentamisen avointa kilpailuttamista. Kuntien tulisi aiempaa selvemmin määrittää säänneltyyn ARAn tukemaan asuntotuotantoon tarkoitetut tontit sekä tarpeen että sijainnin osalta ja luovuttaa tontit suoraan tuensaajille, jolloin ARA-tukien myöntämisen edellyttämä rakentamisen kilpailuttaminen olisi helppo hoitaa. (ARA)

Kuntien tulisi huolehtia aktiivisesti kaavoituksesta, maapolitiikasta ja tontinluovutuksesta. Käsityksemme mukaan väliaikaisena päätetty maan myynnin verovapaus on aktivoinut maanomistajia tonttiensa luovutukseen asuntotuotantoon. Kuntien tulisi myös aktiivisemmin hankkia maata ja käyttää tehokkaasti lain suomia keinoja maanhankintaan mm. lunastamalla. Maanomistajan vaikutusvaltaa kaavoitusprosessin vireillepanossa tulisi myös lisätä. (Rakennusteollisuus RT ry)

Valtion tulee omalla aktiivisella maapolitiikallaan huolehtia valtion maiden hyödyntämisestä A-Kruunun tonttikysymyksen ratkaisemiseksi. A-Kruunun toimintaa on tarkoituksenmukaista vahvistaa erityisesti seudun kehyskuntien alueella, jossa ARA-vuokra-asuntojen toteuttajista on ollut erityisesti pulaa. (Helsingin kaupunki)

5.1.5 Asunto- ja yhdyskuntarakentamisen tuet

5.1.5.1 Asumisen rahoitus

Valtion asumisen rahoitusmekanismeja tulee edelleen kehittää niin, että valtion tukeman tuotannon toteuttaminen kiinnostaisi nykyistä laajemmin alan toimijakenttä. Valtion oma rooli ARA-vuokratuotannossa toteutettaneen A-Kruunu Oy:n kautta. Valtion tulee omalla aktiivisella maapolitiikallaan huolehtia valtion maiden hyödyntämisestä A-Kruunun tonttikysymyksen ratkaisemiseksi. A-Kruunun toimintaa on tarkoituksenmukaista vahvistaa erityisesti seudun kehyskuntien alueella, jossa ARA-vuokratoteuttajista on ollut erityisesti pulaa. (Helsingin kaupunki)

Nurmijärven kunta pitää asuntostrategiassa esitettyjä asunto- ja maapoliittisia linjauksia oikean suuntaisina. Koska toteutuva asuntotuotanto riippuu yleisestä taloustilanteesta sekä asuntomarkkinoista, voivat kunnat omalta osaltaan luoda pääasiassa edellytyksiä ja mahdollisuuksia asuntotuotannolle. Kunnat toteuttavat asuntotuotantoa suoraan ainoastaan lähinnä omien vuokraloyhtiöidensä kautta. Valtion rooli erilaisten asuntotuotantoon liittyvien kannusteiden, hidasteiden ja rajoitteiden säätelijänä on erittäin merkittävä. Halutun kehityksen aikaansaaminen edellyttää eri osapuolten yhteistä näkemystä ja tahtoa sitoutua sovittuihin tavoitteisiin. (Nurmijärven kunta)

Helsingin seudulle tarvitaan erilaisia asuntoja. Yritysten kannalta pula on erityisesti seudulle muuttavalle työvoimalle suunnatuista kohtuuhintaista vuokra-asunnoista. Asumisen hinta on Helsingin seudulla jo kauan sitten ylittänyt palvelualojen uuden työvoiman maksukyvyyn asettamat rajat. Valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon rahoitusvaihtoehtoja monipuolistamalla voidaan



asuntopulaa lieventää, mikäli lainoituksen ehdot määritellään riittävän houkutteleviksi. (Helsingin seudun kauppakamari)

Valtion tukeman uudistuotannon toteuttaminen on jäänyt viime vuosina lähinnä kuntien vastuulle eikä vuokra-asuntojen rakentamiseen ja omistamiseen halukkaita tahoja enää ole. Vuokra-asuntojen määrä riippuu niistä omistavien tahojen, kuten kuntien, vakuutusyhtiöiden ja muiden rakennuttajaorganisaatioiden toiminnasta ja kiinnostuksesta. Tilanteen parantamiseksi tulisi edellisen taantuman aikana käytössä ollutta ns. välimallia jatkojalostaa, jotta vuokra-asuntotuotantoon saataisiin mukaan myös edellä mainittuja tahoja. Pidämme erittäin hyvänä, että vuokra-asuntojen ja ASO-asuntojen välinen määrällinen kytkös on purettu. Asumisoikeusasuminen koetaan kansalaisten keskuudessa yleisesti kohtuuhintaiseksi asumiseksi ja on mahdollinen useimmille asunnontarvitsijoille turvallisena ratkaisuna asumisoikeusmaksuista huolimatta. ASO-asuntojen määrän kasvu vapauttaa vuokra-asuntoja uusien asukkaiden käyttöön ja helpottaa asuntopulaa kasvukeskuksissa. (Rakennusteollisuus RT ry)

Valtion tukeman tuotannon osalta on pitkään keskusteltu tarpeesta aikaansaada lyhyempi tukimalli niin sanotun perinteisen pitkän korkotukimallin rinnalle. Mikäli malli saadaan aikaan toimivilla ehdoilla, on myös varmistettava tonttien saatavuus tällaiseen tuotantoon. (RAKLI ry)

STM yhtyy asuntostrategiassa esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan asuntopoliittisten tukitoimien ensisijaisena lähtökohtana tulee olla asunnontarvitsijoiden ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon näkökulma, ei asuntorakennuttajien tai –sijoittajien näkökulma. Riittävä ja monipuolinen asuntojen tarjonta edesauttaa asuntouralla etenemistä ja vapauttaa valtion tukemia vuokra-asuntoja niitä eniten tarvitseville. (STM)

5.1.5.2 Infra-avustukset

Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista. Nykyrakenteen tiivistäminen vaatii useimmiten uusia infrainvestointeja, joihin ei tällä hetkellä ole mahdollisuutta saada valtion kunnallistekniikan rakentamisavustuksia. (Helsingin kaupunki)

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

KUUMA-kunnilla on merkittävä rooli seudun omakotitonttitarjonnan keskustojen reuna-alueilla ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolella. Omakotiasutusta on seudun kestävä kehityksen kannalta syytä edistää seudun taajamissa. Vaikka suunnitelmassa korostetaan seudullisen rahoituksen suuntaamista ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, ARA:n infra-avustusta on jatkossakin voitava hakea ja saada myös näiden omakotialueiden vaatiman kunnallistekniikan investointeihin. Täydennysrakentamisessa haasteena tulee olemaan toisaalta nykyisten alueiden muutosvastarinta ja toisaalta rakenteen sisällä olevien vielä rakentamattomien alueiden maanomistus. Lisäksi rakentamattomat alueet ovat usein niitä, jotka tähän saakka on jätetty rakentamatta mm. huonosta maaperästä johtuvien suurten rakentamiskustannusten vuoksi. Tämä korostaa myös valtion (ARA:n) infra-avustusten myöntämisen kriteerien määrittelyn tarkistamista tukemaan täydennysrakentamista. (Nurmijärven kunta)



Helsingin seudun asuntostrategiassa 2025 on esitetty useita tapoja, joilla valtio voi edistää täydennysrakentamista, mm. ohjaamalla kunnallistekniikan rakentamisavustuksia myös täydennysrakentamisalueille sekä myöntämällä avustuksia myös muuhun kuin valtion tukemaan vuokra-asuntotuotantoon. Vihdin kunta esittää lausuntonaan, että rajallisia tukirahoja tulisi ohjata ensisijaisesti uusille alueille, jotka täydentävät yhdyskuntarakennetta. Merkittävää osaa tukirahoista ei tule ohjata vanhentuneen infran päivittämiseen täydennysrakentamisen nimissä. Jos seudulla ei ole esittää riittävästi uusia kohteita, joille on tulossa kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja, tukea voisi ohjata myös vanhojen alueiden saneeraamiseen. Yleensäkin tukirahat tulisi ohjata pääsääntöisesti valtion tukemaan asuntotuotantoon, eikä ns. kovan rahan kohteisiin. (Vihdin kunta)

HSL pitää hyvin tärkeänä, että valtio edistäisi täydennysrakentamista ohjaamalla kunnallistekniikan rakentamisavustuksia myös täydennysrakentamisalueille. HSL korostaa, että avustusten yhteensovittamista tulee tehdä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyn KUHA-rahoituksen kanssa. (HSL)

Valtion infra-avustusten kohdentamista enemmän täydennysrakentamista tukeviksi ja myös muulle kuin valtion tukemalle asuntotuotannolle voidaan pitää kannatettavana. Valtion tukeman tuotannon esirakentamisen ja pysäköinnin kustannusten aiempaa korkeamman tason hyväksymistä on syytä selvittää. (RAKLI ry)

5.1.5.3 Muut tuet

Erityisesti vanhoissa asunto-osakeyhtiöissä on isot korjaukset edessä. On varmaa, että perusparannuksen rahoitus muodostuu kynnyskysymykseksi. Uusien innovaatioiden pohtiminen, kehittämistoimenpiteet ja yhteistyö valtion kanssa mahdollisten tukien ja tarvittavien lakimuutosten vuoksi on käynnistettävä pian. Myös kuntien kannattaa pohtia, voivatko ne jollain tavoin edistää korjaustoimenpiteitä omilla toimillaan. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)

Valtion budjetissa on vuosittain varattu avustusluontoinen määräraha opiskelija-asuntoyhteisöjen tontinvuokrakustannusten korvaamiseen. Hoasilla on pääkaupunkiseudun kunnissa paljon valtiolta vuokrattuja tontteja, joihin saatiin vuoteen 2014 asti tontinvuokra-avustusta niin valtiolta kuin kunniltakin. Hallituksen maaliskuisen kehysriihen päätöksellä tontinvuokra-avustukset poistuivat vuoden 2015 budjetista. Mikäli pääkaupunkiseudun kaupungit toimivat vastaavalla tavalla, tontinvuokra-avustusten poistuminen johtaa koko Hoasin asuntokantaan 4,1 % vuokrankorotustarpeeseen. (Hoas)

Valtion tukemassa tuotannossa on syytä tarkastella tonttien enimmäishintojen toimivuutta. (RAKLI ry)

5.1.6 Erityisryhmien tarpeiden huomioiminen

Erityisryhmien huomioiminen erityisasumisen tarpeen kasvaessa väestömäärän noustessa on tärkeää ja erityisesti ennakointiin erityisryhmien asumisen järjestämisessä tulisi kiinnittää huomiota. (Kauniaisten kaupunki, Sipoon kunta)

Erityisryhmien tarpeiden huomioon ottamisen osalta ARA yhtyy raportin toteamukseen, että monen erityisryhmän kannalta tärkein asuntopoliittinen toimenpide on huolehtia kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan yleisestä riittävydestä. Silti on paljon sellaisia ryhmiä, joiden asumisen kunnolliseksi järjestämiseksi kohtuuhintaan tarvitaan heidän tarpeisiinsa räätälöityjä asuntoja ja niihin liittyviä tiloja. Erityisryhmien asumisen osalta ARA haluaa oikaista raportin tekstistä



muodostuvaa mielikuvaa, että ARA yksin ohjaisi ja määrittäisi, millaisia erityisryhmien asuntoja tulisi toteuttaa ja miten ne tulisi sijoittaa yhdyskuntarakenteessa. ARA-ohjeistuksen taustalla on mittava määrä sekä kansainvälisiä sopimuksia että kansallisia päätöksiä. (ARA)

5.2 Maankäytön, liikenteen ja asumisen yhteensovittamisen jatkotoimenpiteet

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä asuntostrategian ja siihen sisältyvien maapoliittisten linjausten liittämistä osaksi maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelua. (YM)

5.2.1 Saavutettavuus ja eheä yhdyskuntarakenne

Jatkosuunnittelussa tulee edelleen parantaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista ja tehostaa hyvin saavutettavien alueiden hyödyntämistä. Etenkin vuoden 2025 jälkeisen ajan suunnittelussa tulee varmistaa täydennysrakentamisen mahdollisuudet ja suunnata kehittämis- ja suunnitteluressit kestävästä liikkumisesta kannalta hyvien alueiden tiivistämiseen ja laadukkaan elinympäristön kehittämiseen. (HSL)

Liikenteen solmukohdat tulee hyödyntää tehokkaasti niin asumisen kuin yritystenkin näkökulmasta katsottuna (KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto)

Asuntostrategiasta ei käy selkeästi ilmi, onko sen oletuksena asutuksen sijoittuminen enemmän MASU:n mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuen vai Helsingin yleiskaavaluonnoksen mukaisesti suurelta osin vilkasliikenteisten kaupunkibulevardien varsille, mikä tulisi olemaan suuri haaste ainakin meluntorjunnan ja todennäköisesti myös liikenneturvallisuuden kannalta. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Jotta voidaan lisätä asuntotarjontaa toimivien julkisten kulkuyhteyksien varrelle, on tärkeää nivoa asuminen ja liikennehankkeet entistä enemmän yhteen. Näin luodaan myös edellytyksiä toimiville yksityisille sekä julkisille palveluille. MALPE-näkökulman huomioon ottaminen mahdollistaa parhaiten arjen sujuvuutta myös yksilöiden näkökulmasta. Tätä tavoitetta tukee myös seudullisen asuntokannan kasvun kohdentaminen pääsääntöisesti SAVU-vyöhykkeille 1-2 ja KUUMA-kuntien osalta vyöhykkeille 4-5. (RAKLI ry)

Asuntotuotannon kaavoittamisen lisäksi tulisi panostaa liikenneinvestointeihin, jotka tukevat asuntotuotantoa. Panostukset infraan ja rakentamiseen parantavat työllisyyttä ja kilpailukykyä. Esimerkiksi Pissararata varmistaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja rataverkon toimintaa. Pidämmekin hyvinä rakennepoliittisen ohjelman, kehysriihen ja minihallitusneuvottelujen päätöksiä asuntopolitiikkaan ja liikenneinvestointeihin liittyen. Pidämme erityisen hyvänä liikenneinvestointien, kuten Espoon metron, valtion tuen sitomista asuntotuotantoon. Toimiva yhdyskuntarakenne, joka sisältää pitkäjänteisesti toteutetun maankäytön ja liikenteen perusrakenteet, vaikuttaa yritysten tuottavuuteen, työmarkkinoiden toimivuuteen ja asuntojen hintoihin ja vuokriin. (Rakennusteollisuus RT ry)

Liikenteen suunnittelussa on kysymys paljon muustakin kuin vain liikenteestä: asuntojen, palvelujen ja työpaikkojen sijainnista sekä alueiden ja yritysten kilpailukykyä. Asumisen kalleus ja pääkaupunkiseudun niukat asumismuotojen vaihtoehdot saavat ihmiset muuttamaan yhä kauemmaksi työpaikoista, mikä johtaa pendelöinnin lisääntymiseen ja yhä pidempiin ja hankalampiin työmatkoihin. Tosiasiallinen työssäkäyntialue on jo Helsingin seutuakin laajempi. Kauppakamari pitää hyvänä valtion ja seudun kuntien välillä tehtyjä MAL- ym. sopimuksia infrahankkeiden tukemisesta ja asuntotuotannon edistämisestä, joilla valtio on saatu sitoutettua



seudun liikennejärjestelmän aiempaa pitkäjänteisempään kehittämiseen. Liikenneinvestointien lähtökohtana pitää olla yhteiskunnan varojen mahdollisimman tehokas käyttö, jolloin etusijalle asetetaan kustannustehokkaat hankkeet aluepoliittisten näkökulmien sijasta.

Liikenneinvestoinneilla on huomattava vaikutus kaupan ja teollisuuden omiin investointeihin ja epävarmuus hankkeiden toteutusaikataulusta aiheuttaa elinkeinoelämän hankkeiden lykkääntymistä ja taloudellisia menetyksiä. (Helsingin seudun kauppakamari)

Maankäyttösuunnitelma ei riittävästi tue asuntostrategiassa esitettyjä hajarakentamisen vähentämisen tavoitteita. Maankäyttösuunnitelmassa on osoitettu huomattava määrä rakentamista seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolelle. (JELY)

Omakotirakentamisen painopistettä tulisikin enenevässä määrin suunnata nimenomaan kehyskuntien alueelle ja valjastaa pääkaupunkiseudun rakentamattomat alueet tehokkaampaan kerrostalovaltaiseen asuntorakentamiseen. Tätä tukevat pääkaupunkiseudun mittavat raideliikenneinvestoinnit, jotka on saatava mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Tällöin voidaan myös parhaiten hyödyntää saavutettavuus- ja kasautumisetuja. (Hyvinkään kaupunki)

Maankäytön ja liikenteen seudullisessa suunnittelussa tulee huomioida alueiden erilaisuus ja hyödyntää sitä voimavarana. Vihdin taajamissa on tiivistämispotentiaalia ilman, että joudutaan tinkimään luontoarvoista tai rakentamaan melualueille. Helsingin seudun maankäytön suunnitelmassa 2050 on hyvin huomioitu eri alueiden erilaiset kesukset sekä niiden identiteetin säilyminen ja kehittäminen. Tämä periaate voisi näkyä nykyistä selkeämmin myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. (Vihdin kunta)

5.2.2 Näkökulmia pysäköintiin

Opiskelija-asunnot tulisi sijoittaa alueille, joista on loistavat kulkuyhteydet oppilaitoksiin. Autopaikkavaatimukset opiskelija-asumisessa pitää osata huomioida oikealla tavalla. Autopaikkoja pitäisi kaavassa olla noin 1 ap/400 k-m². Täten vaikutettaisiin opiskelijoiden vuokrien tasoon vähentämällä kalliiden autopaikkojen rakentamista. Samalla opiskelija-asunnot sopisivat täydentävänä ratkaisuna moniin kaavallisesti haasteellisiin alueisiin, joissa autopaikkanormi vaikuttaa rakennustehokkuuteen. (Hoas)

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 vuorottaispysäköinnin käyttömahdollisuus tai paikkojen maksullisuus. (Helsingin kaupunki)

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 maanlaisella 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. (Vantaan kaupunki)



Hyvinkää ja Kerava pitävät tärkeänä, että liityntäpysäköinnin uusi kustannus- ja vastuunjakomalli sisältää myös laitosmaiset pysäköintiratkaisut tiivistyville keskusta-alueilla. (Hyvinkään kaupunki, Keravan kaupunki)

5.2.3 Näkökulmia liikenteeseen

Asuinalueita tulee suunnitella ja rakentaa siten, että ne mahdollistavat terveelliset, turvalliset ja yhteisölliset asuin ympäristöt. Arjen sujuvuus elämän eri vaiheissa tuo laatua. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kaupunki)

Keravan ja sen lähialueen yhdyskuntarakenteen kehittäminen vaatii liikenneinvestointien lisäksi myös investointeja lisääntyvän liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden torjuntaan niin raide- kuin tieliikenteen ratkaisussa. Seudun taloudelliselta ja laadulliselta maankäytön kehittämiseltä tulee vaatia, että seutua käsitellään tasapuolisesti myös lentotoiminnan aiheuttamien ympäristöhäiriöiden ratkaisussa. (Keravan kaupunki)

MASU esittää huomattavan paljon uusia asuinalueita nykyisten ja tulevien väylien viereen. Joukkoliikenteen käytön kannalta tämä on varsin kannatettavaa, mutta miten liikenteen melun, tärinän ja ilmansaasteiden hallinta väylien viereen rakennettavilla uusilla asuinalueilla toteutuu, jää suunnitelmissa epäselväksi. On siis epävarmaa, voidaanko hyvin saavutettavia alueita hyödyntää suunnitelmassa esitetyssä laajuudessa. Joukkoliikenteen kaikkien solmukohtien kohdalla ei liene edes mahdollista lisätä asuntorakentamisella solmukohtien saavutettavuuspotentialin hyödyntämistä tavoitellussa mittakaavassa esimerkiksi liikennemelun vuoksi. Asiaa olisi syytä tarkastella alustavasti jo aikaisissa suunnitteluvaiheissa, koska välittömästi väylien läheisyyteen toteutettavat asuinalueet voivat vaatia huomattavan kalliita erityisrakenteita ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Tämä on syytä huomioida myös eri suunnitelmavaihtoehtoja vertailtaessa. (UELY)

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi sekä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi seudun asutuksen tiivistäminen on hyvä asia, kun kyseessä ovat raide- tai muulla vähäpäästöisellä joukkoliikenteellä saavutettavat alueet. Osaa asuinrakentamisesta on kaavailtu vilkasliikenteisten pääväylien varsille. Vaikka ajoneuvotekniikka vähentää päästöjä, etenkin katupöly- ja pienhiukkaspitoisuudet säilyvät melun ohella ongelmallisina myös pitkällä aikavälillä. Erityisesti pienhiukkasten terveyshaitat ja vaikutus ennen aikaisiin kuolemantapauksiin ovat merkittävät. Ongelmat kärjistyvät, jos väylistä rakentuu katukuiluja, joissa tuulettavuus ja ilman puhdistuminen heikkenevät merkittävästi. Vilkasliikenteisten pääväylien varsia olisi syytä ottaa käyttöön sitä mukaa, kun ilmanlaatuongelmat on saatu ratkaistua. Myös pääpyörätieverkosto tulisi toteuttaa muutoin kuin vilkasliikenteisten pääväylien viereen. (HSY)

Vaikutusarvioinnissa on huomioitu erityisesti tie-, raide- ja lentoliikenteen meluvaikutukset sekä suunnittelualueella sijaitsevat pohjavesialueet. Vaikutusarviointi sisältää näiltä osin hyviä elementtejä haittojen vähentämiseksi, kuten melualueiden huomioimisen alueiden kehittämisessä ja rakentamisessa. Tieliikenteen osalta myös muut päästöt, kuten pienhiukkaset, tulisi ottaa huomioon vastaavasti kuin melu, esimerkiksi uudisrakentamisen etäisyytenä tieväylistä sekä tuloilman ottoa ja suodatusta koskevinä määräyksinä. (STM)

Melu ja autoilun ilmansaasteet, varsinkin pienhiukkaset, ovat ongelma myös luonnolle eikä vain ihmisille, joille ne ovat toki keskeisiä ympäristöterveyskysymyksiä. Jo suunnitellut meluntorjuntatoimet pitää toteuttaa ensin ennen kuin rakennetaan metriäkään uusia teitä. Uudet väylät lisäävät väistämättä aina liikennettä, mikä ei ole toivottavaa. (SLL Uusimaa)



KUHA:n teemat ovat myös Vantaan kannalta keskeisiä. Erityisesti meluntorjunnan toteutusta tulee korostaa ja kiirehtiä, koska valtion pääväylien melusuojauksen puutteet rajoittavat ja hidastavat kohtuuttomasti asumisen täydennysrakentamista Vantaalla. (Vantaan kaupunki)

Vaikutusarviointi sisältää näiltä osin hyviä elementtejä haittojen vähentämiseksi, kuten melualueiden huomioimisen alueiden kehittämisessä ja rakentamisessa. Tieliikenteen osalta myös muut päästöt, kuten pienhiukkaset, tulisi ottaa huomioon vastaavasti kuin melu, esimerkiksi uudisrakentamisen etäisyytenä tieväylistä sekä tuloilman ottoa ja suodatusta koskevana määräyksinä. (STM)

Merkittävä jatkosuunnittelukohde on selvittää, kuinka asuinalueeksi muuttuva Malmin lentoasema-alue kytkeytyy seudun muuhun liikennejärjestelmään ja mm. tieverkolla tarvittavat toimenpiteet. (UELY)

5.2.4 Näkökulmia kaavoitukseen

Kaavoituspuolella suureksi ongelmaksi ovat muodostuneet erityisesti Helsingin alueella liian yksityiskohtaiset kaavamääräykset, jotka nostavat tarpeettomasti rakennuskustannuksia. Asuntojen pitkälle menevä yksityiskohtainen rakennussuunnittelu hidastaa luonnollisesti kaavan laadintaa. Kaavoittajan yksityiskohtaisista suunnitelmista aiheutuvia rakennuskustannuksia ei kaavoitusvaiheessa selvitetä lainkaan. Rakentajalla ei ole mahdollisuuksia innovoida edukkaammilla ratkaisuilla eikä toiminta tuo kohtuuhintaisuuden saavuttamista. Lisäksi yksityiskohtaisista kaavoista joudutaan hakemaan usein poikkeuslupia, joka sekin hidastaa hankkeiden toteutumista. (Rakennusteollisuus RT ry)

Tärkeintä on, että asuminen, liikenne ja viherverkosto suunnitellaan yhtä aikaa, jolloin ne eivät ole törmäyskurssilla. Viherverkostolla on luonnon monimuotoisuuden lisäksi merkitystä myös ihmisten terveydelle ja viihtyvyydelle. Sillä on myös kansan- ja kuntataloudellista merkitystä elämänlaadun parantajana sekä ekosysteemipalvelujen tuottajana. (SLL Uusimaa)

5.2.5 Esteettömyys ja rakennusmääräykset

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että esteettömyyden laaja toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää tässäkin yhteydessä. Asuntokannan esteettömyys palvelee myös lapsiperheiden etua sekä muidenkin erityisryhmien vapaata asunnon valintaa omien toiveiden mukaisesti. Vanhojen rakennusten korjauksia ja uusia rakennuksia suunniteltaessa olisi tärkeää, että suunnitteluasiakirjoihin edellytettäisiin jo varhaisessa vaiheessa ennen rakennusluvan hakemista liitettäväksi ko. hanketta koskeva esteettömyyssuunnitelma. Esteettömyystoimia tehdään yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön, ympäristöministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön ja opetus- ja kulttuuriministeriön kesken. Ympäristöministeriö valmistelee jo omalta osaltaan maankäyttö- ja rakennuslakia ja -asetusta sekä Suomen rakentamismääräyskokoelmaa vastaamaan paremmin esteettömyyden asettamia vaatimuksia. (STM)

Lausuttavana olevan asiakokonaisuuden yhteydessä olisi mahdollista ottaa huomioon liikenteen aiheuttamien haittojen lisäksi muita vastaavia elinympäristön terveellisyyteen vaikuttavia tekijöitä. Tällaisia asioita ovat esimerkiksi teollisuusalueiden vaikutus asuinalueiden elinympäristöön. Puun pienpoltto on eräs ilmanlaatua heikentävä tekijä taajamien pientaloalueilla, vaikkakin haitta on vielä huonosti tiedostettu. Puun pienpoltosta syntyvä pienhiukkashaitta voi olla hyvinkin merkittävä ilmanlaatua heikentävä tekijä ja vaikuttaa myös muutoin asuinalueiden viihtyisyyteen. Tämä haitta tulisi huomioida esimerkiksi tulisjoilta ja ilmanvaihdolta edellytettävänä vaatimuksina. (STM)



5.2.6 Seuraava MAL-aiesopimus

Asunto- ja maapoliittisten tavoitteiden toteutuminen edellyttää seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen tekemistä. Kevään 2015 aikana käytävien MAL-neuvotteluiden aikana valtion ja kuntien tulee sitoutua kohdentamaan valtion tukema vuokra- ja asumisoikeusasuntotuotanto ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Valtion tukema tuotanto sekä muu kohtuuhintainen asuntotuotanto tulee olla laajasti seudun kuntien tavoitteissa, eikä pelkästään seudun ydinalueiden vastuulla. Olemassa olevien asuinalueiden kehittäminen edellyttää sekä kuntien että valtion toimenpiteitä. Valtion tulee jatkossa tukea nykyistä vahvemmin olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista. Valtion asumisen rahoitusmekanismeja tulee edelleen kehittää niin, että valtion tukeman tuotannon toteuttaminen kiinnostaisi nykyistä laajemmin alan toimijakenttä. (Helsingin kaupunki)

Strategian tavoitteet eivät yksistään riitä seudun asunto- ja maapoliittisten linjausten mukaisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Tavoitteiden saavuttamisen edellyttämät toimenpiteet konkretisoituvat ensisijaisesti seuraavissa valtion ja seudun kuntien välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksissa. Tavoite ja strategia ovat seudullisia ja tavoitteen saavuttaminen edellyttää seudullisen yhteistyön lisäksi yhteistä sitoutumista tavoitteen saavuttamiseen. (Kauniaisten kaupunki)

Nykyisessä MAL-sopimuksessa olevan asuntotuotannon taso on riittämätön vastaamaan haasteisiin, jonka vuoksi myös asuntostrategiassa tarvitaan kunnianhimoisempi suunnitelma asuntotuotannon tasosta. Samalla hyvään MAL-yhteensovitukseen on kiinnitettävä huomiota. Näiden toteuttamiseen tarvitaan kumppanuutta valtion kanssa. (TEM)

Seudun kunnat panostavat valitettavan eritasoisesti asuntotuotannon edellytysten luomiseen. Asuntorakentamisen lisäämiseksi tarvitaankin kaikkia kuntia velvoittava sopimus asuntotuotannon painotuksista ja kuntakohtaisista tavoitteista. Tuleva MAL-aiesopimus on laadittava niin, että asuntostrategialuonnoksen tavoitteet myös toteutuvat. (Helsingin seudun kauppakamari)

Asuntostrategiassa nostetaan esiin myös mahdollisuus luopua MAL-aiesopimukseen kirjatusta vaatimuksesta valtion tukeman asuntotuotannon jakautumisesta tasaosuuksin kuntien kesken. Tätä on hyvä selvittää. Samalla on syytä selvittää mahdollisuuksia lisätä tonttitarjontaa erityisesti vapaarahoitteiseen vuokra-asuntotuotantoon. (RAKLI ry)

5.2.7 Muu jatkosuunnittelu

Asuntostrategiassa esitetyistä linjauksista ja tavoitteista tuskin ollaan yleisellä tasolla kovinkaan erimielisiä. Strategiassa listattuja tavoitteita on kuitenkin suuri määrä ja niitä lukemalla on vaikea hahmottaa niihin sisältyviä toimenpiteitä. Jotta sinällään hyvistä tavoitteista päästäisiin tekemisen tasolle, toimenpiteet tulisi yksilöidä selkeämmin. Tällöin ne olisivat selkeämmin luettavissa ja olisi myös paremmat mahdollisuudet arvioida toimenpiteiden vaikutuksia ja riittävyttä. (Hyvinkään kaupunki)

Asuntostrategia sisältää suuren määrän tavoitteita. Luonnosta tulisi vielä kehittää tiivistämällä tavoitteista niiden osittaista päällekkäisyyttä ja osoittamalla myös niitä toteuttavia konkreettisia toimenpiteitä ja vastuita. Valtion suuntaan voisi vielä enemmän korostaa asumiseen liittyvien lainsäädännöstä ja muusta normiohjauksesta sekä monimutkaisesta ja osin ristiriitaisesta tukikäytännöistä johtuvien hidasteiden poistamista. (Nurmijärven kunta)

Suunnitelmassa on hyödynnetty liikennesuunnittelun saavutettavuusanalyysiä (SAVU), joka on maankäytön uusi työkalu. Kirkkonummen kunta toteaa, että uusia suunnitteluvälineitä on hallitusti



hyvä käyttää suunnittelussa, mutta etupäässä liikennesuunnittelua palvelevan analyysityökalun pohjalta ei voida tehdä maankäytön suunnittelun johtopäätöksiä, sillä on todennäköistä, että analyysi suosittaa esimerkiksi asunto- ja työpaikka-alueiden sijoittamista ensisijaisesti vain pääkaupunkiseudulle. (Kirkkonummen kunta)

Nurmijärven kunta toteaa, että saavutettavuusvyöhyketarkastelu soveltuu arviointityökaluksi kuvaamaan seudun eri osien liikenteellistä saavutettavuutta. Yksinomaan sen perusteella ei kuitenkaan tule tehdä maankäytön suunnittelua koskevia valintoja ja eri alueiden toteutettavuutta koskevia johtopäätöksiä, koska se painottaa tämän hetkistä liikennetarjontaa ja saavutettavuutta seudun kaikilta osa-alueilta kaikille muille osa-alueille. Myös muita kriteereitä tulee ottaa maankäytön suunnittelussa huomioon. (Nurmijärven kunta)

Järvenpään kaupunki painottaa, että MASU-, asuntostrategia- ja HLJ- töissä sovellettu SAVU-työkalu ei ole ongelmaton eikä sitä pidä käyttää liian suoraviivaisesti. Tavoitteiden mukaan KUUMA- alueella uusi asutus pitäisi sijoittaa vähintään SAVU V- vyöhykkeelle, mutta mm. valtion ja kuntien uuden MAL- sopimuksen allekirjoituspöytäkirjassa on kaavoitustavoitteeksi kirjattu vähintään SAVU IV- vyöhyke. Asuntostrategian mukaan Järvenpään asuntotuotannosta 2016 - 2025 n. 80 % sijoittuu vähintään SAVU IV- vyöhykkeelle ja n. 98 % SAVU II-V- vyöhykkeille. Muissa KUUMA- kunnissa tilanne on varmasti haastavampi. (Järvenpään kaupunki)

HSY pitää tärkeänä, että muuttuvaan ilmastoon varautuminen otetaan huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja asuntostrategiassa. Ilmaston muutoksesta ja kaupunkirakenteen tiivistymisestä johtuen hulevesien määrä tulee lisääntymään. Tästä aiheutuvan tulvariskin minimoimiseksi tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon kaupunkien hulevesiohjelmassa esitetyt toimenpiteet. Varsinkin täydennysrakentamisessa vettä läpäiseviä pintoja tulisi suosia ja varata riittävät tilat hulevesien viivytys- ja imeytysrakenteille. (HSY)

Ilmastonmuutos on tosiasia. Merenpinta tulee nousemaan lähimpien vuosisatojen aikana useita metrejä. Ei ole mitenkään perusteltua rakentaa missään alueen tulvariskialueilla sellaisia rakennuksia ja rakenteita, joita ei voida hyödyntää niiden teknisen eliniän ajan. (Soukka-Seura ry)



6. HLJ 2015

6.1 Linjausten ja toimenpiteiden strateginen merkitys seudun liikennejärjestelmässä

Kuntasektori

-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 solmukohdassa tulee liikennejärjestelmässä vahvemmin huomioida liittyminen kansainväliseen liikenneverkkoon, jotta kansainvälisestä kilpailukyvyystä voidaan huolehtia. (Helsingin kaupunki)

- 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 kaupunki)

- Suunnitelmaluonnoksen 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. (Helsingin kaupunki)

- HLJ 2015 – suunnitelman strategiset tavoitteet ovat neljänä päälinjauksena onnistuneet. Toimenpiteitä linjausten toteutuksen työkaluina kannattaa joiltain osin harkita uudelleen. Kovin pitkälle esimerkiksi kaavoitusprosessin aikana tutkittaviin tai ratkaistaviin asioihin ei liikennejärjestelmäsuunnittelun toimenpidevalikossa ole syytä mennä. (Kauniaisten kaupunki).

- On tärkeää, että Helsingin seudun toimivan liikennejärjestelmän edellyttämä infrastruktuuri suunnitellaan pitkäjänteisesti edistettävänä kokonaisuutena ja ratkaisut haetaan ylikunnallisella yhteistyöllä. (Kauniaisten kaupunki)

- Suunnitelmaluonnoksen tavoitteet ovat kestävä kehityksen mukaisia ja sopivat niin Keravan kaupungin kuin myös seudun kehittämiseen. Luonnoksessa esitetyt toimenpidekokonaisuudet ovat entistä kattavampia ja koskevat myös liikennejärjestelmän toiminnallista kehittämistä. (Keravan kaupunki)

- Suunnitelmassa on onnistuttu kiteyttämään strategisesti tärkeimmät seudun liikennejärjestelmän linjaukset ja toimenpiteet. Suunnitelma on toimiva kokonaisuus, jonka pohjalta kunta pystyy arvioimaan mistä perusteista ja lähtökohdista valtio rahoittaa hankkeita. (Kirkkonummen kunta)

- Suunnitelmaluonnoksessa on onnistuttu yhä paremmin kytkemään yhteen maankäytön ja liikenteen suunnittelu. Luonnoksessa on kannatettavia periaatteita kestävien kulkutapojen edistämisestä ja liikenteen ympäristökuormituksen vähentämisestä. (Sipoon kunta)

- Luonnoksessa ei esitetä, miten esimerkiksi infrakustannukset jakautuvat ajoneuvo- ja raideliikenteen hankkeiden kesken ja kuinka hyvin jako toteuttaa strategisia tavoitteita. Strategiset valinnat voisivat hyvin näkyä vieläkin selkeämmin hankkeiden priorisoinnissa. (Sipoon kunta)

- Joukkoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen yhtenä seudullisena kokonaisuutena ja kestävien kulkutapojen palvelutason nosto on hyvä strateginen tavoite (Sipoon kunta)



- KUUMA-seutu pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyjä liikenteen tavoitteita kannatettavina. Saavutettavuuden, sujuvuuden ja vastuullisuuden lisääminen liikennejärjestelmässä ovat koko seudun kannalta arvokkaita pyrkimyksiä. (KUUMA-seutu)
- Nurmijärven kunta ei hyväksy, että liikennejärjestelmätyössä käytetään mitoituksena nk. Ve 1b projektiota, jossa väestön ja työpaikkojen kasvu painottuvat vahvimmin seudun nykyisille ja toteutumassa oleville raideliikennevyöhykkeille. (Nurmijärven kunta)
- Yleisesti Tuusulan kunta katsoo, että suunnitelmassa on kiteytetty strategisesti tärkeimmät seudun liikennejärjestelmän linjaukset ja toimenpiteet. (Tuusulan kunta)
- HLJ 2015 ei ota vielä riittävästi huomioon kehyskuntia. Vihti on osa myös Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. HLJ 2015 on monessa kohtaa ristiriitainen jo hyväksytyyn suunnitelman kanssa. (Vihdin kunta)
- HLJ luonnoksessa määritellyt tavoitteet vastaavat hyvin lainvoimaisen Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan tavoitteisiin. (Uudenmaan liitto)
- Merkitystään vähäisemmälle painoarvolle ovat jääneet seudun kansainvälistä saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita edistävät toimenpiteet sekä kytkeytyminen muihin maakunnan alueisiin. (Uudenmaan liitto)
- Luonnoksessa on otettu ansiokkaasti huomioon kestävien kulkumuotojen edellytyksien parantaminen. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Suunnitelmaluonnos on pääpiirteissään kattavasti laadittu ja sisältää tarkoituksenmukaiset tavoitteet ja kehittämislinjaukset 14 kunnan sisäisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Varsinais-Suomen liitto haluaa korostaa pääkaupunkiseudun läntisten yhteyksien merkitystä ja niihin sisältyvää merkittävää kehityspotentiaalia. (Varsinais-Suomen liitto)
- Turun kaupunki haluaa kiinnittää huomiota suunnittelualueen ulkoisiin yhteyksiin. Helsingin seudun työssäkäynti- ja välitön talousalue ulottuu nykyään suunnittelualueella laajemmalle. (Turun kaupunki)

Valtionhallinto

- Luonnoksessa esitetyt strategiset linjaukset ja toimenpiteet ovat kiteytetysti kohdallaan. Toimenpiteiden tarkempi avaaminen ja tarkastelu kuitenkin osoittavat, että erittäin paljon investoinneista, joukkoliikenteen operoinnista ja erityisesti tavoiteltavista ja saavutettavista vaikutuksista nojaa ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteuttamiseen. Tämä asetelma on hyvin riskialtis. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Moottoriajoneuvoliikenteen käsittely, sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta, jäi kevyeksi tällä suunnitelmakerroksella. Selvitykset jäivät työn loppuvaiheeseen eivätkä ne olleet kovin laadukkaita. Esimerkiksi verkon analysointi puuttui eikä kriittisimpiä ongelmakohteita etsitty. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Luonnoksessa on useita tärkeitä avauksia, joiden jatkoselvittelyissä valtion liikennehallinnon tulee olla keskeisellä tavalla mukana. Tällaisia ovat mm. liikenteen hinnoittelu, kaupunkibulevardien liikenteellinen analyysi, ajoneuvoliikenteen verkon luokittelu, asemanseutujen kehittäminen ja yhtenäinen joukkoliikennealue. (Liikennevirasto)



- Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustaksi on HSL:ssä tehty usean vuoden aikana lukuisia taustaselvityksiä. HSL on tehnyt pitkäjänteistä, arvokasta työtä alueen liikennejärjestelmän hiomiseksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Liikenne- ja viestintäministeriö voi yhtyä HLJ:n tavoitteisiin, joissa korostetaan seudun saavutettavuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä sosiaalista, taloudellista ja ekologista kestävyyttä. Suunnitelma tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta, saavutettavuutta ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Sen toimenpiteiden toteuttaminen helpottaa ihmisten arjen sujuvuutta ja sisällön neljä päälinjausta ovat myös linjassa LVM:n tavoitteiston kanssa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Suunnitelmaluonnos kiinnittää hyvällä tavalla huomiota tiiviin yhdyskuntarakenteen myönteisiin vaikutuksiin tuottavuudelle. (Työ- ja elinkeinoministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Kestävien kulkutapojen palvelutason nostaminen on tehokas tapa vaikuttaa asukkaiden liikkumiseen. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosio kasvaa, ja entistä parempi liikenneympäristö parantaa myös liikkumisen turvallisuutta. Onnettomuudet voivat kuitenkin myös lisääntyä, jos tienkäyttäjät eivät huolehdi omasta osuudestaan. Kulkutavan vaihtuminen vaatii uusia tietoja ja taitoja. (Liikenneturva)

- Luonnoksen neljä keskeistä linjausta (kestävät kulkutavat, informaatio- ja ohjauskeinot, logistiikan tarpeet, tehokkaat toimintatavat) ovat kannatettavia. (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry)

- Helsingin seutu on kasvanut monikeskustaiseksi alueeksi, jossa liikenne kasvaa muiden keskustojen välillä, ei niinkään muualta Helsingin keskustaan. Tätä seikkaa ei edelleenkään huomioida riittävästi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Myös liityntäliikenteen ongelmiin tulee hakea nykyistä tehokkaammin ratkaisuja. (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry)

- Olennainen osa liikennejärjestelmän toimivuutta on olemassa olevan infrastruktuurin kunto ja liikennöitävyys. Järjestelmän kehittämisen ohella on myös perustienpitoon varattava riittävästi resursseja. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Autoliiton Helsingin osasto ry esittää painavan huolestumisensa erityisesti Helsingin pääväylien toteuttamisen puutteesta. Vaikeaksi muodostuvana esimerkkinä on mainittava Jätkäsaaren rakentaminen. Helsingin ydinkeskustan polttavin liikenneongelma, liikenne Länsisatamaan, tulee ratkaista pikaisesti. Ratkaisuksi esitämme keskustatunnelia sekä maanalaista yhteyttä Länsisatamasta Turunväylälle. (Autoliiton Helsingin osasto ry)

- HLJ 2015 –luonnos on pääosin hyvä. Siinä katsotaan varsin monipuolisesti eri liikennemuotoja ja liikenteen asioita eri kanteilta. Päätelmät voisivat olla tosin hyvinkin erilaiset. (Yleinen teollisuusliitto ry)

- Logistiikkaa on tarkasteltu luonnoksessa laajemmin ja syvemmin kuin aikaisemmissa liikennejärjestelmäluonnoksissa. Tämä on hyvä asia, koska pääkaupunkiseudun logistiikka on merkittävä asia alueen elinkeinoelämän kilpailukyvyille ja myös jokaisen asukkaan arjen hyvinvoinnille. Alue on myös koko Suomen logistiikan keskeinen solmupiste ulkomaankaupassa. (Logistiikkayritysten liitto ry)

- Alueiden erilaisuus on huomioitu vain palvelutasoalueissa selvästi. Muuten perustelut eri valinnoille ovat yleistetty koko suunnittelualueelle, vaikka alueittaiset lähtökohdat ovat varsin erilaisia. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)

- Liikennejärjestelmäluonnos ei tue Leppävaaran seudun kehittämistä riittävästi. Leppävaaran kannalta keskeiset väylähankkeet, kaupunkiradan jatke ja raidejokeri, tulee saada ripeästi käyntiin jotta



rakennettaville ja kasvaville asuntoalueille pystytään takaamaan toimivat liikenneyhteydet. (Suur-Leppävaaran asukasfoorumi)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Luonnoksen liikennejärjestelmä ei tule lisäämään vaihtoehtoja autoilulle, koska aiempien PLJ- ja HLJ-ohjelmien tapaan toimet kohdistuvat jo entuudestaan hyvin toimiviin säteittäisiin yhteyksiin Helsingin keskustan suuntaan. (Yksityishenkilö)

Esitämme, että liikennejärjestelmäluonnosta kehitetään siten, että juna- ja raitioliikenteestä ja sitä täydentävästä liikkumisen kokonaispalvelusta syntyy omalla autolla liikkumista vetovoimaisempi liikkumisen vaihtoehto. Helsingin junaliikenteestä on mahdollista muuntaa yli 90 % kauttakulkuliikenteeksi. Se tehostaa sekä liikennöintiä että maankäyttöä. Samalla syntyy mahdollisuus sijoittaa juna-asemiin linkittyvät nopeat raitiolinjat olemassa olevaa katu- ja tieverkkoa hyödyntäen matkustajia kaikkein parhaiten palveleville reiteille. (Yksityishenkilö)

- Liikenne on yhä enemmän siirtymässä ilmateille. Joustavat, pienemmät lentoliikennematkaiset yleistyvät aivan hurjaa tahtia. Metropolialueella pitää pystyä takaamaan tämän liikkumismuodon mahdollisuudet. Pääkaupunkiseudun Eurooppa-integraation kannalta on välttämätöntä taata kevyen lentoliikenteen toimivuus kansainvälisesti. Helsingin seutu tarvitsee Helsinki-Vantaan rinnalle toisen, kevyempää konekalustoa käyttävän lentokentän. (Yksityishenkilö, Yksityishenkilö, Yksityishenkilö, Yksityishenkilö)

- Suurelle osalle ihmisiä yksityisautoilu on ainoa keino liikkua tehokkaasti kaupunkiin, kaupungissa ja kaupungista. Sen edellytykset tulee taata jatkossakin. (Yksityishenkilö)

- HLJ 2015 luonnoksen hyväksyminen loukkaa merkittävällä tavalla sekä nykyistä demokraattista kuntapohjaista että tulevaa metropolihallintoa tekemällä kauaskantoisia liikennelinjauksia, joilla vaikutetaan merkittävästi pääkaupunkiseudun ja koko metropolialueen rakenteeseen ja liikkumiskulttuuriin (Yksityishenkilö)

6.2 Joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkoston yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa

Kuntasektori

- Joukkoliikenteen palvelutaso ja maankäytön suunnittelu ovat hyvin yhteen sovitettuja sekä HLJ:ssä että Vantaan omissa suunnitelmissa. (Vantaan kaupunki)

- 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. (Vantaan kaupunki)

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman seudullinen pääpyöräilyverkosto tukee maankäyttösuunnitelmaa ja asuntostrategiaa. (Kauniaisten kaupunki)

- Kirkkonummen kunta katsoo, että suunnitelmassa on onnistuttu sovittamaan joukkoliikenteen palvelutaso ja seudullinen pyöräilyverkosto maankäyttösuunnitelmaan ja asuntostrategiaan. (Kirkkonummen kunta)



- Joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pääpyöräilyverkon yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa on onnistunut siinä määrin kuin MASU-suunnittelutasolla on mahdollista. (Järvenpään kaupunki)

- KUUMA-seudun joukkoliikenteen palvelutason ja linjaston kehittäminen vaatii tarkempaa suunnittelua, kuin HLJ 2015 –luonnoksessa on esitetty, jotta yhteensovitus MASU-suunnitelman kanssa saadaan toimivaksi. (Nurmijärven kunta)

- Tuusulan kunta katsoo, että joukkoliikenteen palvelutason yhteensovitus asuntostrategian ja maankäyttösuunnitelman kanssa ei ole kokonaisuutena vielä onnistunut. Ristikydön alueen sekä Lentoradan käsittelyn osalta suunnitelmaa tulee kunnan näkemyksen mukaan tarkastella vielä uudelleen siten, että kunnan lausunto asuntostrategiasta, maankäyttösuunnitelmasta sekä Lentoradasta otetaan huomioon. (Tuusulan kunta)

- Seudullisen pääpyöräilyverkon suunnitelmaa kunta pitää onnistuneemmin sovitettuna maankäyttösuunnitelmaan ja asuntostrategiaan. (Tuusulan kunta)

Valtionhallinto

- Paljon työpaikkoja, ja arviolta 40 % asukkaista sijoittuu tulevaisuudessa, kuten nykyisinkin, huonon joukkoliikennetarjonnan alueille. Yhteensovitusta ei siten voi pitää täysin onnistuneena. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen tai edes ylläpito nykyisellään, erityisesti HSL-alueen ulkopuolisissa kunnissa, on yleiseen taloustilanteeseen ja kehitykseen peilaten vaikeaa. Tältä osin liikennejärjestelmän rahoituksen lisääminen ajoneuvoliikenteen hinnoittelun tuotoilla on tärkeää. Myös pääpyöräilyverkon laajentaminen on vaikeaa, koska jo olemassa olevan verkon laadussa on vakavia puutteita, joiden korjaamiseen tulee osoittaa rahoitusta. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn suosiminen vie seudullista liikennepolitiikkaa kestäväan suuntaan. Liikennetarpeen lisääntyessä joukkoliikenteen tarve korostuu entisestään. Käyttäjämäärien lisääntyessä myös joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuudet paranevat. Ympäristöä säästävä joukkoliikenne myös lisää tasa-arvoa luodessaan autottomillekin joustavia liikkumismahdollisuuksia. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

6.3 Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

6.3.1 Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko ja täydentävä liityntäliikenne

Kuntasektori

- 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 luonnoksessa esitettyjen linjojen toteuttamiseen vuoteen 2025 mennessä. (Vantaan kaupunki)

- HSL-alueella tulee yhteisesti sopia bussivarikoiden omistus, hankinta ja toimintastrategia ja määritellä eri toimijoiden roolit. (Vantaan kaupunki)



- Koko seudun elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn säilyttämiseksi Vantaa esittää, että jatkossa aktiivisesti selvitetään Lentoaseman raideyhteyden nopeuttamista kuitenkin heikentämättä nykyisten asemien palvelutasoa olennaisesti. (Vantaan kaupunki)
- Kauniaisten kaupungin kannalta merkittävin joukkoliikenteen investointihanke Espoon kaupunkirata on perustellusti sisällytetty investointiohjelman ensimmäiseen vaiheeseen. Pesararadan tehokkaan liikennöinnin mahdollistavana sekä rantaradan häiriöttömän liikennöinnin kannalta se on tärkeä seudullinen hanke, lisäksi sillä on vaikutusta jopa valtakunnallisen Turku-Pietari –korridorin kannalta. (Kauniaisten kaupunki)
- Joukkoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen yhtenä seudullisena kokonaisuutena ja kestävien kulkutapojen palvelutason nosto on hyvä strateginen tavoite. Runkoverkon kehittäminen ei kuitenkaan saa sivuuttaa paikallisia liikkumistarpeita, alueiden sisäiset ja väliset yhteydet ovat yhtä tärkeitä kuin seudun ydinalueelle suuntautuvat säteittäiset yhteydet. (Kauniaisten kaupunki)
- Joukkoliikenteen runkoverkko on tarkoituksenmukainen. Joukkoliikenteen palveluiden ja palvelutason kehittäminen ei kuitenkaan saa aiheuttaa lisäkustannuksia kunnille. (Keravan kaupunki)
- Seudullisen tason ohella myös KUUMA-seudun paikalliset yhteystarpeet tulee ottaa huomioon. (Keravan kaupunki)
- Kirkkonummen kunnan näkemyksen mukaan ei ole perusteltua tarkastella koko seudun joukkoliikenteen runkoverkosta, solmupisteitä ja palvelutasoa yksinomaan metropolialueen ytimen eli pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen mittakaavan kautta. Elinvoimaiselle seudulle on tärkeää, että joukkoliikennettä pystytään turvaamaan ja kehittämään myös paikallisesti. (Kirkkonummen kunta)
- Kirkkonummen kunta sitoutuu omalta osaltaan lisäämään alueensa joukkoliikenteen kilpailukykyä kehittämällä mm. joukkoliikenteen solmupisteiden maankäyttöä. (Kirkkonummen kunta)
- Sipoon kunta kannattaa luonnoksen toimenpiteissä esitettyä vuorotarjonnan lisäämistä ja matka-aikojen ennustettavuuden parantamista. Kuntien joukkoliikenteen kustannusten tulee kuitenkin pysyä hallinnassa. (Sipoon kunta)
- Liian tiukka pidättäytyminen runkoverkon palvelutason nostoon saattaa kääntyä tavoitteita vastaan ja laskea niin joukkoliikenteen palvelutasoa kokonaisuutena kuin sen kulkumuoto-osuuttakin. Alueiden sisäiset ja väliset yhteydet ovat myös tärkeitä seudun ydinalueelle suuntautuvien yhteyksien lisäksi. (Sipoon kunta)
- KUUMA-seutu kannattaa suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä esitettyä joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä ja matka-aikojen ennustettavuuden parantamista. (KUUMA-seutu)
- Kuntien joukkoliikenteen kustannusten tulee pysyä hallinnassa (KUUMA-seutu)
- On erittäin tärkeää, että seudullisen tason rinnalla joukkoliikenne pystytään turvaamaan myös paikallisesti. (KUUMA-seutu)
- KUUMA-seudun kannalta on positiivista, että yhteyksissä on otettu huomioon kehysalueen liityntäliikenteen tarpeet. Erityisesti Kehäradan asemille suuntautuva liityntä on keskeisessä roolissa. Klaukkalasta Kivistöön ja Hyrylästä mahdollisesti toteutettavaan Ruskeasantaan tulee muodostaa toimivat yhteydet, lisäksi Keravalle tulee luoda hyvät bussiyhteydet Hyrylästä ja Nikkilästä. (KUUMA-seutu)



- Raideliikenteen infrastruktuurihankkeiden ohella suunnitelmaluonnoksessa tulisi tarkastella enemmän myös nykyisten raideyhteyksien palvelutasoa ja käytön tehostamista (esim. Kerava – Lahti –oikorata). (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)
- Suunnitelmien tavoitteena on oltava joukkoliikenteen nykyisen palvelutason parantaminen ja vähintäänkin sen turvaaminen nykyisellä tasolla. (Pornaisten kunta)
- HLJ-alue sisältää lähtökohdiltaan erilaisia alueita. Jotta joukkoliikenteeseen ohjattava rahoitus pysyy hallinnassa ja toiminnan tehokkuus tulee varmistettua, tulee kiinnittää huomiota siihen, että palvelu on järjestetty tarvetta vastaavaksi. Puhtaan vuorotarjonnan lisäämisen sijaan kunta esittää toimenpiteeksi matka-aikojen ennustettavuuden parantamisen rinnalle joukkoliikenteen tarpeen ennustettavuuden parantamista. (Tuusulan kunta)
- Liityntäyhteyksien synnyttäminen ei tule taloudellisesti jäädä vain liityntäyhteyden tarvitseman kunnan harteille vaan ne katsotaan runkoverkon toimivuuden edellytykseksi ja osaksi myös kustannustenjakosopimuksissa. (Tuusulan kunta)
- HSY pitää hyvänä, että HLJ 2015 painottaa kestävien kulkutapojen palvelutason nostamista sekä pyöräilyn ja jalankulun kehittämistä. Palvelutason nostamisessa keskeisenä tekijänä on matkoihin käytetty aika. Matkaketjujen sujuvoittaminen ja riittävät vuorovälit ovat merkittäviä toimia joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisessa ja sitä kautta henkilöautoliikenteen vähentämisessä. (HSY)
- Kanta-Hämeen kannalta on tärkeää kehittää matka-ajaltaan ja matka-ajan ennakoitavuudeltaan henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä joukkoliikenteen matkaketjuja Helsingin keskustaan. (Hämeen liitto)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Kauppakamari pitää luonnoksen linjauksia joukkoliikenteen runkoverkosta ja sitä täydentävästä liityntäliikenteestä oikeina. Metropolialueen kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja parantaminen edellyttää erityisesti raideliikenteen voimakasta kehittämistä tulevaisuudessa. Sen ohella on kuitenkin varmistettava liikenteen joustavuus ja häiriötön toiminta riittävällä bussi- ja muulla kumipyöräliikenteellä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Helsingin työssäkäyntialueen poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ovat huonot, mikä aiheuttaa runsaasti ongelmia myös yrityksille. Esimerkiksi vuorotyötä tekevien työntekijöiden on usein käytännössä mahdotonta käydä töissä julkisilla liikennevälineillä. Poikittaisen joukkoliikenteen tarjontaa tulee huomattavasti lisätä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Lentokentän saavutettavuutta on tulevaisuudessa edelleen tärkeä parantaa, jotta Helsinki-Vantaan kentän käytettävyyttä voidaan lisätä. Kehäradan junayhteys on erinomainen lisä, mutta silläkään ei päästä vielä siihen palvelutasoon, joka lukuisilla muilla lentokentillä esimerkiksi Euroopassa jo on. (Yleinen teollisuusliitto ry)
- MaRa pitää hyvänä, että suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu tarve varmistaa hyvät liikenneyhteydet lentoasemalle. Tämä on niin matkailu- kuin muidenkin elinkeinojen kasvuedellytysten turvaamiseksi välttämätöntä. (Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry)
- Lentoliikenne on tärkeä osa toimivaa ja tehokasta liikennejärjestelmää ja yksi Suomen saavutettavuuden merkittävimmistä tekijöistä kilpailukyvyyn takaamiseksi. Liikennejärjestelmässä tulee varmistaa hyvät yhteydet lentoasemalle. (Autoliiton Helsingin osasto ry)



Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Vain Helsingin niemelle johtava raideliikenne ei voi olla päästrategia. Alueellinen poikittaisliikenne on nostettava tasa-arvoiseksi kehityskohteeksi. (Suur-Espoonlahden kehitys ry, Yksityishenkilö)
- Man måste satsa på de sträckor där kollektivtrafiken har en låg marknadsandel och där trafiken växer. Detta handlar bl.a om utökad tvärgående kollektivtrafik. (Yksityishenkilö)
- Runkojärjestelmä tukee mittakaavaltaan ja rakenteeltaan autoiluun perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaupunkirakenteessa tulee noudattaa Helsingin yleiskaavan bulevardisoinnin periaatteita kävelyetäisyyteen perustuvasta rakeisuudesta ja siihen liittyvästä raitiotiehen perustuvasta joukkoliikenneverkosta. (Yksityishenkilö)

6.3.2 Solmupisteet ja kävely-ympäristöt

Kuntasektori

- Vantaan tavoitteena on kehittää joukkoliikenteen runkoverkkoa ja solmupisteitä. Monet Vantaan alueen vaihtopaikaksi merkityt pisteet sijaitsevat kuitenkin melualueilla ja ovat siten hyvin hankalia alueita maankäytön kehittämiseksi. Solmupisteiden osalta vaikutuksia arvioitaessa tulee eritellä, onko tavoitteiden toteutuminen kiinni lähinnä vaihtoterminaalien kehittämisestä, vai onko myös määritellyillä vaihtopaikoilla ja seutupysäkeillä merkitystä. (Vantaan kaupunki)
- Solmupisteiden kävely-ympäristöjen viihtyisyyden ja esteettömyyden parantaminen runkoyhteyksien yhtymäkohdissa lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, samoin kuin informaatiotekniikan hyödyntäminen vaihdettaessa liikennevälineestä toiseen. (Kauniaisten kaupunki)
- KUUMA-seudun työssäkäyntiliikenteen näkökulmasta on tarve luoda säteittäisväylille toimivat vaihtopaikat pääkaupunkiseudun poikittaiseen liikenteeseen. (KUUMA-seutu)
- Järvenpään kaupunki hyväksyy HLJ 2015 joukkoliikennestrategian peruseriaatteet. Sen mukaan Järvenpään asemaa kehitetään vaihtoterminaaliluokkaisena liikennepaikkana ja myös Ristikytö nousee vaihtopaikaksi v. 2040 mennessä. Ristikytön osalta on kuitenkin potentiaalia ehkä isompaankin rooliin, mikäli maankäyttö kehittyy siellä vahvasti ja tulevan lentoradan lähi- ja kaukoliikenteelle saadaan myös pysähdyksiä Ristikytöön. (Järvenpään kaupunki)
- Mäntsälän asemalle tulisi luoda vaihtomahdollisuus bussi/juna pohjois-eteläsuuntaan, jolloin olisi mahdollista käyttää tulevaa lentorata-yhteyttä lentoasemalle radan valmistuttua. (Mäntsälän kunta)
- Vihdintie on ajoneuvoliikenteen verkossa tärkeä seudullinen yhteys pääkaupunkiseudulla, joten sen yhteyteen tulisi saada joukkoliikenteen vaihtopaikka Kehä III:n tuntumaan. (Vihdin kunta)
- Vaihtomahdollisuuksia poikittaiseen HSL-alueen liikenteeseen tulee kehittää (Viikki, Jakomäen – Kehä III:n seutu), samoin sujuva vaihto metron itäsuunnalta tulevasta busseista on syytä varmistaa eri tilanteissa. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäryhmä)

Valtionhallinto

- Vaikutusten arvioinnissa on tuotu esille kestävien liikkumismuotojen edellyttämä matkaketjujen ja solmupisteiden turvallisuus – tämän voisi tuoda selkeämmin esille myös varsinaisessa suunnitelmassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)



Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Etenkin taajamissa on kiinnitettävä huomiota jalankulun sujuvuuteen. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Leppävaaran pohjoisen ja eteläisen kaupunkikeskustan yhdistäminen sekä radan poikki luontevasti kulkevat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet ovat välttämättömiä Leppävaaran kasvupotentiaalin hyödyntämiseksi. Yhtenäinen ydinkeskus, jossa on helppo liikkua, palvelee myös nopeasti ikääntyvän väestön liikkumismahdollisuuksia. (Leppävaara-seura ry)

6.3.3 Seudullinen pääpyöräilyverkko

Kuntasektori

- 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. (Helsingin kaupunki)
- Pyöräilyn kulkumuoto-osuutta kannattaa sen ympäristöystävällisyyden ja hyödyllisten terveysvaikutustenkin vuoksi pyrkiä kasvattamaan olosuhteita kehittämällä. Pyöräilyn kasvun tavoitteet tulee sitoa kevyen liikenteen olosuhteiden taloudellisiin kehittämismahdollisuuksiin. Pyöräilyn liian nopea kasvaminen ilman turvallisia järjestelyjä on onnettomuusriskejä lisäävä tekijä. (Kauniaisten kaupunki)
- Kävelyn ja pyöräilyn osalta suunnitelmaluonnoksessa esitettyä seudullisen pääpyöräilyverkon toteuttamista voidaan pitää KUUMA-seudun kannalta erityisen merkittävänä. Lisäksi tulee ottaa huomioon kuntien muu kevyen liikenteen väylästä, jolla on paikallisesti suuri merkitys esimerkiksi koulumatkojen turvallisuuden näkökulmasta. (KUUMA-seutu)
- Hyvinkäälle on osoitettu seudullisessa pääpyöräilyverkossa seutureitiksi pääradan ja Uudenmaankadun varren pyöräily-yhteydet. Nämä on osoitettu myös seudun pyöräilyn kilpailukyvyyn kannalta keskeisiksi yhteyksiksi. Kaupungin on varauduttava parantamaan pääpyörätieverkkoa laadukkaasti osana Hyvinkäällä käynnissä olevaa kestävä liikunnan ohjelmaa ja siihen liittyvää pyöräilyn laatukäytävien suunnittelua. (Hyvinkään kaupunki)
- Järvenpään kaupunki hyväksyy pääpyöräilyverkon suunnitelmat sekä sitä koskevan priorisoinnin, jonka mukaisia hankkeita edistetään KUHA-ohjelmoinnin kautta. (Järvenpään kaupunki)
- Kunta on omilla toimillaan varautunut parantamaan pääpyörätieverkkoa mm. Kirkonkylä-Rajamäki välillä, mutta jatkossa valtion tulisi osallistua vähintään seutureittien rahoittamiseen osana KUHA-hankkeiden riittävää rahoitustasoa. (Nurmijärven kunta)
- Kunnan alueelle sijoittuvat kevytväylät on oltava osana seudullista pyöräilyverkostoa ja siten toteuttaa osana KUHA- tai ELY-hankkeita. Kunnalle näillä kevytväylähenkkeilla on erityisesti liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. (Pornaisten kunta)



- Pääpyöräilyverkon kehittämisen merkitys on suurin silloin kun seutureitin vaikutusalueella ei ole samaa yhteysväliä tai – tarvetta palvelevia alempiasteisia pyörätieyhteyksiä. Tällaiset hankkeet tulee priorisoida ensisijaisiksi. (Tuusulan kunta)

- Pääpyörätieverkosto tulisi toteuttaa muutoin kuin vilkasliikenteisten pääväylien viereen, sillä erityisesti pienhiukkasten terveyshaitat ja vaikutus ennenaikaisiin kuolemantapauksiin ovat merkittävät. (HSY)

Valtionhallinto

- Pääpyöräilyverkko on määritelty luonnoksessa osaksi KUHAa, mutta pyöräilyn edistämiseksi se tulisi jatkossa nostaa omaksi kohdaksi kehittämishankkeiden joukkoon. Investointeja tarvitaan paljon myös olemassa olevien heikkolaatuisten yhteyksien parantamiseen, ei pelkästään uusien yhteyksien rakentamiseen. (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Pyöräilyn lisääminen on hyvä tavoite, mutta pyörätiet tulee sijoittaa järkevästi muuta liikennettä kohtuuttomasti haittaamatta. Pyöräteiden sijoittamisen tulee perustua liikennejärjestelmän toimivuuden kokonaistarkasteluun. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Pyöräilyn pääväylillä pyöräilyn ja kävelyn erottaminen toisistaan parantaa molempien kulkumuotojen turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Turvallisuus ja esteettömyys eivät kuitenkaan aina toteudu, jos jalkakäytävällä ja pyörätiellä on ajoneuvojen luvatonta pysäköintiä. Valvonnan lisäämisen rinnalla on jaettava tietoa lainsäädännöstä. (Liikenneturva)

- Pyöräilyn palvelutason parantamisessa on tärkeää, että pysäköintipalveluihin saadaan vähitellen mahdollisuus säilyttää pyörän ohella myös pyöräilyvarusteita, kuten kypärää. Liikenneturva tarjoutuu omalla tehtäväalueellaan yhteistyöhön suunnitelman toteuttamiseksi. (Liikenneturva)

6.3.4 Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja kustannusjakoehdotus

Kuntasektori

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

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

- Seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla valtion osuuden tulisi olla suurempi kuin 30–50 %. Kustannusten jaosta tulee sopia valtion, HSL:n ja kuntien kesken. (Espoon kaupunki)

- Vantaan kaupunki kehittää jatkossa asemanseutujansa tehokkaiksi asunto- ja palvelukeskittymiksi, jolloin nykyiset pysäköintikentät joudutaan korvaamaan investointikustannuksiltaan huomattavasti kalliimmalla maanlaisella pysäköinnillä tai laitospysäköinnillä. Tästä syystä Vantaalle on tärkeää, että liityntäpysäköinnin kustannusjaosta ja ylläpidosta tehdään seudulliset sopimukset Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion kesken. (Vantaan kaupunki)



- Vantaa katsoo sijaintikunnalle esitetyn kustannusosuuden olevan liian suuri. Vantaa pitää tärkeänä ”hyötyjä maksaa” – periaatteen ulottamista liityntäpysäköinnin rahoittamiseen ja liityntäpysäköinnin kustannukset tulee kohdistaa pääosin matkustajan kotikunnalle. Em. perusteilla Vantaa ei voi sitoutua esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakoon. Sijaintikunnan osuus kustannuksista saa olla enintään 30 %. (Vantaan kaupunki)
- 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 liityntäpysäköintiongelmaa voida ratkaista. (Vantaan kaupunki)
- Kauniaisten kaupunki kannattaa osaltaan esitettyä kustannusjakoa. Liityntäpysäköintialueiden rakentaminen ja rahoitus osana infrahankkeita, kuten Espoon kaupunkirataa, on myös mahdollinen ratkaisu. (Kauniaisten kaupunki)
- Liityntäpysäköinnin toteuttamisen suunnitelma tulee tehdä sopimuksena eri toimijoiden kanssa. Kerava pitää tärkeänä, että uusi kustannusjakomalli sisältää myös laitosmaiset pysäköintiratkaisut tiivistyvillä keskusta-alueilla. (Keravan kaupunki)
- Kirkkonummen kunta edellyttää, että kaikki osapuolet hyväksyvät esitetyn kustannusjakoehdotuksen liityntäpysäköinnin osalta. Kirkkonummen kunta on aiemmin todennut, että kustannusjaosta on sovittava seudullisesti kuntien ja valtion kesken. (Kirkkonummen kunta)
- Esitetty kustannusten vastuunjako on oikeudenmukainen malli järjestelyiden uudistamiseen. (Sipoon kunta)
- KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomalli otetaan sitovasti käyttöön vuoden 2015 aikana, jotta kunnat ja valtio voivat sopia hankkeista. Toteutuskustannusten ohella myös ylläpitokustannusten jakaminen tulee ottaa huomioon. Mallia tulee voida soveltaa sekä laitos- että kenttäpysäköintiin. Kuntien rinnalla myös valtiotoimijan tulee sitoutua pitkäjänteisesti esitettyihin periaatteisiin. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta)
- Liityntäpysäköinnin tulee olla kehysalueella lähtökohtaisesti maksutonta. Tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitospysäköinnissä maksullisuus voi kuitenkin olla perusteltua myös KUUMA-seudulla. (KUUMA-seutu)
- Hyvinkää puoltaa esitettyä liityntäpysäköinnin kustannusjakoehdotusta ja esittää, että mallia pilotoitaisiin pääradan kehittämisen toisen vaiheen yleissuunnittelussa, ja että Hyvinkään aseman auto- ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämishankkeet otetaan osaksi tätä pilottia. (Hyvinkään kaupunki)
- Hyvinkää pitää erittäin tärkeänä, että uusi malli sisältää myös laitosmaiset pysäköintiratkaisut tiivistyvillä keskusta-alueilla. Prosessille on löydettävä selkeä ”isäntä, jonka tehtävänä on koordinoita mallin toteutumista. (Hyvinkään kaupunki)
- Järvenpään kaupunki hyväksyy liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteet. Kaupunki pitää hyvänä, että liityntäpysäköintitavoitteita pilotoidaan pääradan parantamisen I vaiheen yhteydessä Järvenpään aseman ympäristössä. (Järvenpään kaupunki)
- Nurmijärvi hyväksyy liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteet joihin sisältyy kustannusvastuun jakaminen. Liityntäpysäköinnin järjestäminen on HLJ-suunnitelmassa / seuraavassa aiesopimuksessa vastuutettava yhdelle toimijalle, jonka tehtävänä on koordinoita mallin toteutumista. Samalla kunta katsoo, että myös



Klaukkalan keskustassa tulee olla mahdollisuus soveltaa seudullista kustannusten jakoa liityntäpysäköinnin järjestämisessä. (Nurmijärven kunta)

- Tuusulan kunta on periaatteessa valmis sitoutumaan. Kunta kuitenkin edellyttää, että kustannusjakoperiaatteet selkeytetään vielä suunnitelmaluonnoksessa esitetystä. (Tuusulan kunta)

- Kun kustannus- ja vastuujaon periaatetta lähdetään soveltamaan kunta esittää, että kaikista sen mukaisesti toteutetuista hankkeista kerätään riittävät investointi- ja kunnossapitotiedot, jotta periaatteen toteutumista ja muotoutumista voidaan seurata. Lisäksi kustannusjaon lähtökohdaksi nimitystä seudun laajasta liityntäpysäköintitutkimuksesta saatavien tulosten hyödyntämistapaa kustannusjaon määrittelyssä tulee vielä tarkemmin selvittää viimeistään kustannus- ja vastuujaomallin pilotoinnin yhteydessä. (Tuusulan kunta)

- Liityntäpysäköinnin seudullisessa tavoitetilassa 2025 on huomioitu Helsingin länsisuunnasta autoliikenteelle vain Turunväylä. Myös Vihdintien varteen tulisi kehittää liityntäpysäköintiä ja siihen liittyviä bussiyhteyksiä. (Vihdin kunta)

- Liityntäpysäköintistrategian edistäminen vähentää osaltaan henkilöautoliikennettä. (HSY)

Valtionhallinto

- Maantielain mukaan ELY voi osallistua liityntäpysäköinnin kehittämiseen vain maantiealueella, mikä mahdollistaa ELYn osallistumisen vain C-tyyppin liityntäpysäköintikohteiden rakentamiseen maantiealueelle. Tältä osin ELY voi sitoutua esitettyyn kustannusjakoon edellyttäen, että MAL-rahoitus jatkuu. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Todellisen joukkoliikennettä tukevan liityntäpysäköintijärjestelmän aikaansaaminen koko suunnittelualueelle on yksi seudun liikenteellisen toimivuuden kulmakivistä. Liityntäpysäköinnistä esitetty linjaus on Liikenneviraston näkökulmasta hyvä. (Liikennevirasto)

- Liikenneviraston johtoryhmä on hyväksynyt suunnitelmassa esitetyn investointikustannusosuuskehysten neuvottelujen pohjaksi ja pilottikohteissa sovellettavaksi. Liikenneviraston osuus investointikustannuksista sovitaan kunkin kohteen osalta erikseen. Ylläpitokustannuksiin Liikennevirasto ei osallistu. Julkisen ja yksityisen yhteistyö liityntäpysäköinnin toteutuksessa on kannatettavaa. Tällaisen yhteistyön aikaansaamisessa kunnalla on merkittävä rooli. (Liikennevirasto)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että seudun kunnat ja valtio viimein sitoutuvat liityntäpysäköinnin edistämiseen luonnokseen sisältyvän vastuujaohdotuksen pohjalta. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Liityntäpysäköinnin järjestämisessä tulisi ottaa käyttöön vaihtoehtoisia rahoitusmuotoja ja toimintamalleja. Pysäköinti voi olla maksullistakin, mikäli maksu on kohtuullinen ja maksutapa mahdollisimman helppo. Yritykset ovat valmiita keskustelemaan yhteistyöstä liityntäpysäköinnin järjestämisessä sellaisissa kohteissa, joissa synergiaetuja on saatavissa. Yksityiset tahot on otettava mukaan valmisteluun riittävän aikaisessa vaiheessa kestävien ratkaisujen aikaansaamiseksi. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Liityntäpysäköintiä on parannettava, jotta julkisen liikenteen käyttöä voidaan kasvattaa, varsinkin kehyskuntien osalta. (Yleinen teollisuusliitto ry)



Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Pysäköinnin sujuvuus on keskeistä, kun matkustaja tekee päätöksen, mennäkö autolla Helsinkiin asti vai jättääkö auto juna- tai metroasemalle. Liikenteen nousevia megatrendejä ovat sähköautot. Sähköautojen latausmahdollisuus liityntäpaikalla ei yksin riitä, käyttökokemuksen tulee olla saumaton. (Parkkisähkö Oy)

6.4 Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti

6.4.1 Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

Kuntasektori

- 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. (Helsingin kaupunki)
- 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. (Helsingin kaupunki)
- Espoo osallistuu liikenteen hinnoitteluvaihtoehtojen selvittelyyn. Hinnoittelulla aikaan saatavat tuotot tulee ohjata seudun liikennehankkeisiin, eikä se saa vähentää valtion nykyisin seudulle ohjattua liikenne-rahoitusta. Liikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja tulee selvittää tiiviissä yhteistyössä kuntien kanssa. (Espoon kaupunki)
- 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 selvittävät ajettuihin kilometreihin perustuvia maksujärjestelmiä. Hinnoittelutuotot on kohdennettava seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. (Vantaan kaupunki)
- Kauniainen ei hyväksy suunnitelmaluonnoksen esitystä liikennejärjestelmän rahoitus pohjan vahvistamisesta ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla. (Kauniaisten kaupunki)
- Keravan kaupunki suhtautuu varauksella liikenteen hinnoitteluun. Hinnoittelun edellytykset ja toteuttamistavat tulee selvittää tarkemmin. Mikäli hinnoittelu päädyttäisiin ottamaan käyttöön, kerättävien tulojen tulee palautua seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen eivätkä ne saa vähentää muuta rahoitusta. Tienkäyttäjien tasapuolisuus asuinpaikasta huolimatta tulee ottaa huomioon, eikä malli saa johtaa tietullimuurin syntymiseen Helsingin ja ympäröivien kuntien välille. (Keravan kaupunki)
- Kirkkonummi ei HLJ 2015:ssä esitettyjen näkökohtien valossa hyväksy ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönottoa. Kirkkonummen kunta on laaja ja verraten harvaanasuttu. Näin ollen henkilöautoliikenne on suurelta osin välttämätön liikkumismuoto ja suurin osa liikenteestä metropoliin päin pakon sanelemaa työmatkaliikennettä. Kirkkonummen kunta katsoo, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ei ole ratkaisu seudun liikennejärjestelmän rahoittamiseksi. (Kirkkonummen kunta)



- KUUMA-seutu ei ole HLJ 2015:ssä esitettyjen näkökohtien valossa valmis hyväksymään hinnoittelun käyttöönottoa. Seutu kannattaa kuitenkin asian selvittämistä ja liikennehankkeiden vaikutusten seuranta. Päätöksenteko- ja toteuttamismallit teknisine ominaisuuksineen sekä hinnoittelun kohdentuminen ja vaikutukset tulee kuvata ja perustella selvityksessä seikkaperäisesti, jotta seudun kunnille muodostuisi selkeä kuva hinnoittelusta ennen asiaa koskevaa periaatteellista päätöksentekoa. KUUMA-seutu kannattaa myös muiden vaihtoehtoisten rahoituslähteiden tutkimista. (KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta, Pornaisten kunta, Tuusulan kunta, Sipoon kunta)
- Hinnoittelu ei saa vähentää valtion rahoitusta liikennejärjestelmään eikä ratkaisu saa aiheuttaa kunnille lisäkustannuksia. Ratkaisumallin ei tule muodostaa tullirajaa pääkaupunkiseudun ja KUUMA-seudun välille. (KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Pornaisten kunta, Sipoon kunta)
- Hyvinkään kaupunki ei vastusta liikennejärjestelmän uusien rahoitusmuotojen tutkimista. Liikenteen hinnoittelusta on oltava kuitenkin HLJ 2015 – luonnoksessa esitettyä enemmän tietoa, jotta siihen voidaan ottaa lopullisesti kantaa. Hyvinkää esittää, että liikennejärjestelmän toimivuutta ei saa heikentää luomalla vanhanaikainen tietullijärjestelmä, vaan sen tulee perustua kehittyneeseen ajoneuvon seurantajärjestelmään. Järjestelmän piirissä tulee olla kaikki Helsingin seudun asukkaat ja järjestelmän pitää kohdella asukkaita tasapuolisesti. Hinnoittelulla kerättävää tuottoa on osoitettava myös KUUMA-alueelle eikä tuotto saa vähentää valtion rahoitusta alueen investointeihin. (Hyvinkään kaupunki)
- Järvenpään kaupunki suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti liikenteen hinnoittelujärjestelmien tutkimiseen ja soveltamiseen Helsingin seudun ruuhkautumisongelmien ja liikennejärjestelmän investointivajeen ratkaisemiseksi. Sellaisia malleja tulee selvittää, jotka eivät vähennä valtion rahoitusta liikennejärjestelmään eivätkä aiheuta kunnille lisäkustannuksia. Ratkaisumallin ei tule muodostaa tullirajaa pääkaupunkiseudun ja KUUMA-seudun välille. (Järvenpään kaupunki)
- Nurmijärven kunta ei hyväksy ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöön ottamista HLJ 2015 suunnitelmassa esitettyjen näkökohtien perusteella. Kunta pitää mahdollisena asian tarkempaa selvittämistä sen jälkeen, kun seudun joukkoliikenteen ja liikenneverkon lähivuosien kehittämishankkeet on otettu käyttöön ja niiden vaikutuksia voidaan seurata. (Nurmijärven kunta)
- Joukkoliikenne on oltava Pornaisten kunnan alueella realistinen ja todellinen vaihtoehto yksityisautoilla tehtäville työ-, koulu- ja asiointimatkoille ennen hinnoittelun käyttöönottoa. (Pornaisten kunta)
- Ajoneuvoliikenteen osalta vaikutusten arviointi tulee täydentää hinnoitteluun liittyvien lisäselvityksen jälkeen. (Tuusulan kunta)
- Ruuhkamaksujen käyttäminen pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän rahoittamiseksi luo uuden tullipuomin Helsingin ympärille ja heikentää saavutettavuutta kehyskunnista katsottuna. (Vihdin kunta)
- Ruuhkamaksujen vaikutusten tarkastelussa tulisi tuoda tasapuolisesti esille myös vaikutusten kohdentuminen eri vaihtoehtoissa. Ruuhkamaksujen maksupuoli ei saa kohdentua sellaisille alueille, joissa ei ole tarjota joukkoliikennettä liikkumisen vaihtoehdoksi. Ruuhkamaksujen tulisi kohdentua yksityisautoiluun parhaalla joukkoliikennevyöhykkeellä eli pääkaupunkiseudun ytimessä. Helsingin työssäkäyntialueelta tulisi olla tullittomat yhteydet pääkaupunkiseudun reunoilla oleville joukkoliikenteen vaihtoterminaaleille ja siellä liityntäpysäköintimahdollisuus. Yksityisautoilla ajamisesta velotettaisiin vain niillä vyöhykkeillä, joissa joukkoliikenteen tarjonta on erinomainen tai kilpailukykyinen. (Vihdin kunta)
- Uudenmaan liitto ei ole vielä luonnoksessa esitettyjen näkökohtien valossa valmis ottamaan kantaa ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönottoon, mutta kannattaa asian selvittämistä. Hinnoittelu on todettu tehokkaaksi keinoksi liikenteen kysynnän ohjaamisessa, mutta hinnoittelun positiivisten



vaikutusten lisäksi tulee selvittää sen kielteiset vaikutukset erityisesti elinkeinoelämälle.

Jatkoselvittämisessä tulee kiinnittää huomiota vaikutusten ajalliseen kohdentumiseen, jotta vältetään tilanteelta, jossa kielteiset vaikutukset realisoituvat nopeasti, mutta myönteiset vasta vuosien kuluessa. Lisäksi tulee huomioida vaikutusten kohdentuminen eri toimialoille. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun positiivisten vaikutusten lisäksi tulee selvittää myös sen kielteiset vaikutukset. Lisäksi vaikutuksia tulee tarkastella ulkoisen liikenteen näkökulmasta. (Uudenmaan liitto)

- Mikäli liikenteen hinnoittelu päätetään ottaa käyttöön, tulee kerättävien tulojen palautua seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Uusi rahoituskanava ei kuitenkaan saa johtaa muun rahoituksen määrän vähentymiseen. (Uudenmaan liitto)

- Emme ole vielä HLJ 2015:ssä esitettyjen näkökohtien valossa valmiita ottamaan kantaa ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönottoon, mutta kannatamme asian selvittämistä. Hinnoittelun positiivisten vaikutusten lisäksi tulee selvittää negatiiviset vaikutukset. Lisäksi vaikutuksia tulee tarkastella ulkoisen liikenteen näkökulmasta. Lähtökohtana tulee olla kerättävien tulojen palautuminen seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen – Helsingin seudun sisäisen joukkoliikenteen operoimisen rahoittaminen seudun ulkopuolelta tulevilta autoilijoilta kerättävillä maksuilla sen sijaan ei ole hyväksyttävissä. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä, Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)

- Liikenteen päästöistä merkittävä osa muodostuu henkilöautoliikenteestä. HLJ:ssä esitetyn hinnoittelumallin osoittamat hyödyt kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattamiseen, henkilöautoriippuvuuden vähentämiseen ja muiden toimenpiteiden toteutukseen ovat ilmeisiä. Tämä on kustannustehokas toimenpide liikennemäärien ja päästöjen vähentämiseksi. Pelkät investoinnit jäisivät ilman hinnoitteluohjausta paikallisiksi, eivätkä poistaisi ruuhkautumisongelmia. Näin ollen HSY tukee HLJ:n esitystä ajoneuvoliikenteen hinnoittelusta yhtenä keskeisenä toimenä päästöjen vähentämisessä. (HSY)

Valtionhallinto

- Uudenmaan ELY kannattaa ajoneuvoliikenteen hinnoittelua. Hinnoittelussa on olennaista rahoituksen ohjautuminen täysimääräisesti takaisin Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Valmistelussa tulee tarkastella hinnoittelun alueellista kattavuutta, mahdollista vyöhykkeisyyttä alueen sisällä ja mahdollisten vyöhykkeiden suhdetta esim. joukkoliikenteen maksuvyöhykkeisiin. Hinnoittelun reuna-alueilla tai vyöhykkeiden rajoilla tulee arvioida vaikutuksia kattavasti maankäyttöön, asumiseen, työpaikkojen sijoittumiseen, liikkumistarpeisiin jne. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Liikenteen hinnoittelu osana Helsingin seudun toimivuuden turvaamisen keinovalikoimaa on jatkoselvittämisen arvoinen asia, joka edellyttää myös valtakunnan poliittisia linjauksia. (Liikennevirasto)

- LVM on samaa mieltä siitä, että liikenteen hinnoittelu on tehokas keino liikenteen ohjaamiseen ja rahoitukseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on selkeästi osoitettu, että seudun liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita ei pystytä saavuttamaan ilman ajoneuvoliikenteen hinnoittelua. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- 12.12.2014 julkaistussa parlamentaarisen korjausvelkätöryhmän raportissa todetaan seuraavaa: "Alueelliset tienkäyttömaksut ovat myös yksi tapa kerätä käyttäjiltä maksuja ja rahoitusta liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen." Raportin peruslähdekohtana on, että mahdollisen alueellisen hinnoittelun tuotot tulisi palauttaa alueen liikennejärjestelmään huolimatta siitä, että valtiosääntöoikeudellisesti ko. maksut ovat valtion veroja. Aloite alueellisten tienkäyttömaksujen



käyttöön otoksi kuuluu alueille. Alueellisten tienkäyttömaksujen käyttöönotto edellyttää kuitenkin lainsäädännön muuttamista. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Ilmastonmuutoksen torjumista tukee siirtyminen ajoneuvon omistamisen verotuksesta käyttöön perustuviin maksuihin. Tällöin voidaan verotuksen keinoin vaikuttaa myös ruuhkien syntyymiseen. Kyse on silloin kuitenkin kokonaisratkaisusta, joka vaatii hyvin pitkän perspektiivin ja koko maan laajuiset ratkaisut. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Helsingin seudun elinkeinoelämän kannalta on tärkeää, ettei seudulle suunnitella alueellisia veroluonteisia liikennemaksuja. Alueellinen ruuhkamaksu loisi muurin Helsingin seudun ja muun Suomen välille. Sillä olisi toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia paitsi seudun asukkaisiin myös kaiken kokoisiin ja kaikkien toimialojen yrityksiin. Ruuhkamaksulla vaikutettaisiin liikkumiskäyttäytymisen lisäksi ihmisten asuin- ja työpaikan valintaan sekä yritysten sijaintipaikkapäätöksiin. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Joukkoliikenteen suosiota tulee Helsingin seudulla lisätä ilman ruuhkamaksuja palvelutasoa parantamalla. Joukkoliikennettä käytetään, jos se on sujuvaa ja kohtuuhintaista. Erityisen paljon parantamisen varaa on kehyskuntien joukkoliikennepalveluissa. (Helsingin seudun kauppakamari)
- RAKLI vastustaa ehdotusta ottaa käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Katsomme, että hinnoittelussa on käytännössä kyse uuden veron perimisestä, joka kohdistuu kiinteistöveroihin rinnastettavalla tavalla Helsingin seudun asukkaisiin ja yrityksiin. Asumis- ja toimitilakustannukset pääkaupunkiseudulla ovat jo nyt korkeat ja käytännössä monille kipurajoilla. (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry)
- Mikäli hinnoittelua kuitenkin päätetään selvittää, on äärimmäisen tärkeää toteuttaa hinnoittelu siten, että tuotot kohdennetaan täysimääräisesti liikennejärjestelmän kehittämiseen. Hinnoittelua ei tule toteuttaa tällä hetkellä mahdollisella tavalla kerätä verotuloja, joiden täysimääräinen palautuminen Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen on vähintään epätodennäköistä. (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry)
- Suomessa tieliikenteestä kerätään tällä hetkellä veroja lähes 8 miljardia euroa vuodessa. Tuosta summasta käytetään alle 10 prosenttia tiestön kunnossapitoon ja kehittämiseen. Vaikka tähän lisästä vielä kaikki ajateltavissa olevat tieliikenteen aiheuttamat kulut, summa on edelleen merkittävästi pienempi kuin suomalaisten autojensa käyttämisestä maksamat verot. Näin ollen ei ole mitään oikeutusta alkaa periä pääkaupunkiseudun autoilijoilta vielä ylimääräistä veroa (Autoliitto ry)
- Liikenteen hallinnan kannalta on ratkaisevaa, miten kaavoituksessa ja maankäytössä onnistutaan. Liikenteeseen ja liikkumiseen kohdistettavat maksut ja rajoitukset ovat oireen, eivät ongelman hoitoa. Helsingin seudun olosuhteissa liikenteen ongelmia voidaan pitkällä tähtäyksellä vähentää maankäyttöä järjeistämällä. On väärin panna autoilijat maksamaan kaavoituksessa tehtyjä virheitä. (Autoliitto ry)
- Monien on pakko käyttää Helsingin seudulla liikkumiseensa omaa autoa, ja heitä kohtaan esitys hinnoittelusta on suorastaan epäoikeudenmukainen. (Autoliitto ry)
- Ruuhkamaksut tulee toteuttaa pääkaupunkiseudulla pikaisella aikataululla ja niiden tuotolla pitää tukea julkista liikennettä ja pyöräilyinvestointeja. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)
- Ravintola- ja majoitusliiketoiminnan harjoittaminen Helsingin keskustassa on heikosti kannattavaa korkean kustannustason vuoksi. Keskustojen elinvoimaisuutta ei tulisi entisestään heikentää uusilla veron luonteisilla julkisilla maksuilla. Tienkäyttömaksuista muodostuu helposti kilpailua vääristävä tekijä kauppakeskuksissa ja muualla kaupunkien laidoilla olevien ja keskustoissa sijaitsevien yritysten välillä.



Tienkäyttömaksuja pohdittaessa tulisi ottaa huomioon työmatkailu etenkin sellaisten ammattien osalta, joissa on epäsäännölliset työajat. Pahimmillaan uudet kustannukset vaikeuttaisivat jo ennestään vaikeaa henkilöstötilannetta. (Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry)

- Helsingin seutu on elinkeinorakenteeltaan kauppa- ja palveluvaltainen ja yritysten kannalta on tärkeää, että niin työmatka- ja asiointiliikenne kuin tavaraliikennekin toimivat kustannustehokkaasti, eikä ihmisten tai tavaroiden liikkumista rasiteta lisämaksuilla. (Helsingin yrittäjät)

- Yksityisautoilua tarvitsevat monet käyttäjät, joista voidaan mainita erimerkkeinä työntekijät, joiden työaikaan joukkoliikenne ei toimi, työkalujen mukanaolo vaatii autoa, päivittäiset asiakastapaamiset. Lisäksi auton käyttäjissä on paljon eri-ikäisiä ihmisiä, joille oman auton käyttö on vain helpompaa ja yksinkertaisempaa. (Yleinen teollisuusliitto ry)

- Taloudellinen toimeliaisuus ei lisäännä maksuja kasvattamalla. Logistiikan kustannukset ovat Suomessa kilpailijamaita korkeammat, joten tiemaksuilla ei logistiikkaa saa enää lisää rasittaa. (Yleinen teollisuusliitto ry)

- Liittomme ei kannata erilaisten lisämaksujen kuten tiemaksujen tai ruuhkamaksujen keräämistä liikenteeltä. Varsinkin raskaille tiekuljetuksille ja tavaraliikenteen pakettiautoille ei tulisi kohdentaa lisämaksuja. Niillä ei ole ohjaavaa vaikutusta, koska hyötyliikennettä ei voida poistaa tai siirtää muualle ilman että siitä kärsii niin alueen asukkaat kuin elinkeinoelämä. (Logistiikkayritysten liitto ry)

- Hyvin suunniteltu ja toteutettu taksiliikenne täydentää julkisen liikenteen keinovalikkoa, sujuvoittaa siten liikennettä ja vähentää tarvetta yksityisauton käytölle. Ajoneuvoliikennehinnoittelun tulisi pikemminkin tukea kuin heikentää taksin kilpailukykyä yksityisauton käyttöön nähden. (Helsingin taksiautoilijat ry)

- Tieliikenteen lisärahostusta ei voi pitää talouselämän tukemisena tai kohtuullisena lisärasituksena. Autoverotus pitää uudistaa kansainväliselle tasolle, ennen kuin tiemaksuja voidaan pitää kohtuullisina. Mikäli autoliikenteen käyttömaksut kerätään todellisen liikennesuorituksen pohjalta perustuen paikannustietoihin, silloin voidaan mainiosti maksu tulottaa todelliselle tienpitäjälle suoraan. Tieosuuden hinnoitteluun voi sisällyttää ruuhkalisää vuorokaudenaikojenkin mukaan. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Autoilijoiden käsitys autoilunsa hinnasta on hyvin vääristynyt. Hinnoittelun tulisi siksi olla sellainen, että autoilija ymmärtää ja muistaa maksavansa tien käyttämisestä. Olisi myös eduksi, että hinnoittelu on tehty niin, että se houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä. (Yksityishenkilö)

6.4.2 Liikennejärjestelmän rahoittaminen

Muut kommentit kuin ajoneuvoliikenteen hinnoittelua koskevat

Kuntasektori

- 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. Helsingin seudun liikennejärjestelmän riittävän rahoituksen turvaamiseksi tulee valtion ja seudun kuntien huolehtia Euroopan Unionin rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämisestä. (Helsingin kaupunki)

- Joukkoliikenteen infrakustannusten kokonaismäärää ja jakamista kaikkien Helsingin seudun kuntien kesken tulee selvittää. (Vantaa kaupunki)



- Joukkoliikenteen infrakorvauksilla kohdistetaan HSL-alueen joukkoliikenteen investoinneista aiheutuvat kulut alueen jäsenkunnille käytön suhteessa liikennemuodoittain. Kirkkonummen kunta on erityisen huolissaan nykyisestä järjestelmästä, koska vaarana on, ettei kasvavien infrakorvausten vuoksi joukkoliikenteen operointiin jää riittävästi rahaa. Yhtenäinen vastuu seudullisista joukkoliikenneinvestoinneista syntyy joko yhtenäisellä joukkoliikennealueella tai laajentamalla em. Infrasopimusta koskemaan koko Helsingin seutua. (Kirkkonummen kunta)
- Isot joukkoliikenteen infrahankeet kasvattavat joukkoliikenteen hoidosta maksettavia kuntaosuuksia merkittävästi jo lähivuosina. Näiden hankkeiden kustannusvaikutukset koskevat ensisijaisesti HSL-alueen jäsenkuntia joukkoliikenneinfrasopimusten kautta. Valtion ja Helsingin seudun kaikkien kuntien tulisi osallistua tasapuolisesti seudullisesti merkittävien joukkoliikenneinvestointien rahoitukseen, koska hankkeet hyödyttävät koko seutua. (Sipoon kunta)
- Liikenteen rahoituskysymyksiä pohdittaessa myös paikallistason hankkeiden rooli esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantajina tulee ottaa vahvemmin huomioon. (KUUMA-seutu)
- Huomioon tulisi ottaa myös mahdollisuudet hyödyntää eurooppalaista TEN-T ydinverkkokäytävälle suunnattua CEF rahoitusta, jonka potentiaali Helsingin seudulla rahoituskaudella 2014–2020 on raideliikenteen investointien rahoittamisessa merkittävä. (Uudenmaan liitto)

Valtionhallinto

- HLJ 2015 –strategiassa on käsitelty myös liikennejärjestelmän rahoitusta. Tämä tuo suunnitelmaan uskottavuutta. LVM yhtyy strategiassa esitettyyn lähtökohta-oletukseen siitä, että ei ole realistista olettaa alueen liikennejärjestelmän rahoitustason säilymistä nykytasolla, varsinkaan valtion osalta. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Strategiassa on lyhyesti mainittu uusista rahoituskeinoista seudulliset rahastot ja yhtiömallit. Näitä malleja olisi kannattanut avata enemmän ja pohtia muidenkin uusien rahoitusmallien käyttöä laajemmin. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Tieshankkeiden ja kunnossapidon rahoitus pitää sopia valtion kanssa ja muuttaa tieliikenteeltä kerättyjen varojen kohdentaminen kustannusvastaavaksi. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)
- Kun valtion budjettirahoitus ei yksistään riitä, tarvitaan myös yksityisrahoitusta. Tämän uuden rahoitusmuodon käyttöönottamiseksi tulisi perustaa liikennerahasto. Rahaston maksupohja turvattaisiin korvaamalla liikenteen verotuotot osittain valtakunnallisella käyttömaksulla. Sen käyttöönotto tulisi kompensoida laskemalla liikenteen verotusta siten, ettei liikenteen kokonaisverorasitus nouse. Lopullisessa muodossaan tavoitteena tulisi olla kansallinen liikennerahasto, jossa liikennejärjestelmän käyttäjiltä kerättäviä maksuja hallinnoidaan valtion talousarvion ulkopuolelta. Lähtökohtana pitää olla, että kerätyt maksut käytetään maksutulojen suhteessa siihen liikennejärjestelmään, josta ne on kerätty. (Helsingin seudun kauppakamari)

6.4.3 Häiriönhallinta ja informaatio

Kuntasektori

- Vaihtojen toimivuuteen tulisi kiinnittää huomiota myöhästymistilanteissa. Yleisemminkin panostus häiriönhallintaan on kannatettava kehityskohde ja informaatiojärjestelmiä voisi nykyistä enemmän käyttää myös tiedottamiseen ja valistamiseen. (Kauniaisten kaupunki)



- KUUMA-seutu kannattaa liikenteen häiriöhallinnan ja kaikki kulkutavat kattavan informaation kehittämistä seudullisena yhteistyönä. (KUUMA-seutu).

Valtionhallinto

- Helsingin seudun liikenteen toimivuuden valtakunnallisen merkittävyyden vuoksi valtio-osapuolten on tarpeen tiivistää ja kohdentaa yhteistä osallistumista ja kehittämispanoksia Helsingin seudun liikennejärjestelmän häiriöhallinnan, informaation, operoinnin ja ohjauksen tuloksellisuuden parantamiseksi. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Pääkaupunkiseudun päätieverkon liikenteen hallinta –paketti on luonteeltaan koko nykyverkon toimivuutta, turvallisuutta ja ennakoitavuutta parantava hanke ja se tulee toteuttaa mahdollisimman nopeasti. Siksi hankkeen tulee olla listan kärjessä esim. merkinnällä 1c. Hankkeella saattaa olla vaikutuksia esim. säteittäisten pääväylien parantamishankkeiden aikataulutukseen. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Häiriöhallinnassa ja matkustajainformaatioissa on tehty hyvää yhteistyötä Elyn, HSL ja liikenneviraston kesken. Yhteistyömuotojen kehittäminen on jatkossakin tärkeää. (Liikennevirasto)

- Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmää tulee kehittää suunniteltua nopeammin. (Liikennevirasto)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

Taksi Helsingin autot tuottavat merkittävän määrän liikenneinformaatiota 24/365 koko pääkaupunkiseudun alueelta. Toistaiseksi tätä datavarantoa on käytetty hyväksi vain rajallisesti liikenteen suunnittelussa ja ohjauksessa. Informaation keräystä sekä hyödyntämistä voidaan kehittää edelleen huomioiden myös ympäröivän yhteiskuntamme tarpeet. (Helsingin taksiautoilijat ry)

6.4.4 Seudullinen pysäköintipolitiikka

Kuntasektori

- Helsinki, Espoo ja Vantaa ovat yhteisesti laatimassa Pääkaupunkiseudun toimitilojen pysäköintiselvityksen. Selvityksen pohjalta Vantaa päättää omasta normistostaan. Vantaa katsoo, että seudullisen pysäköintinormin laatimiseen ei ole lähivuosina tarvetta. (Vantaan kaupunki)

- Seudullisia pysäköintiä ohjaavia normeja ei tarvita. Kaavoitusprosesseissa kartoitetaan pysäköinnin tarpeet paikalliset lähtökohdat huomioiden. (Kauniaisten kaupunki)

- Kirkkonummen kunta pitää hyvänä, että seudullisessa pysäköintipolitiikassa lisätään pysäköintipalvelusta hyötyvän tahon vastuuta. (Kirkkonummen kunta)

- Seudullisia, pysäköintiä ohjaavia normeja ei tarvita. Kaavoitusprosesseissa kartoitetaan pysäköinnin tarpeet paikalliset lähtökohdat huomioiden. (Sipoon kunta)

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

Valtionhallinto

- Liikennevirasto pitää tärkeänä, että suunnitelmassa esitetyt periaatteet toimitilojen pysäköinnille saadaan aikaan ripeästi ja että kaikki kunnat niihin myös sitoutuvat. (Liikennevirasto)



Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Vaikka yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on tärkeä tavoite, pysäköintipaikkojen määrää ei vanhoilla sen paremmin kuin uusillakaan alueilla pidä pyrkiä vähentämään epärealistisen alhaisiksi. Vaikka yritykset yhä enenevässä määrin hakeutuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, on hyvä saavutettavuus henkilöautolla ja autopaikkojen määrä edelleenkin erittäin tärkeä asia useimmille yrityksille (Helsingin seudun kauppakamari)
- Pysäköintipolitiikka tulee kytkeä maanpäälliseen ja maanalaiseen kaavoitukseen siten, että varataan liikenteellisesti parhailta paikoilta alueet, joille voidaan suunnitelmallisesti ohjata pysäköintiä ja joita voidaan tarpeen mukaan laajentaa. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Paikoitusasiat eivät kuulu HSL:n toimenkuvaan. Kunta ja kiinteistön omistaja päättäköön. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Pysäköintipaikkojen määrää ei pidä rajoittaa eikä miniminormista tinkiä. Autoilun on oltava todellinen vaihtoehto myös hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä ja keskusten on voitava kilpailla tehokkaasti myös autoilevista asiakkaista. (Yksityishenkilö)

6.4.5 Liikkumisen ohjaus

Kuntasektori

- Helsingin seudulla tarvitaan sekä liikenteen kysynnän ohjaamista että liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituspohjan vahvistamista. Kunta pitää hyvänä, että liikkumisen ohjaus on mukana omana teemana HLJ 2015 – suunnitelmassa. (Kirkkonummen kunta)

Valtionhallinto

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Liikkumisen ohjaus ja liikennekasvatus palvelevat toinen toisiaan. Liikenneturva pitää tärkeänä, että asukkailla on mahdollisuus saada liikennekasvatusta läpi elämän. Päiväkodit, koulut, työpaikat ja ikäihmisten yhteisöt ovat paikkoja, joissa valistusta voidaan jakaa. Liikkumissuunnitelmien yhteydessä on hyvä päivittää tietoja liikenteen säännöistä ja turvallisen liikkumisen varusteista. (Liikenneturva)

6.5 Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

6.5.1 Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso

Kuntasektori

- Keski-Uudenmaan 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. (Vantaan kaupunki)



- Keravan kaupunki pitää Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden verkollisen selvityksen laatimista erittäin kannatettavana. Sijainnin ja vaiheistuksen osalta huomioon tulee ottaa Keravan sekä lähikuntien alueella kasvava logistinen tarve, joka painottuu Kercan, Bastukärrin sekä Tuusulan alueille. (Keravan kaupunki)
- Sipoo suhtautuu erittäin positiivisesti logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistamiseen valtakunnallisesti merkittäviä yhteyksiä ja logistiikan laatureittejä parantamalla. Logistiikkatoiminnot ovat tärkeitä Sipoon kunnalle sekä valtatie 4 että valtatie 7 käytävissä. (Sipoon kunta)
- KUUMA-seutu suhtautuu erittäin positiivisesti logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistamiseen. (KUUMA-seutu)
- Valtakunnallisestikin tärkeän Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden toteuttaminen verkkoselvityksen pohjalta on erittäin tärkeää. Myös valtatie 25 (Kehä V) vaatii parantamista jo ennen vuotta 2025. (KUUMA-seutu)
- Valtatien 25 parantamista ja Hanko-Hyvinkää – radan sähköistyksen toteuttamista on edistettävä määrätietoisesti. Molemmilla on myös kansainvälistä merkitystä. Valtatie 25 on osa E 18 – liikennekäytävää, ja Hangon rata on kehittyvä satamaliikenteen junakuljetusten runkoyhteys. Hanko-Hyvinkää – radan tulisi sisältyä hyväksyttävän liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeisiin. (Hyvinkään kaupunki)
- Hyvinkää pitää hyvänä, että Keski-Uudenmaan logistiikan keskeisistä poikittaisista yhteystarpeista laaditaan verkollinen selvitys. Selvitykseen tulisi liittää logistiikan lisäksi myös maankäytön suunnittelun näkökulma. Hyvinkään osalta Palopuron kehittäminen tulee huomioida suunnittelussa. Hyvinkää esittää Itäistä radanvarsitietä yhdeksi Keski-Uudenmaan uudeksi poikittaisyhteydeksi. (Hyvinkään kaupunki)
- Suunnitelmassa mainittu vireillä oleva selvitys Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksistä tulee viimeistellä siten, että sen pohjalta saadaan tarpeellisimmat tieverkkoparannukset mukaan HLJ-toteutusohjelmiin ja myös ELY-keskuksen investointeihin. Järvenpään kaupunki tukee selvitystä ja omalta osaltaan tuo esiin kustannuksiltaan edullisena ratkaisuna Järvenpään Haarajoen liittymästä lähtevän Vähänummentien jatkamista ainakin kantatielle 45. (Järvenpään kaupunki)
- Kehä V:n (valtatie 25) alueen kehittäminen on tärkeää seudun logistiikan laatureittinä ja valtakunnallisena yhteytenä. (Nurmijärven kunta)
- Nurmijärven kunta pitää tärkeänä, että Keski-Uudenmaan logistiikan keskeisistä poikittaisista yhteystarpeista laaditaan verkollinen selvitys. Selvitykseen tulisi liittää logistiikan lisäksi myös maankäytön suunnittelun näkökulma ja sen tulokset tulee ottaa huomioon jo HLJ 2015 suunnitelmaa viimeisteltäessä. (Nurmijärven kunta)
- Tuusulan kunta tukee Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitystyötä ja tuo esiin Kehä IV:n merkitystä väylänä, joka on monelta osin edellytys lentokenttäalueen pohjoispuolisen työpaikka-alueen maankäytön kehittymiselle tarjoten logistiikan tarvitsemat yhteydet Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän suuntiin. (Tuusulan kunta)
- Logistiikan asioita on laadittu hyvässä yhteistyössä Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan valmistelun kanssa ja linjaukset ovat yhdensuuntaiset. (Uudenmaan liitto)
- Liikennejärjestelmätyöryhmä toteaa, että moottoritien (vt 7) sekä kehämäisen liikenneverkon (mt 148 ja kt 55) liikennöitävyys tulee varmistaa kaikissa olosuhteissa, sillä Porvoossa sijaitsee yksi valtakunnan suurimmista satamista sekä erittäin tärkeä petrokemian teollisuuden keskittymä. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)



- Helsingistä itään suuntautuvan raideliikenneverkon kehittäminen on välttämätöntä pitkällä tähtäyksellä myös tavaraliikenteen kuljetustarpeiden vuoksi. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Kuorma-autoliikenteen osuus liikenteen päästöistä on suhteessa liikennemääriin suuri. HSY pitää logistiikan edellytysten parantamista oikeasuuntaisena toimenpiteenä jakeluliikenteen päästöjen vähentämisessä. Tieverkkojen parantamisen ohella myös logistiikan yhteistyö eri toimijoiden välillä olisi hyvä keino vähentää tavaraliikenteen päästöjä. (HSY)

Valtionhallinto

- Logistisissa yhteyksissä turvallisuustavoite tulee nostaa keskeiseksi toiminnan reunaehdoksi. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Matka-aika on vahvasti sidoksissa ennakoitavuuden palvelutasotavoitteeseen. Matka-aika on merkittävä palvelutasotekijä erityisesti seudun sisäisissä jakelukuljetuksissa, joten tämä palvelutasotavoite tulisi sisältyä myös luokkaan ”muu tärkeä logistiikan ja jakelun yhteys” (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Kauppakamari pitää erittäin hyvänä, että luonnoksen laatimisen yhteydessä on tällä kertaa selvitetty erityisesti tavaraliikenteen nykytilaa ja tarpeita ja että luonnoksessa on ehdotettu konkreettisia toimenpiteitä sen toimintaedellytysten parantamiseksi. Tavaraliikennejärjestelmää tulisikin kehittää kokonaisuutena samalla tavoin jatkuvasti kuin joukkoliikennejärjestelmääkin. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden verkollisen selvityksen tekemistä tulee kiirehtiä, jotta tarkoituksenmukainen yhteys saadaan mahdollisimman pian linjattua ja toteutettua. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Suunnitteilla olevat laajat polkupyöräkaistaverkot eivät suinkaan ole omiaan parantamaan jakeluliikenteen pysäköintimahdollisuuksia. Tämä tulee ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. (Autoliiton Helsingin osasto ry)
- Logistiikka on saanut luonnoksessa tärkeän osan ja sitä on analysoitu hyvin. Logistiikkatoiminnot ovat enenevässä määrin keskittymässä Kehä III:n ja sen pohjoispuolella oleville alueille. Näiden alueiden poikittaisyhteydet isojen valtavyölien välillä ovat hyvin puutteelliset. Keravan kohdalla tien 148 korjaus ja laajennus tulevat aivan oikeaan aikaan. Lisäksi on saatava nopeasti tästä jatkoyhteys valtatie 3:lle. Myös kehä IV on saatava priorisoitua nopeampaan aikatauluun. (Yleinen teollisuusliitto ry)
- Keski-Uudenmaan logistinen yhteystarve tarvitsisi lisäselvityksiä. Sitä suunnitellaan juuri kaventuneen viheryhteyden kohdalle. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)
- Verkollinen selvitys Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarpeesta tulisi tehdä nopeasti, jotta tieyhteyden suunnittelu voidaan aloittaa. (Logistiikkayritysten liitto ry)

6.5.2 Tavaraliikenteen palvelualueet

Kuntasektori

- 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 kaupunki)

Valtionhallinto

- Tavaraliikenteen levähdys- ja palvelualueille on akuutti tarve erityisesti pääkaupunkiseudulla. On tärkeää kehittää vastuunjakoa- ja toimintamallia eri osapuolten välillä. Uudenmaan ELY-keskus on varautunut omalta osaltaan edistämään tätä työtä yhdessä Liikenneviraston ja kuntien kanssa. Myös olemassa olevien alueiden kehittäminen ja laajentaminen tulee selvittää. (Uudenmaan ELY-keskus)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Logistiikan sujuvuuden kannalta olisi erittäin tärkeää, että tavaraliikenteen palvelualueiden asiassa päästäisiin viimein konkreettisiin toimenpiteisiin. Tämä edellyttää sopimista palvelualueita koskevista toimintamalleista ja eri osapuolia sitovasta vastuunjaosta liityntäpysäköinnin tapaan. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Tauko- ja lepoaikkojen puute rajoittaa logistiikan hyvää toimivuutta Uudellamaalla. Ajo- ja lepoaikasäännökset sekä liikenne satamiin vaativat nykyistä parempia ja useampia tauko- ja lepoalueita. Ne ovat kuitenkin osa julkista infraa. (Yleinen teollisuusliitto ry)

- Luonnoksessa todetaan hyvin Uudenmaan alueella olevista raskaanliikenteen tauko- ja lepoaikkojen muutostarpeista. Olemme juuri Uudenmaan ELY-keskusta varten selvittäneet kyseisten paikkojen tarpeita jäseniltämme. Yleisenä ongelmana on taukopaikkojen puute erityisesti lähellä pääkaupunkiseutua. Tiukka ajo- ja lepoaikainsäädäntö vaikuttaa siihen, että taukopaikkoja on oltava tiheästi. Niiden palvelutaso tulee myös olla riittävä, jotta kuljettajien työ on mielekästä. Tämän vuoksi raskaanliikenteen tauko- ja lepoaikat tulevat kuulua julkiseen infrastruktuuriin tai tulee tehdä yhteistyötä kaupallisten toimijoiden kanssa, jotta kuljetukset voidaan hoitaa lainmukaisesti ja turvallisesti. (Logistiikkayritysten liitto ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Tavaraliikenteen palvelualueiden kehittäminen on myös lentoaseman rahtitoimintoihin liittyen tärkeätä; pitkämatkaisen rahdin ajoneuvojen tauko- ja lepoalueiden puute on ilmeinen ja se aiheuttaa epätoivottuja ilmiöitä lentoaseman ydinalueille asti. (Finavia Oy)

6.5.3 Tie- ja katuverkon toimivuus

Kuntasektori

- 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. (Helsingin kaupunki)

- Kirkkonummen kunta pitää tieverkon pienien ja keskisuurien investointien priorisointeja oikeina. (Kirkkonummen kunta)

- Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. (Sipoon kunta)



Valtionhallinto

- Bulevardiproblematiikkaa ja sen vaikutuksia tulisi käsitellä seudullisena asiana HLJ-tasolla ja alustava tarkastelu pitää saada mukaan lopulliseen HLJ-suunnitelmaan. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnitelmassa esitetty ajoneuvoliikenteen verkon luokittelu kaippaa vielä tarkentamista, sillä luokittelun taustalta puuttuu palvelutasolähtöisyys. (Liikennevirasto)
- Moottoriajoneuvoliikenteen käsittely on suunnitelmassa jäänyt kevyeksi. Verkon analysointi puuttuu, eikä kriittisimpiä ongelmakohteita ole etsitty. Erityisesti elinkeinoelämän nykyisten ja tulevien tarpeiden tunnistaminen, toimitusketjujen ja – verkostojen toiminnan tunteminen sekä palvelutasotarkastelun edelleen kehittäminen olisivat tärkeitä tarkastelualueita. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Teiden ylläpitoon tarvitaan uusia rahoitusmalleja: esimerkiksi kuljetusyritykset (hyödynsaajat) voisivat osallistua tie-infran rahoitukseen. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)
- Liikenteen sujuvuutta voitaisiin nykyistä huomattavasti useammin edistää kevyillä toimenpiteillä tai osaratkaisuilla. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Autoliiton Helsingin osasto esittää tässä lausuntonaan, että HLJ käynnistää Helsingin pääkatuverkon suunnittelun, joka on ollut unohduksissa sitten 1960-luvun. Tavoitteena tulee olla pääkatuverkko, joka toimii. Siihen tulee kuulua lähivuosikymmenen hankkeina Hakamäentien suunnittelun ja toteuttamisen loppuunsaattaminen, Keskustatunneli, Kehä II:n jatke Hämeenlinnantielle ja tunneli ilman liittymiä Länsiväylän Helsingin päästä (Jätkäsaaresta) Turunväylän alkuun. Tulevaisuuden varauksena tuli olla Kehä II:n jatko Hämeenlinnantieltä Porvoon moottoritien päähän. (Autoliiton Helsingin osasto ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Tieliikenteen kapasiteettia rajoittavan ruuhkautumisen estämiseksi Finavia kannattaa valtateiden ja kehäteiden kapasiteetin varmistamista ja Kehä IV:n ja muiden Keski-Uusimaan tiejärjestelyjen toteuttamista. (Finavia Oyj)
- Helsingistä puuttuvat kunnolliset poikittaisyhteydet Kehä I:n sisältä lähes kokonaan, mistä johtuen tie on kuormittunut. Nostaisinkin liikenneverkon kärkihankkeeksi raskaan tieyhteyden toteuttamisen Helsingin niemen poikki Länsiväylän/Turunväylän ja Lahdentien/Itäväylän välille. Edistäisin myös Kehä II:n jatkoa Hämeenlinnanväylälle ja pienempänä mutta kiireellisenä hankkeena pitäisin Kehä I:n leventämistä 6-kaistaiseksi Vallikallion ja Vihdintien välillä. (Yksityishenkilö)

6.6 Liikenteen infrastruktuurihankkeet

6.6.1 Yleiset kommentit

Kuntasektori

- Yleisesti ottaen HLJ:aan sisällyttävien liikennehankkeiden priorisoinnissa tulee jatkossa hyödyntää yhtenäisin perustein laadittuja hankearviointeja. Tämä asettaisi hankkeet paremmin tasavertaiseen asemaan ja tekisi niiden objektiivisen arvioinnin mahdolliseksi. (Helsingin kaupunki)



- Espoo toivoo valtion suunnittelevan ja toteuttavan hankkeita liikenteen kokonaisuuden eikä yksittäisen liikennemuodon näkökulmasta. Pääväyliin (tiet ja radat) liittyvät pyörätiet tulee suunnitella ja toteuttaa yhtäaikaaisesti. (Espoon kaupunki)
- Liikennejärjestelmän tulee tukea maankäytön tehostamista raideliikenteen vaikutusalueen lisäksi myös alueilla, joissa on tehokas ja kattava bussireitistö sekä 2020-luvun jälkeen kehittyvä pikaraitiotieverkosto. (Espoon kaupunki)
- Suunnitelmassa tulee avoimesti näyttää arvioidut kustannukset jaoteltuna valtion, kuntien ja mahdollisesti kolmannen sektorin osuuksiksi. Lisäksi hankelistalle on otettu kokonaan kuntien rahoittamia hankkeita. Niiden esittäminen hankelistalla on kyseenalaista. Espookin rahoittaa vuosittain valtion pääväyliä useilla kymmenillä miljoonilla, eikä näitä näy hankkeiden kustannuksissa. (Espoon kaupunki)
- HLJ 2015:ssä tulisi varautua myös seuraavan toteutuskauden suurimpien ja kalleimpien hankkeiden suunnitteluun, jotta tulevaan hankkeeseen voidaan varautua maankäytön suunnitteluratkaisuissa sekä talousarvioissa. (Vantaan kaupunki)
- Viime vuosina valtion osuus seudun pääväyläinvestoinneista on laskenut ja kuntien nousut. Kirkkonummen kunta toteaa, että nykyinen kehityssuunta on kestämaton kunnille. Kirkkonummen kunnalla ei ole mahdollisuuksia rahoittaa sekä joukkoliikennepalveluita että merkittäviä väyläinvestointeja. (Kirkkonummen kunta)
- Kirkkonummen mielestä on perusteltua, että seudullisten liikennehankkeiden toteutusjärjestyksestä ja rahoitusperiaatteista sovitaan seudullisesti. Näin kunnat eivät saa rahoittaa omia tai valtion ja kuntien yhteishankkeita siten, että seudullinen investointiohjelma vaarantuu. Kuntien omat joukkoliikennehankkeet vaikuttavat seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään ja siten muiden kuntien joukkoliikennekustannuksiin, joten niistä tulee neuvotella erikseen. (Kirkkonummen kunta)
- Infrastruktuuriin liittyvien toimenpiteiden laadun ja ajoituksen tulee olla yhdenmukaisia MASU 2050 – suunnitelmassa esitetyn maankäytön kanssa. (KUUMA-seutu)
- KUUMA-seutu pitää hankkeiden suunnitteluvalmiuksien edistämistä erittäin tärkeänä seudullisena kysymyksenä, sillä hankkeiden viivästyminen on merkittäviä negatiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmään. Myös suunnittelun vaatimat resurssit tulisi ottaa huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. (KUUMA-seutu)
- Raidehankkeiden rinnalla liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi varautua myös tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaistuvien uusien juna-asemien rakentamiseen (esim. Ristikytö ja Palopuro). Juna-asemien kustannukset tulisi pyrkiä ottamaan huomioon suunnitelmaluonnoksessa. (KUUMA-seutu)
- Järvenpään kaupunki voi pääpiirteissään hyväksyä HLJ 2015 suunnitelmassa esitetyt pääväylien investointihankkeiden listaukset. HLJ-suunnittelussa on koottu luonnokseen kaikki seudullisesti merkittävät hankkeet ja ajoitettu ne mahdollisimman realistisesti infrastruktuurin rahoituslähtökohtiin nähden. KUUMA-lausuntopohjan uudet ja aiennetut hankkeet voivat viedä pohjaa koko HLJ-suunnitelmalta ja sen toteuttamiselta, koska kaikkiin toiveisiin ei ole mahdollisuuksia. (Järvenpään kaupunki)
- Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) kokonaisuuden rinnalle on tuotu keskisuurien (5-30 milj. €) tiehankkeiden edistämisen hankekokonaisuus. Tuusulan kunta pitää ratkaisua hyvänä. (Tuusulan kunta)



- Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä esittää, että HSL muistaa itään suuntautuvan raideliikenteen kehittämisen myös 14 kunnan alueen ulkopuolelle. Ratkaisujen tulee palvella myös Porvoon seudun joukkoliikennetarpeita. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)

Valtionhallinto

- Investointihankkeiden priorisointilista ei kaikilta osin ole liikenteelliseltä kannalta arvioituna optimaalinen, mikä johtuu suunnitteluprosessista irrallaan tapahtuneesta valtion ja kuntien välisestä sopimuksesta. (Uudenmaan ELY-keskus, Liikennevirasto)

- Pääväylien investointiohjelma nojaa liikenteen hinnoittelun tuottoihin. Tämä muodostaa suuren epävarmuustekijän investointiohjelman toteutumiselle. Ohjelmaa onkin pidettävä ensisijaisesti toteutusjärjestyksenä. Vertailuvaihtoehdon (ei hinnoittelua, alhaisempi rahoitustaso) investointiohjelman sisältöä on tarpeen jatkovalmistelussa vielä arvioida ja perustella. Alhaisempaan rahoitustasoon on tarpeen olla hyvin valmisteltu ohjelma. (Liikennevirasto)

- Pääväylien investointiohjelmassa järjestyksessä seuraavina on hankkeita, joista on jo olemassa budjettipäätöksiä. LVM ehdottaa, että näitä ei enää esitettäisi investointiohjelmassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Hallituksen päätös lähteä tukemaan Länsimetron jatkeen rakentamista Matinkylästä Kivenlahteen sekä eräät muut periaatepäätökseen liittyvät kannanotot edellyttävät HLJ 2015 hankeluettelon tarkistamista ennen suunnitelman lopullista hyväksymistä. Myös Pisaran ja muiden pääkaupunkiseudun raideliikennehankkeiden poliittinen käsittely on kesken. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Uusien raideyhteyksien tarvetta on vakavasti harkittava nykyisessä taloustilanteessa ja vähintään priorisoitava raiderakentaminen sinne, missä jo on asutusta ja työmatkaliikennettä (esimerkiksi poikittaiset raideyhteydet, kuten raidejokeri). (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)

- Suomessa liikennehankkeiden rahoitus tulisi kytkeä maankäyttösopimukseen, jolloin voitaisiin paremmin varmistaa hankkeiden yhteiskunnallisten hyötyjen toteutuminen. Näin menetellään mm. Ruotsissa. Kaavoitus ei riittävästi varmista liikenneinvestointien perusteena olevan rakentamisen toteutumista ja aikataulua. (Autoliitto ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Pk-seudulle ehdotetaan toimenpidekorttien mukaan liki 3000 M€ raideinvestointeja ja alle 400 M€ tieverkon investointeja seuraavien kymmenen vuoden ajalle. Myös tieliikenteen edellytyksiä tulee kehittää vähintään samassa suhteessa kuin raideliikennettä. (Yksityishenkilö)

- Beslut av denna storleksklass ska baseras på analyser och beslutsunderlagen ska förankras hos allmänheten först. (Yksityishenkilö)

- Luonnoksen hankkeita ei ole arvioitu niiden taloudellisuuden eikä hyötykustannussuhteen perusteella. Tässä taloustilanteessa suuret miljardihankkeet kuten Pisararata ja Länsimetron jatke tulee korvata pienemmillä, nykyisten raiteiden ja väylien kunnostamisella sekä pikaraitiotieverkoston suunnittelemisella ja aloittamisella. Hyötykustannussuhde – mittaria pitää kehittää siten, että sillä voi vertailukelpoisesti arvioida hankkeiden hyötyjä ja kustannuksia liikenteen käyttäjien ja kuntatalouden kannalta. (Yksityishenkilö)



6.6.2 Hankkeet ja niiden priorisointi

Kuntasektori

- 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 tärkein strategian mukaisista runkolinjoista, jota ei vielä ole toteutettu raideliikenteellä. Se toteuttaa kaikkein parhaiten yhteisesti hyväksytyjä MAL-tavoitteita, ja sen 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. (Helsingin kaupunki)
- Laajasalon raideyhteyden toteuttaminen tulee nostaa tärkeimpien vuosina 2016-2025 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Laajasalon 2020-luvun alussa valmistuvien uusien asuinalueiden saaminen pikaisesti hyvien joukkoliikennedyhteyksien piiriin on seudullisesti merkittävä maankäytön tehostamisen hanke, jolla maankäyttöä voidaan tiivistää olevan kaupunkirakenteen ytimen ympärille ja saadaan merkittävä määrä uusia asuntoja Helsingin keskustan läheisyyteen. (Helsingin kaupunki)
- Välillä 2026-2040 aloitettavien hankkeiden listalla on useita Helsingin investointiohjelmaan 2015-2024 sisältyviä hankkeita. Seuraavat hankkeet tulee siirtää kohtaan ennen vuotta 2025 aloitettavat: Laajasalon raideyhteys 2018-22, Kuninkaantammen eritasoliittymä 2020-20, Länsiväylän Koivusaaren eritasoliittymä 2022-24, Kehä I Itäkeskuksen liittymäalue 2020-23, Lahdenväylän Malmi-Kivikon eritasoliittymä välillä Kehä I – Porvoonväylä 2021-23 ja Sörnäisten tunneli 2021-24. Hakamäentien jatkeet tulee nostaa välillä 2026-40 aloitettavien hankkeiden listalle. (Helsingin kaupunki)
- 2026-2040 toteutettavien hankkeiden joukossa tulisi mainita lisäksi ainakin keskeisimmät Helsingin luonnosvaiheessa olevaan yleiskaavaan sisältyvät raideliikennehankkeet. Näitä ovat esimerkiksi Jokeri 2 ja esikaupunkiraitiotiet. (Helsingin kaupunki)
- Espoon kaupunkirata tulee siirtää sijalta 13 sijalle 6. Espoo on tehostamassa voimakkaasti maankäyttöä mm. Keran aseman ympärillä ja Espoon keskuksessa. Nykyisen kaupunkiradan jatkaminen ei edellytä lisäinvestointeja Pasilassa eikä Helsingin ratapihalla. Kaupunkiradan jatkaminen nostaa valmistuttuaan Pesararadan hyöty-kustannussuhdetta. (Espoon kaupunki)
- Raide-Jokeri tulee siirtää sijalta 14 sijalle 7. Nykyisen poikittaisen runkobussilinjan 550:n välityskyky on jo nyt ajoittain ylittynyt. Raide-Jokeri tuo tarvittavan lisäkapasiteetin Helsingin seudun poikittaiseen joukkoliikenteeseen. Lisäksi Aalto-yliopiston toiminnan laajentuessa ja uuden kampusrakennuksen valmistuessa Otaniemen saavutettavuus paranee Raide-Jokerin ansiosta. (Espoon kaupunki)
- Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutuksen ajoitukselle. (Espoon kaupunki)
- Kehä II:n jatke ei ole mukana investointiohjelmassa edes vuoteen 2040 mennessä. Tämän vuoksi Espoo alkaa suunnitella Turuntie-Vihdintie-yhteyden toteuttamista osana kaupungin pää- ja kokoojakatuverkkoa. Tällöin kadun läheisyyteen voidaan suunnitella maankäyttöä tehokkaammin kuin maantien varrella. Kehä II:n jatkeen hallinnollisen luokan muuttamisesta kaduksi tulee sopia kaupunkien ja valtion kesken tässä HLJ:ssa. (Espoon kaupunki)
- Vahvistetussa maakuntakaavassa on oikoratavaraus Vihdin ja Lohjan kautta Saloon. Tätä valtakunnallista oikorataa (ns. Tunnin juna –hanke) ei näy listoilla, vaikka sille valtiokin on näyttänyt vihreää valoa. Suomi



tullee esittämään Turun ja Helsingin välille suunnitellun raidehankkeen ottamista mukaan EU:n investointipakettiin. Tämä ratahanke tulee lisätä vuoden 2026 jälkeen aloitettaviin investointeihin. Osana sitä on esitettävä kaupunkirata Espoo-Lohja, ns. Länsirata. (Espoon kaupunki)

- 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 kaudella 2015-2025 nykyisen Silvolan pientaloalueen rauhoittamiseksi uuden asuinalueen aiheuttamalta läpiajoliikenteeltä. (Vantaan kaupunki)

- 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 kaupunki)

- Kehäradan valmistumisen myötä Vantaalla 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 kiireellisinä ja Pisanan toteutusvalmiuden edistämistä tärkeänä. (Vantaan kaupunki)

- Keravantie 148 tulee parantaa Bastukärristä alkaen Tuusulan itäväylään saakka yhtenäisenä kokonaisuutena. (Keravan kaupunki)

- Maantien 148 liikenteen tuleva toimivuus edellyttää uutta yhteyttä Kerca-alueelta valtatielle 4. Keravan eteläinen moottoriteliittymä tulee lisätä liikenteen kehittämishankkeisiin 2026–2040. (Keravan kaupunki)

- Keravan kaupunki pitää merkittävänä henkilöliikenteen aloittamisen mahdollistamista Kerava-Nikkilä – radalla ratakäytävän maankäytön kehittyessä. (Keravan kaupunki)

- Pasila-Riihimäki – rataosuuden välityskyvyn nostamisella sekä Pisara-radan aikaansaamisella on keskeinen merkitys valtakunnallisesti, koko seudun ja Keravan kehittymisen kannalta. (Keravan kaupunki)

- Lentoradalla on valtakunnallisen roolin ohella myös seudullista potentiaalia, kun myös lähijunaliikenteen näkökulma huomioidaan. Hankkeen valmistelua tulee kiirehtiä, jotta kestäväälle kaukoliikenteelle tarjotaan edellytykset. (Keravan kaupunki)

- Kirkkonummen kunta katsoo, että seudun ensimmäisen kauden tärkein ja kiireellisin investointihanke on nk. KUHA-kokonaisuus. (Kirkkonummen kunta)

- Kirkkonummen kunnan kannalta toiseksi kiireellisin seutuhanke on Espoon kaupunkirata. Kaupunkiradan jatkaminen Espoon keskukseen mahdollistaa tiheän, säännöllisen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman liikennöinnin. Kirkkonummen kunta huomauttaa, että Espoon kaupunkirata ei ole pelkästään Helsingin seudun joukkoliikennehanke, sillä se palvelee Länsi-Uudenmaan laajaa työssäkäyntialuetta ja luo edellytykset Länsi-Uudenmaan lähijunaliikenteen kehittämiseen. Kirkkonummen kunta edellyttää, että Espoon kaupunkirata toteutetaan ennen varsinaisen Pisanaradan toteuttamista, koska Pisanaradan tehokas liikennöinti edellyttää Espoon kaupunkirataa. (Kirkkonummen kunta)

- Länsimetron jatke ja metroon liittyvät tie- ja katujärjestelyt on Kirkkonummen kannalta tärkeä hanke. Metro Kivenlahteen luo edellytykset tehokkaaseen liityntäliikenteeseen Kirkkonummelta. (Kirkkonummen kunta)



- Kerava-Nikkilä –radan joukkoliikenteen käynnistäminen sekä itämetron jatkaminen Majvikiin saakka ovat Sipoon kunnalle erittäin merkittäviä hankkeita ja suuria investointeja. Joukkoliikenteen kehittäminen täytyy suunnitella vaiheittain siten, että ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä yhdyskuntarakenteen kasvu ja tiivistyminen voi kaikissa toteutumisen vaiheissa tukeutua joukkoliikenteeseen ja uusien raideyhteyksien avaamiselle luodaan edellytykset. (Sipoon kunta)
- Kerava-Nikkilä –radan avaaminen henkilöliikenteelle tulisi toteuttaa jo ennen vuotta 2026. (Sipoon kunta)
- Sipoonlahden eritasoliittymän parantaminen olisi hyvä sisällyttää tie- ja katuverkon toimivuutta edistävään hankeuutteluun. (Sipoon kunta)
- Pääradan välityskyvyn nostaminen lukeutuu KUUMA-seudun kannalta keskeisimpiin suuriin infrastruktuurihankkeisiin. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että hankkeen ensimmäisen vaiheen toteuttaminen aloitetaan vuonna 2015 ja toinen vaihe toteutetaan vuoteen 2022 mennessä. Kasvavan ratakapasiteetin myötä liikenne- ja viestintäministeriön ostamaa junaliikennettä Helsingin ja Riihimäen välisellä rataosuudella tulee lisätä. (KUUMA-seutu)
- Raideliikenteen hankkeissa pidetään merkittävänä myös henkilöliikenteen aloittamisen mahdollistamista Kerava – Nikkilä –radalla ratakäytävän maankäytön kehittyessä. (KUUMA-seutu)
- KUUMA-seudun ja valtakunnallisen logistiikan kannalta tärkeä Hangon radan sähköistys on rajautunut suunnitelmaluonnoksen hankelistauksen ulkopuolelle. Hanke tulisi kuitenkin saada aloitettua enne vuotta 2025. (KUUMA-seutu)
- Lentorata on suunnitelmaluonnoksessa linjattu aloitettavaksi vuoteen 2040 mennessä. Espoosta Saloon suuntautuvaan ESA-rataan ja Klaukkalan raideyhteyteen ei ole otettu kantaa. KUUMA-seudun näkökulmasta on tärkeää, että edellä mainittujen hankkeiden suunnittelu käynnistetään vuoteen 2025 mennessä. (KUUMA-seutu)
- KUUMA-seutu toteaa pitävänsä erittäin tärkeänä ajoneuvoliikenteen verkon priorisoitujen hankkeiden toteuttamista vuoteen 2025 mennessä:
 - Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie
 - Mt 145 Hyrylän itäinen ohikulkutie
 - Mt132 Klaukkalantien parantaminen, Kirkkotien liittymä
 - Mt 148 Keravantien parantaminen
 - Vt 25 (Kehä V) parantaminen välillä Mustio - Mäntsälä
 - Mt 145 Poikkitie parantaminen
 - Kt 45 Koskenmäen kiertoliittymän laajentaminen
 - Kt 50 (Kehä III) eritasoliittymä Masalassa
 - Kapuli yritysalue – Sälinkäantie, Isolammintien jatke
 - Logistisen yhteyden toteuttaminen Vt 3 ja Vt 4 välillä
 - Mt 290 Kellokosken ohikulkutie, itäinen radanvarsitie ja Hyvinkään itäinen ohikulkutie
- Hyvinkää pitää positiivisena pääradan osuuden Pasila-Riihimäki kehittämistä. Toisen vaiheen suunnittelu on käynnistettävä vuoden 2015 aikana ja toteutettava vuoteen 2022 mennessä. Liityntäpysäköinnin kehittämiseen ja ratameluntorjuntaan on kiinnitettävä huomiota myös niillä, joille varsinaiset ratatyöt eivät ulotu. (Hyvinkään kaupunki)
- KUHA-ohjelmoinnin ensisijaisuus on kannatettavaa. (Järvenpään kaupunki)



- Järvenpää kannattaa vahvasti lentoradan linjausta Hyrylän keskustan kautta niin, että tämä iso taajama saadaan lähiliikenteen piiriin. Hyrylän junamatkustajien vaihtopaikka pohjoiseen mentäessä tulisi olemaan Ristikytö. (Järvenpään kaupunki)
- Pääradan parantamisen kokonaishankkeen osalta kaupunki toivoo, että tulevien vuosien rahoitusneuvotteluissa löydetään keinot jatkaa II vaihetta heti nyt toteutusvaiheeseen tulevan I vaiheen jälkeen. Ratapihakapasiteetin noston myötä tulee varmistaa, että lähijunatarjontaa lisätään Keravan pohjoispuolella. (Järvenpään kaupunki)
- Liikenneväylien kehittämisen osalta Nurmijärven kunta pitää tärkeänä, että Klaukkalan ohikulkutie sisältyy HLJ 2015 –suunnitelman tärkeisiin väylähankkeisiin ja edellyttää, että se sisältyy tulevaan MAL-aiesopimukseen ja sen perusteella laadittavaan seuraavaan liikennepoliittiseen selontekoon. (Nurmijärven kunta)
- Muiden liikenneväylien osalta Nurmijärven kannalta tärkeintä on Vt. 3:n toimivuuden turvaaminen myös sen jälkeen, kun Vantaan Kivistön alue on toteutunut. Tien lisäkaistat Klaukkalan liittymään saakka tulee varautua toteuttamaan liikenteen sujuvuuden sitä edellyttäessä. (Nurmijärven kunta)
- Raideliikenteen osalta Nurmijärven kannalta lyhyellä tähtäimellä tulee edistää Hango-Hyvinkää –radan sähköistykseen toteuttamista osoittamalla se HLJ 2015 suunnitelman kärkihankkeeksi. Pidemmän tähtäimen osalta tulee varautua raideliikenneyhteyden jatkamiseen suunnitelmakaudella Klaukkalaan saakka. (Nurmijärven kunta)
- Pornaisista Nikkilään, Keravalle, Järvenpäähän, Haarajoelle ja Mäntsälään suuntautuva liityntäliikenne olisi merkittävä lisä ja parannus joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksiin koko kunnan alueella. Yhteydet kytkisivät kunnan kattavasti liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeiseen joukkoliikennevälineeseen – raideliikenteeseen. (Pornaisten kunta)
- Mt 1494 Pornainen-Nikkilä tien perusparannushanke on tärkeä osa kunnan keskustan ja eteläisten kylien kytkemistä tiheämmin liikennöitävään joukkoliikenneverkostoon. Tien perusparannusta puoltaa myös hankkeen liikenneturvallisuutta merkittävästi parantava vaikutus. (Pornaisten kunta)
- Kirjaus siitä, että Hyrylän ohikulkuteiden suunnittelua ja toteuttamisvalmiutta edistetään, on tärkeä Tuusulan kannalta. Hyrylän itäisen ohikulkutien kokonaisuus on arvokas hanke, joka on toteutettavissa vaiheitta. (Tuusulan kunta)
- Vihti pitää tärkeänä länsiradan toteuttamista mahdollisimman nopeasti. Vahvistetussa maakuntakaavassa on oikoratavaraus Vihdin ja Lohjan kautta Saloon. Tätä valtakunnallista oikorataa (ns. Tunnin juna –hanke) ei näy listoilla. Suomen hallitus on esittänyt Turun ja Helsingin välille suunnitellun raidehankkeen ottamista mukaan EU:n investointipakettiin. Tämä ratahanke tulee lisätä vuoden 2026 jälkeen aloitettaviin investointeihin. Se mahdollistaa merkittävän maankäytön ja edistää merkittävästi koko Länsi-Uudenmaan kehittämistä. (Vihdin kunta)
- Luonnoksesta erityisen positiivisena seikkana nousee esiin Nikkilään johtavan rautatien ottaminen henkilöliikenteen käyttöön ja asiassa tulee varautua nopeaan toteutukseen. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Valtatien 1 bussikaistoja tulisi tarkastella kokonaisuutena, joka ulottuu vähintään Veikkolaan saakka ja niiden toteutumista tulee nopeuttaa suunnitelmaluonnoksessa esitetystä aikataulusta. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)



- Raideliikenteen kannalta kiireellisintä on Espoon kaupunkiradan toteutuminen. Kaupunkiradalla on merkittäviä vaikutuksia koko Turun suunnan junaliikenteelle, kun rantaradan häiriöherkkyys paranee. Hanke luo edellytyksen Espoon länsipuolisen Uudenmaan lähijunatarjonnan kehittämiseksi. Hanke tulee aikatauluttaa siten, että Espoon kaupunkirata käynnistetään jo lähivuosina ennen Pisara-radan toteutusta. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Hanko-Hyvinkää –radan sähköistys tulee ottaa huomioon tavaraliikenteessä merkittäviä kuljetusmuotosiirtymiä mahdollistavana hankkeena. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Valtatien 25 parantamistarpeet on tunnistettu suunnitelmassa ainoastaan itäpäästä. Kiireellisimmät kehittämistarpeet väylällä ovat kuitenkin sen länsiosissa ja myös Vihdin alueella. Väylää ja sen palvelutasoa tulee tarkastella kokonaisuutena eikä pelkkänä kyseisen liikennejärjestelmäsuunnitelman alueelle sijoittuvana osuutena. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Luonnoksessa nopea raideyhteys Turkuun ja lähiliikenne Lohjalle on jätetty käsittelemättä. Nämä tarpeet tulee tunnistaa suunnitelmassa ja niiden tarkoituksenmukainen toteuttamisajankohta on kaudella 2026-2040. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Luonnoksessa mainitut Pasila-Riihimäki –rataosuuden välityskyvyn parantaminen, Pisararata ja Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen vaikuttavat positiivisesti myös Hämeen saavutettavuuteen ja ovat siten tärkeitä myös Hämeen kannalta. (Hämeen liitto)
- Tunnin junan, ja erityisesti Espoo-Lohja-Salo uuden ratalinjan (ESA) merkitys on keskeinen koko pääkaupunkiseudulle ja koko Etelä-Suomelle. Tunnin juna on Etelä-Suomen aluerakenteen selkäranka ja Helsingin metropolialueen päivittäisyhteys. Ratayhteyden kehittämisellä muodostetaan yhtenäinen ja entistä tiiviimpi Etelä-Suomen talous- ja työssäkäyntialue. Suurempi talousalue tarkoittaa monipuolisempaa ja laajempaa työvoiman tarjontaa sekä tuotanto- ja yritysrakennetta. Espoon kaupunkiradan toteuttamista tulee aikaistaa suunnitelman toteuttamisohjelmaan kirjatusta. Lisäksi liitto esittää Länsi-radan sisällyttämistä suunnitelman joukkoliikenteen runkoverkkoon ja pääväylien investointiohjelmaan. (Turun kaupunki, Varsinais-Suomen liitto)

Valtionhallinto

- Pääkaupunkiseudun päätieverkon liikenteen hallinta –paketti on luonteeltaan koko nykyverkon toimivuutta, turvallisuutta ja ennakoitavuutta parantava hanke ja se tulee toteuttaa mahdollisimman nopeasti. Siksi hankkeen tulee olla listan kärjessä esim. merkinnällä 1c. Hankkeella saattaa olla vaikutuksia esim. säteittäisten pääväylien parantamishankkeiden aikataulutukseen. (Uudenmaan ELY-keskus)
- On erittäin hyvä, että pienet kustannustehokkaat toimet (KUHA) ovat listalla ensimmäisenä. KUHA-menettelyn jatkuvuus pitää turvata myös seuraavilla suunnittelukausilla. (Liikennevirasto)
- Helsingin seudun junaliikenteen palvelutason parantaminen edellyttää merkittävää panostusta niin teknisiin järjestelmiin ja parempaan matkustajainformaatioon että kauko- ja lähiliikenteen ratoihin. Käynnissä olevien Kehäradan, Pasilan lisälaituriraitteen ja Helsinki-Riihimäki 1. vaiheen lisäksi keskeinen uusi hanke on Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen ja sen jälkeen Espoon kaupunkirata, Helsinki-Riihimäki 2. vaihe ja Pisararadan toteuttaminen. (Liikennevirasto)
- Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmää tulee kehittää suunniteltua nopeammin. Keskisuuret tiepaketit puolestaan tasoittaisivat tietä liikenteen hinnoittelulle, joka on koko suunnitelman kulmakivi. (Liikennevirasto)



- Päätöksiä Pesarasta ei ole vielä tehty. Pesararataan liittyy Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen Helra, siten että Pesararata ja Helra-projekti täydentävät toisiaan. LVM pitää Helraa ensisijaisen tärkeänä toteuttamiskohteena ja ehdottaa, että se nostetaisiin hankelistan kärkeen heti pienten kustannustehokkaiden hankkeiden jälkeen. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Klaukkalan ohikulkutien ja Hyrylän itäisen ohikulkutien suunnittelu ja toteutusvalmiuden edistäminen on mainittu valtion ja kuntien välisessä sopimuksessa, mutta suunnittelu ei automaattisesti johda rakentamispäätökseen. LVM ei katso näiden olevan ensisijaisesti toteutettavia hankkeita, vaan ehdottaa, että niiden asemaa priorisointijärjestyksessä muutettaisiin alemmas. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Toistaiseksi näyttää todennäköiseltä, että Kehäradan liityntäpysäköinti järjestetään valmiiksi rakennettujen asemien yhteyteen ja Ruskeasannan aseman rakentaminen siirtyy vuoden 2025 jälkeiselle ajalle. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Vaikka joukko- ja kevyen liikenteen suosion lisääminen onkin tärkeä tavoite, ei liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voida sivuuttaa henkilöautoliikenteen sujuvuuden varmistamista. Elinkeinoelämän näkökulmasta erityisesti seudun poikittaisia liikenneyhteyksiä tulee parantaa. Näin ollen kauppakamari pitää tärkeänä, että luonnoksesta puuttuvat Keskustatunneli, Hakamäentien täydentäminen ja Kehä II:n jatkaminen sisällytetään ensimmäisen kauden investointiohjelmaan. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Tie- ja raideinvestointien toteutuslistaa 2016-2025 tulee muuttaa siten, että Raide-Jokerin toteuttamista aikaistetaan. Toteutuessaan Raide-Jokeri nostaa alueen joukkoliikenteen aivan uudelle tasolle ja mahdollistaa sujuvat ja tärkeät poikittaisyhteydet juuri siellä, missä joukkoliikenteelle on suurin tarve. (Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry)
- Pesararadan suunnittelu ja toteuttaminen edellyttävät valtion ja kuntien yhteistä sopimista hankkeen rahoituksesta. Pesararadan virhearviosta tulisi hetimiten luopua ja käyttää suunnitteluun varatut miljoonat esimerkiksi keskustatunnelin suunnitteluun. (Autoliiton Helsingin osasto ry)
- Espoon sisällä kaupunkiradan jatkaminen, sekä raidejokeri ovat hankkeita, jotka pitää siirtää aikataulussa aikaisemmaksi. Espoon sisäiset pääväylät: Espoonväylä ja Kehä II jatko listalle jo ennen vuotta 2020. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)
- Pisara pitää toistaiseksi siirtää tulevaisuuteen ja hoitaa tarvittava ratapihan tehostus joustavalla laiturien käytöllä ja hyvillä on-line päivitettävillä opastaluilla. Ohjausjärjestelmän uusinta. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)
- Kaupunkirata on jatkettava Espoon keskukseen, jotta Keran alueelle saadaan toimivat joukkoliikenneyhteydet ja Keran aseman aluetta voidaan kehittää samanaikaisesti asuntorakentamisen aloittamisen kanssa. Espoo-Lohja-Salo –ratahanketta on esitetty EU:n investointihankkeiden listalle. Sen myötä kasvavaan liikenteeseen on varauduttava rakentamalla kaupunkiradan jatke ennen oikoradan toteuttamista. (Suur-Leppävaaran asukasfoorumi)
- Kaupunkiradan jatke ja Raide-Jokeri on priorisoitava korkeammalle vuosien 2016-2025 investointiohjelmassa. Nämä Leppävaaran kannalta keskeiset väylähankkeet tulee saada ripeästi käyntiin, jotta rakennettaville ja kasvaville asuntoalueille pystytään takaamaan toimivat liikenneyhteydet. Raide-Jokerin nopea toteuttaminen heti vuoden 2016 jälkeen on tärkeää. Raide-Jokeri on arvioitu erittäin kannatettavaksi hankkeeksi ja sen vaikutus tiivistyvän kaupunkirakenteen edistämisessä on keskeinen. (Leppävaara-seura, Suur-Leppävaaran asukasfoorumi)



- Länsimetro Matinkylään ja sen jatke Kivenlahteen eivät edusta kestävästä kehitystä. (Soukka-seura ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Sello on Espoon ja koko läntisen pääkaupunkiseudun vilkain tapaamis- ja kohtaamispaikka. Turvataksemme ympäristövastuullisuutemme ja paremman saavutettavuutemme julkisilla liikennevälineillä, esitämme Raide-Jokeri hankkeen ja kaupunkiradan jatkamisen toteuttamista nopealla aikataululla sekä Leppävaaran aseman saamista Rantaradan pikajunien pysähdyspaikaksi. (Kauppakeskus Sello)
- Länsimetron jatkaminen Matinkylästä Kivenlahteen söisi toteutuessaan liikenteen kehittämisvarat kymmeneksi vuodeksi eteenpäin ja haittaisi muuta kehitystä. (Yksityishenkilö)
- Pissarakadasta valmistuu suunnitelma, kustannusarvio ja vaikutusarvio samaan aikaan kuin luonnos, joten ei ole järkevää olla odottamatta Pissaran arvioiden valmistumista ja tehdä luonnosta Pissaran arviointien ja niistä ministeriössä tehtyjen johtopäätösten mukaisesti. (Yksityishenkilö)
- Pissarakadalle eikä Kivenlahden metrolle ole liikenteellistä tai joukkoliikenteellistä tarvetta tällä suunnittelukaudella ja ainakin Kivenlahden metrojatke tulisi siirtää seuraavalle kaudelle. Espoon kaupunkirata ja Raidejokeri olisivat kiireellisemmin toteutettavia, hyödyllisempiä ja kannatettavampia hankkeita, ja niitä tulisi nostaa listalla ylöspäin. (Yksityishenkilö)

6.7 Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla

6.7.1 Pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)

Kuntasektori

- 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 meluntorjanta) ovat myös Vantaan kannalta keskeisiä. Erityisesti meluntorjunnan toteutusta tulee korostaa ja kiirehtiä, koska valtion pääväylien melusuojausten puutteet rajoittavat ja hidastavat kohtuuttomasti asumisen täydennysrakentamista Vantaalla. (Vantaan kaupunki)
- Pienet ja keskisuuret kustannustehokkaat hankkeet (KUHA) ansaitsevat nykyistä enemmän huomiota ja näiden hankkeiden toteutusmahdollisuuksia kannattaa edelleen parantaa ja joustavoittaa. (Kauniaisten kaupunki)
- Keravan kaupunki pitää KUHA-ohjelmoinnin jatkuvuutta ja rahoituksen pitkäjänteisyyttä erittäin kannatettavana toimenpiteenä. Hankkeissa on ensiarvoisen tärkeää, että kustannusjako kuntien ja valtion välillä on ennakoitavissa ja myös hankkeiden toteuttamiseen liittyvät muut yleiset periaatteet on yhteisesti sovittu. Myös aikaisemmin paitsioon jääneet keskisuuret hankkeet tulee sisällyttää ohjelmointiin. (Keravan kaupunki)
- Kirkkonummi vaatii, että vuosittaista KUHA-ohjelmointia tulee jatkaa ja rahoitus hankkeisiin tulee varmistaa valtion ja kuntien budjeteissa vuodesta 2016 eteenpäin. Kunta edellyttää, että rahoitus ei vähennä muuta perusväylänpidon rahoitusta. Hankekokonaisuuden kustannusjaossa on ensiarvoisen tärkeää, että 50/50 –jako kuntien ja valtion välillä toteutuu. Kunta edellyttää, että MAL-sopimuksen KUHA-



hankkeille määritelty vuosittainen määräraha (vähintään 30 M€) muutetaan pysyväksi ja KUUMA-seudulle osoitetaan vähintään puolet määrärahasta. (Kirkkonummen kunta)

- KUHA-rahoitus on tärkeä ja sen osuutta tulisi nostaa. Hankkeet ansaitsevat nykyistä enemmän huomiota ja niiden toteutusmahdollisuuksia kannattaa edelleen parantaa ja joustavoittaa. Kustannusjaossa on ensiarvoisen tärkeää, että 50/50-jako kuntien ja valtion välillä toteutuu. Pienten hankkeiden rinnalla myös keskisuuret hankkeet tulee sisällyttää ohjelmointiin. (Sipoon kunta)

- Valtion KUHA-rahoitus ei saa missään tapauksessa vähentää perusväylänpidon rahoitusta, vaan KUHA-rahaman on tultava täydentävänä lisänä liikennejärjestelmän nykyisen rahoituksen ulkopuolelta. (KUUMA-seutu)

- KUUMA-seutu pitää KUHA-ohjelmoinnin jatkuvuutta ja rahoituksen pitkäjänteisyyttä erittäin kannatettavana toimenpiteenä. Pienten hankkeiden rinnalla myös aikaisemmin paitsioon jääneet keskisuuret hankkeet tulee sisällyttää ohjelmointiin. KUHA-hankekokonaisuus tulee sisällyttää HLJ-suunnitelman kärkitoimenpiteisiin. (KUUMA-seutu)

- Nurmijärven kunta esittää, että KUHA-hankkeet otetaan yhdeksi seudun kärkihankkeista myös HLJ 2015 suunnitelman yhteydessä. KUHA-hankkeiden suunnittelua ja rahoitusta tulee edelleen kehittää. Erityisesti suunnitteluvalmiuden parantamiseen tulee panosta, koska se on ollut monen hankkeen toteutuksen hidasteena. (Nurmijärven kunta)

- KUHA-rahoituksen laajeneminen tiivistyvää maankäyttöä tukeviin hankkeisiin korjaa keskeistä rahoitusmallin edellisen vaiheen puutetta. Joukkoliikennettä tukevien toimenpiteiden osalta Tuusulan kunta haluaa korostaa, että toimenpiteet muotoillaan tehokkaiksi myös kustannustehokkuuden näkökulmasta. (Tuusulan kunta)

Valtionhallinto

- Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä on ensiarvoisen tärkeää, että KUHA/MAL-rahoitus pieniin kustannustehokkaisiin hankkeisiin jatkuu ja että sen määrä myös kasvaa. MAL-rahoitus ei saisi kuitenkaan pienentää perusväylänpidon rahoitusta. (Uudenmaan ELY-keskus)

- KUHA-menettelyn jatkuvuus pitää turvata myös seuraavilla suunnittelukausilla. (Liikennevirasto)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

6.7.2 Yhtenäinen joukkoliikennealue

Kuntasektori

- Uutta seudullista yhteistyöfoorumia ei tarvita. Nykyiset yhteistyöelimet ovat tässä riittävät. (Kauniaisten kaupunki)

- Kerava ei pidä seudullista joukkoliikenteen johtoryhmää tarpeellisena, vaan mieluummin kannattaa HSL:n toiminta-alueen laajentamista. (Keravan kaupunki)

- Seudun joukkoliikennejärjestelmän tulee olla yhtenäinen. Nykyisin seudun asukkaat ovat eriarvoisessa asemassa ja osa seudun kunnista kantaa suuremman vastuun seudun joukkoliikennejärjestelmästä. (Kirkkonummen kunta)



- Luonnoksessa esitetään uuden joukkoliikenteen johtoryhmän perustamista. Tavoitteena pitäisi pikemmin olla työryhmien vähentäminen ja työskentelyn tehostaminen. (Sipoon kunta)
- Helsingin seudun yhteinen lippujärjestelmä tulee ottaa käyttöön vuoteen 2017 mennessä. (KUUMA-seutu)
- KUUMA-seutu kannattaa ajatusta seudullisesta joukkoliikenteen johtoryhmästä. (KUUMA-seutu)
- Hyvinkää pitää tärkeänä, että alueellista joukkoliikennettä suunnitellaan yhteistyössä kuntien, HSL:n ja ELY-keskuksen kanssa. Joukkoliikenteen kehittäminen tarvitsee kaikkien osapuolten nykyistä suurempaa taloudellista sitoutumista. KUUMA-seudun joukkoliikenteen palvelutason ja linjaston kehittäminen HLJ 2015 – luonnoksessa esitettyä tarkempaa suunnittelua, jotta yhteensovitus MASU-suunnitelman kanssa onnistuu. Lisäksi Hyvinkää kaipaa päivitettyjä lisäselvityksiä HSL-alueeseen liittymisen kustannuksista. (Hyvinkään kaupunki)
- Yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostumisen esteenä on nykyisen HSL:n ulkopuolisten kuntien, ml. Järvenpään, HSL:een liittymisen vaatimien taloudellisten resurssien puute. Korkeat liittymiskutannukset edellyttävät jonkinlaisten kompensatiomenetelmien kehittämistä seutukokonaisuudessa. (Järvenpään kaupunki)
- Nurmijärvi pitää tärkeänä, että alueellista joukkoliikennettä suunnitellaan yhteistyössä kuntien, HSL:n ja ELY-keskuksen kanssa. Kuntien rooli joukkoliikenteen rahoituksessa on kasvanut valtion joukkoliikenne-rahojen pienentyessä. Suunta ei jatkossa voi olla, että kunnan panostus lisääntyy ja valtion panostus vähenee. (Nurmijärven kunta)
- Tavoitteena tulee olla joukkoliikenteen käyttäjille yhtenäinen ja kattava lipputuote, jolla kunnan asukkaiden työ-, koulu-, harrastus- ja asiointimatkustaminen onnistuu koko pornaislaisten pendelöintialueella. Tämän rinnalla tulee olla mahdollista käyttää matkustamista ja reittisuunnittelua helpottavia tietojärjestelmiä. (Pornaisten kunta)
- Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä toteaa, että itään suuntautuvia joukkoliikenneyhteyksiä tulee kehittää siten, ettei jatkossa muodostu liikkumista vaikeuttavia hallinnollisia rajoja. (Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Luonnoksessa on esitetty joukkoliikenteen johtoryhmän perustamista. Asian edistämisen kannalta on olennaista, että johtoryhmään mukaan pyydettyjen tahojen alueellinen laajuus on riittävä ja myös HLJ alueen ulkopuolisista kunnista tulee edustajat siltä osin kuin kyseisistä kunnista suuntautuu HLJ alueelle merkittäviä päivittäisen matkustamisen joukkoliikennevirtoja. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)

Valtionhallinto

- Uudenmaan ELY puoltaa yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostamista koko Helsingin seudulle. Kehyskuntien joukkoliikenteen järjestämisessä tulee kuitenkin lähteä realistisista mahdollisuuksista parantaa vaihteittain palvelutasoa, huomioiden kuntien maksukyky ja joukkoliikenteen kysyntä mukaan lukien henkilökuljetusten kokonaisuus. Palvelutasotavoitteet tulee mitoittaa oikein ja myös rahoitusmalleja tulee samalla selvittää. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Yhtenäisen joukkoliikennealueen muodostaminen koko seudulle on keskeistä, jotta palvelukokonaisuudesta muodostuisi asiakkaille houkutteleva. Samalla on huolehdittava, että se on yhteensopiva valtakunnallisen järjestelmän kanssa. Toteutustapaa suunniteltaessa on pyrittävä ketteryteen ja sen huomioon ottamiseen, että seudun eri osien olosuhteet ovat hyvin heterogeeniset,



jolloin palveluvalikoima ja toteutustavat todennäköisesti monipuolistuvat nykyiseen HSL-konseptiin verrattuna. (Liikennevirasto)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Joukkoliikennepalvelujen parantaminen edellyttää Helsingin seudun kaikkien kuntien aitoa sitoutumista joukkoliikenteen edistämiseen. Aiempaa tiiviimpi yhteistyö mahdollistaisi työssäkäyntialueen joukkoliikenteen suunnittelun yhtenä kokonaisuutena sekä alueen lippujärjestelmän yhtenäistämisen. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Kaikkien sidosryhmien etu on suunnitella ja järjestää julkinen liikenne, joukkoliikenne ja sitä täydentävät muut julkisen liikenteen muodot, yhtenä kokonaisuutena. Taksi Helsingin tahtotila on olla mukana tässä kehitystyössä. Yhtenäiseen lippujärjestelmään voisi sisältyä myös soveltuvin osin kiinteähintaiset taksimatkat, jotka täydentävät liityntäyhteyksien toimivuutta ja parantavat solmupisteiden toimivuutta. (Helsingin taksiautoilijat ry)

6.7.3 Resurssitehokkaat toimintamallit (yhteistyötä ja pilotteja, liikenne palveluna, ympäristökuormitusta vähentävät toimintamallit)

Kuntasektori

- Uudet, mahdolliset joukkoliikennettä täydentävät liikennepalvelumuodot kuten yhteiskäyttöpolkupyörät ja –autot syntynevät markkinaehtoisesti, jos ne vain ovat konseptina elinkelpoiset. Sosiaalinen media on myös asukaslähtöinen mahdollisuus kehittää esim. kimpakyytejä. (Kauniaisten kaupunki)

Valtionhallinto

- Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu infrastruktuurin, palveluiden ja tiedon toimivasta kokonaisuudesta. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää sitä hyvänä, että tiedon hyväksikäyttö liikennepalveluiden tuottamisessa on otettu luonnoksessa huomioon. Teknologioiden kehitysvauhti voi olla yllättävänkin nopeaa ja tämän takia ministeriö toivoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelma painottaisi asian tärkeyttä ja ajankohtaisuutta vielä nykyistä enemmän. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen älyliikenteen ratkaisulla on kannatettava toimenpide. Kauppakamari pitää hyvänä luonnoksessa ehdotettua ajantasaista liikenteen tilannekuvapalvelua, joka toteutettaisiin yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Samalla edistetään mahdollisuuksia liikkumisen palvelujen luomiseen. (Helsingin seudun kauppakamari)

- Liikenteen riippuvuutta fossiilista polttoaineista on vähennettävä nopeammalla aikataululla. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)

- HLJ 2015 luonnoksessa ei ole nähty lainkaan tekniikan kehittymisen myötä tulevia uudenlaisia automaattisesti ohjautuvia kulkuneuvoja, jotka voivat paikallisesti päästöttömästi kuljettaa matkustajia ”ovelta ovelle”. (Soukka-seura ry)



Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

- Gasum korostaa, että kaikkia vähäpäättöisiä käyttövoimia tulisi kohdella yhdenveroisesti edistettäessä vähäpäästöistä liikennettä. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää edistää kaikin mahdollisin tavoin erilaisten vähäpäästöisten liikennemuotojen kehitystä. On huolestuttavaa ettei kotimaista, puhdasta ja ympäristöystävällistä biokaasua ole huomioitu HLJ2015-dokumenteissa. (Gasum Oy)
- Gasum korostaa että suunniteltaessa ja tehtäessä ratkaisuja Helsingin seudun liikennejärjestelmää koskien, on huomioitava Euroopan Unionin jäsenmailleen asettamat velvoitteet sekä ymmärrettävä käytännön TEN-T –ydinverkkoon kuulumisen merkitys Helsingin seudun ja koko Suomen taloudelle ja kilpailukyvyille. (Gasum Oy)
- Koko HLJ-prosessista puuttuu erityisesti joukkoliikenteen teknologioiden ja toteutusratkaisujen kehittäminen. (Yksityishenkilö)

7. Vaikutusten arviointi (SOVA)

Kuntasektori

- HLJ 2015:n vaikutusten arviointi on tukenut ja tuottanut aineksia suunnitelmien valmisteluun prosessin aikana. Seudulliset saavutettavuustarkastelut (SAVU) ovat toimineet suunnitelmien yhteisenä työkaluna ja niiden avulla on arvioitu asuntotuotannon sijoittumista seudullisen saavutettavuuden näkökulmasta. Maankäyttösuunnitelmassa saavutettavuustarkasteluja on hyödynnetty kriteerien muodostamisessa ja arvioinnissa ja ne toimivat suunnitelman seurannan mittarina. (HSL)
- Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu riittävän kattavasti. Vaikutusten arviointimenetelmä, jossa vertailtiin HLJ 2015 -luonnosta ja vertailuvaihtoehtoa, on hyvä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointimenetelmä suhteessa HLJ:lle asetettuihin tavoitteisiin ja MAL-tavoitteisiin on oikea. Vaikutuksiin liittyviä epävarmuuksia on tuotu esiin arviointiselostuksessa. Arvioinnin tuloksena syntyy käsitys siitä, missä määrin eri suunnitelmat edistävät tavoitteiden saavuttamista arvioinnin painopisteiden mukaisesti. Liikkujatarinoita käytettiin asukasvuorovaikutuksessa, mutta palautetta asiasta saatiin vähän (Helsingin kaupunki)
- Arviointi on tehty kattavasti ja laajasti. Suunnitelman suurimpia ongelmakohtia on kuitenkin vaikea hahmottaa aineistosta. Negatiiviset ja neutraalit ympäristövaikutuksen eivät korostu aineistossa. (Vantaan kaupunki)
- HLJ 2015:n vaikutusten arviointi on kattavasti ja huolella tehty. (Kauniaisten kaupunki)
- Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu riittävän kattavasti. (Kirkkonummen kunta, Järvenpään kaupunki)
- Liikkujatarinat ovat tarjonneet käytännönläheisen ja onnistuneet tavan arvioida vaikutusten kohdentumista asukkaiden arkielämässä. (KUUMA-seutu)
- Suunnitelmakokonaisuudesta puuttuu vaikutusten arviointi liikennejärjestelmäsuunnitelman SOVA:a lukuun ottamatta. HLJ:n osalta arviot suunnitelman vaikutuksista on muodostettu yleistajuisesti ja



kattavasti. Vaikutusten arvioinnissa tulisi tarkastella kustannusten vaikutuksia myös kuntien talouden tasolla. (Tuusulan kunta)

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on käynnistetty suunnitelman valmistelun rinnalla ja arviointityö on edennyt vaiheittain. Ratkaisua voidaan pitää onnistuneena, sillä arviointityö on tuottanut tärkeää vaikutustietoa valmistelutyöhön. Liikkujatarinoilla on kerätty seudun asukkailta strategisen tason suunnittelua palvelevaa palautetta liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä. (KUUMA-seutu ja Uudenmaan liitto)

- Valmisteluprosessissa ympäristöasiat on otettu huomioon. Vaikutusten arviointiin ehdotetaan lisättäväksi muuttuvan ilmaston aiheuttamat turvallisuusriskit. (HSY)

Valtionhallinto

- Arviointi täyttää SOVA-lain sisältövaatimukset. Arvioinnin tulokset on selostuksessa esitetty kattavasti ja koottu taulukoihin selkeästi ja ymmärrettävästi. HLJ 2015:n vaikutusten arviointi on toteutettu SOVA-lain tarkoittamalla tavalla yhtä aikaa suunnitelman laadinnan kanssa ja asiantunteva SOVA-työryhmä on ohjannut arvioinnin käytännötoteutusta. SOVA-menettely on tukenut suunnitteluprosessia ja yhteistyötä sidosryhmien kanssa. SOVA:ssa on suunnitelmaa paremmin otettu huomioon suhde muihin asiaan liittyviin ohjelmiin ja suunnitelmiin. SOVA:ssa on tuotu hyvin esiin se, että maankäytön suunnitelma ei aktiivisesti johdata kehitystä parempaan suuntaan vaan henkilöautoriippuvainen asuntorakentaminen jatkuu laajoilla alueilla. SOVA:ssa on tuotu esiin, että HLJ 2015 -luonnoksessa ympäristöhaittojen huomioon ottaminen on monelta osin puutteellista. Vaikutusten kohdentumisen tarkastelussa hyödynnettiin strategisen tason suunnitelmaa mielenkiintoisesti havainnollistavia liikkujatarinoita. (Uudenmaan ELY-keskus / ympäristö)

- Jatkosuunnittelussa tulee maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista tehostaa sekä hyvin saavutettavia alueita hyödyntää niin, että asumisviihtyvyyttä ei heikkene ja haitalliset ympäristövaikutukset estetään. Jatkosuunnittelussa on panostettavat ympäristöhaittojen ennalta ehkäisemiseen ja torjuntaan. Jatkosuunnittelussa on esitettävä konkreettisia ja tahokkaita toimenpiteitä ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja ekotehokkuuden parantamiseksi. Esimerkiksi liikennesuorituksen vähentämistä tulee painottaa suunnittelussa. Lisäksi tulee toteuttaa toimenpiteitä, joilla parannetaan liikenneturvallisuutta kaikille kulkumuodoilla. Luonnonvarojen säästämiseksi jatkosuunnittelussa tulee tehdä seudullinen massastrategia ja arvioida tarkemmin, miten Helsingin seudulla voidaan esimerkiksi hankkeiden ajoituksella optimoida maa-aineksien käyttö, kuljetukset ja kierrätys. (Uudenmaan ELY-keskus/ ympäristö)

- SOVA nostaa hyvin esiin tarkasteltujen suunnitelmien yhteisiä ongelmakohtia. Vaikutusten arvioinnissa tulisi tarkastella laajemmin suunniteltujen liikenne- ja maankäyttöratkaisujen vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin, logistisiin kustannuksiin sekä Helsingin seudun ja jopa koko Suomen kilpailukykyyn. Asiakokonaisuuteen liittyvät myös yhteydet Helsingin keskustassa sijaitseviin satamiin ja tavara- sekä bussijoukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen, liikenneturvallisuus sekä ympäristövaikutukset. Suunnitelman mukaista liikenne- ja kulkutapajakaumaennusteiden vaikutusta alueen onnettomuuskehitykseen, samoin kun vertailuvaihtoehdon, voisi esittää suunnitelmassa esitettyä paremmin. Vaikutusarviointeihin heijastuva virhe on mallikuvauksissa, joissa ytimen maankäyttö on lähes Helsingin yleiskaavaluonnoksen mukainen bulevardien maankäyttö, mutta liikenneverkkoon bulevardeja ei ole kuvattu. (Uudenmaan ELY-keskus / liikenne)



- Vaikutuksia ja niiden suuntia kuvaillaan yleisesti, mutta määrällisten vaikutusten arviointia ei juuri ole. Toimenpiteiden valinnan taustalla olevat valinnat eivät näy ja yksittäisten toimenpiteiden merkitys kokonaisuudessa hämärtyy. Tästä syystä kaikki vähänkin hyötyä tuovat toimenpiteet ovat positiivisia riippumatta siitä mitä ne maksavat. (Liikennevirasto)

- SOVA on kattava ja se nostaa hyvin esiin tarkasteltujen suunnitelmien ongelmakohteita. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Vaikutusten arvioinnissa on huomioitu erityisesti tieliikenteen päästöt, raideliikenteen ja lentoliikenteen meluvaikutukset sekä suunnittelualueella sijaitsevat pohjavesialueet. Arviointi sisältää näiltä osin hyviä elementtejä haittojen vähentämiseksi. Lausunnoilla olevat asiakirjat antavat hyvän ja monipuolisen pohjan tarkastella myös ympäristöterveyshaittoja osana alueen kehittämistä. Tieliikenteen osalta myös muut päästöt, kuten pienhiukkaset, tulisi ottaa huomioon. Myös elinympäristön terveellisyyteen vaikuttavia tekijöitä olisi hyvä nostaa mukaan tarkasteluun (esim. teollisuusalueiden vaikutus asuinalueiden elinympäristöön). Myös puun pienpolton haitat olisi hyvä huomioida. Lausunnoilla olevat asiakirjat antavat hyvän ja monipuolisen pohjan tarkastella myös ympäristöterveyshaittoja osana alueen kehittämistä. (Sosiaali- ja terveysministeriö)

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristövaikutusten arviointi on toteutettu onnistuneesti tiiviisti integroituna osana suunnittelua. (Ympäristöministeriö)

Järjestöt ja vastaavat tahot

- Hyvä, että HLJ-suunnitelmasta on tehty SOVA. Siinä on tuotu esiin suunnitelmien ongelmat mm. viherverkostolle, Natura-alueille, ilmansaasteilla ja melulle. Näitä asioita, ei ole kuitenkaan otettu huomioon HLJ-suunnitelmassa, MASU-suunnitelmassa ja asuntostregiassa vielä riittävästi. (Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri)

- HLJ-suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu ansiokkaasti arviointiselotuksessa. MASU:a ja asuntostrategiaa ei ole arvioitu SOVA-lain periaatteiden mukaisesti. (YVA ry)

Yritykset ja yksittäiset kommentoijat

Arvioinnin keskeisenä puutteena on, että työssä ei ole relevanttia vertailuasetelmaa, joka perustelisi valitun ratkaisun. Taloudellinen vaikutusarvio on puutteellinen. Puutteena on, että luonnoksen vaikutusta ei ole arvioitu HSL:n vastuulla olevan joukkoliikenteen talouteen, kuntien maksuosuuksiin ja kunnille itselleen kohdistuviin kustannuksiin ja lippujen hintoihin. Arviointi menettää merkityksen myös siksi, ettei luonnos sisällä Helsingin yleiskaavan liikennejärjestelmän muutoksia eikä Espoon liikennestrategian ratkaisuja. (Yksityishenkilö)

- HLJ-luonnoksen hankkeita ei ole arvioitu niiden taloudellisuuden tai hyötykustannussuhteen perusteella. (Yksityishenkilö)

- Uppgifter om hur de olika projekten påverkar CO2-utsläppen saknas. (Yksityishenkilö)



8. Kehittämisehdotuksia suunnitteluun

Kuntasektori

- Näiden kolmen osa-alueen yhteensovittaminen tulee turvata jatkossakin ja työstää edelleen yksi yhtenäinen kartta, jossa myös liikennejärjestelmäsuunnitelma on helposti hahmotettavissa osana maankäytön suunnittelun kokonaiskuvaa. (Espoon kaupunki)
- 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. (Vantaan kaupunki)
- Seudullista yhteistyötä ja käytettäviä menetelmiä tulee jatkossa kehittää edelleen. Maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun keskinäistä vuorovaikutusta tulisi entisestään tiivistää, jotta liikenne pystyisi tehokkaasti vastaamaan tiivistyvän maankäytön tarpeisiin. (KUUMA-seutu)
- Meluntorjunnan ja muiden ympäristön hyvinvointia tukevien hankkeiden roolia tulee jatkossa nostaa enemmän esiin. (KUUMA-seutu)
- Suunnitelmakokonaisuudessa HLJ 2015 osuus on painottunut muita osioita enemmän. Jatkossa maankäyttöä ja asumista koskevien osioiden roolia tulee vahvistaa liikennejärjestelmätöön kokonaisuuden osina. (Nurmijärven kunta)
- Vastaisuudessa kaikkia näitä suunnitelmia koskeva valmistelu ja päätöksenteko tulee järjestää siten, että kaikki kunnat ovat tasapuolisesti mukana sekä valmistelussa että päätöksenteossa, koska suunnitelmat koskevat HSL-aluetta laajempaa 14 kunnan aluetta. (Nurmijärven kunta)
- Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian tarkistettuna tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2050 mennessä. Tavoite edellyttää erittäin suuria muutoksia liikenteessä ja sen järjestämisessä, jo vuoteen 2040 mennessä. Ilmastotavoitteet voisi kytkeä vielä vahvemmin osaksi seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jotta päästöt pääsisivät lasku-uralle. (HSY)
- Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn parantamiseksi tulee seuraavissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ottaa paremmin huomioon kansainväliset yhteydet ja tarkastella liikennejärjestelmän kehittämistä myös taloudellista kasvupotentiaalia luovana tekijänä. (Uudenmaan liitto)
- Seuraavien liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelun yhteydessä käytävä vuorovaikutus tulee suunnitella siten, että myös alueet, joiden kehittämiseen Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa merkittävästi, ovat tiiviisti työssä mukana. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Seuraavissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ulkoiset yhteydet sekä kotimaassa että ulkomaille on otettava yhdeksi käsiteltäväksi kokonaisuudeksi. (Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä)
- Kasvukäytävien voimistuva merkitys on tärkeätä ottaa huomioon aiempaa vahvemmin kaikessa aluekehittämisessä ja aluesuunnittelussa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman alue on osa kansallisesti ja laajemminkin ainutlaatuaista, maan kilpailukyvyyn kannalta tärkeää Helsinki-Hämeenlinna-Tampere – kasvukäytävää. (Hämeen liitto)



Valtionhallinto

- Eri kulkumuotoja tulee jatkossa käsitellä tasapuolisesti ja seuraavalla kierroksella tulee moottoriajoneuvoliikenteeseenkin panostaa riittävästi ja hyvissä ajoin. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Elinkeinoelämän nykyisten ja tulevien tarpeiden tunnistaminen, toimitusketjujen ja –verkostojen toiminnan tunteminen sekä palvelutasotarkastelun edelleen kehittäminen ovat keskeisiä tarkastelualueita. Tärkeää olisi seudun toimijoiden koordinoitumpi organisoituminen ja sitoutuminen pitkäjänteiseen elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämiseen liikenteen ja maankäytön keinoin. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä neljän vuoden sykli mittavan ja paljon työtä edellyttävän HLJ-suunnitelman laatimisessa on liian tiheä. Varsinaisen suunnitelman laadintatiheyttä voisi harventaa ja keskittyä väliajalla edistämään suunnitelmassa esitettyjä asioita eri osapuolten välisenä liikennejärjestelmän kehittämisen yhteistyönä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Merkittävä jatkosuunnittelukohde on selvittää, kuinka asuinalueeksi muuttuva Malmin lentoasema-alue kytkeytyy seudun muuhun liikennejärjestelmään ja mm. tieverkolla tarvittavat toimenpiteet. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Kaupunkibulevardien vaikutukset seudun liikennejärjestelmään ovat merkittävä jatkoselvityksen kohde, sillä niiden vaikutuksia koko liikennejärjestelmään ei ole huomioitu. Selvityksen tulee olla seudullinen. Kaupunkibulevardit nostavat myös keskusteluun kuntien ja valtion roolin liikenneverkon omistajina ja toimenpiteiden maksajina. (Liikennevirasto)
- Malmin lentoasema-alueen muuttaminen asuinalueeksi edellyttää perusteellista selvitystä ja suunnitelmaa sen kytkeytymisestä seudun muuhun liikennejärjestelmään. (Liikennevirasto)
- Helsingin seudulla on tehty hyvää työtä suunnitteluprosessien kehittämiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta prosessista on kuitenkin muodostunut paljon aikaa sitova ja kallis, joten sitä olisi aiheellista miettiä uudelleen. Jatkuvalle liikennejärjestelmätyölle voisi antaa suuremman roolin. Nyt käsitellyssä olevan kaltainen perusteellisen pohjatyon kautta laadittava suunnitelma voitaisiin tehdä kahdeksan vuoden välein. Kun hallitusohjelmaa silmälläpitäen kuitenkin tarvitaan kuitenkin näkemys neljän vuoden välein, voisi se perustua jatkuvan liikennejärjestelmätyön tuottamaan suunnitelman päivitykseen. (Liikennevirasto)
- Seuraava suunnitteluprosessin kehityskohde voisi olla MASUn, asuntostrategian ja jatkuvan liikennejärjestelmätyön vuorovaikutuksen vakiinnuttaminen ja menettelyjen vaikuttavuuden parantaminen. MASU-prosessiin tulisi ottaa mukaan valtion liikennehallinnon edustus, jotta vuorovaikutus olisi rakentavaa koko suunnittelun ajan. (Liikennevirasto)
- Tällä HLJ-kierroksella ajoneuvoliikenteen tarkastelut eivät suunnitteluprosessissa saaneet riittävä huomiota osakseen. Jatkuvalle liikennejärjestelmätyöllä olisi tämän mittavan asian työstämisessä tärkeä rooli. (Liikennevirasto)
- Liikennejärjestelmäsuunnittelussa pitäisi nykyistä enemmän tarkastella myös logistiikan ja julkisten palvelujen esimerkiksi terveydenhoidon keskittymisen vaikutuksia liikennejärjestelmään ja niiden aiheuttamiin liikennekustannuksiin. (Liikennevirasto)
- Erityisesti elinkeinoelämän nykyisten ja tulevien tarpeiden tunnistaminen, toimitusketjujen ja –verkostojen toiminnan tunteminen sekä palvelutasotarkastelun edelleen kehittäminen olisivat tärkeitä tarkastelualueita. (Liikenne- ja viestintäministeriö)



- Malmin alue on merkitty seudun ensisijaisesti vuosina 2016-2050 kehitettävien vyöhykkeiden merkinnällä. Koska kartan mittakaava on alueiden tarkastelun kannalta pieni, mutta sinne suunniteltava asukasmäärä suuri, eikä alueesta ole raportissa mainintaa, ministeriö ehdottaa, että MASU:n viimeisessä versiossa Malmin aluetta käsiteltäisiin näkyvämmiin. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- HLJ 2015 ei sisällä Helsingin yleiskaavaluonnoksessa esitettyjen kaupunkibulevardien liikenteellisiä vaikutuksia, mikä on selvästi epävarmuustekijä. Jatkotyönä tarvitaan aiottuja tie- ja katuverkon toimivuus- ja suunnitteluperiaatteiden tarkasteluja. Jatkossa on myös varmistettava, että yleiskaava on synkronissa kaikkien kolmen suunnitelman kanssa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Suunnitelmaluonnos kiinnittää jossain määrin huomiota Helsingin seudun potentiaaliin toimia suunnannäyttäjänä nykyaikaisen liikennejärjestelmän kehittämiseen ja alustana innovaatioiden pilotointiin. Suunnitelmassa ei kuitenkaan riittävän aktiivisesti linjata liikenneinnovaatioiden ja älyliikenteen eri muotojen käyttöönottamista, kuten kutsujoukkoliikenteen mahdollisuuksia, liikenne palveluna – toimintatapaa tai älykkäiden sovellusten avulla toimivaa matkustajainformaatiota. Näiden mahdollisuuksien kartoittamiseen tulisikin vahvemmin tarttua myös strategiassa, sillä älyliikenteen kehittämisellä voidaan paitsi vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen, myös luoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia. (Työ- ja elinkeinoministeriö)
- Näkökulma, jota tulisi edelleen vahvistaa liikennesuunnitelmassa, on käyttäjälähtöisyyden ts. matkustajakokemuksen merkitys liikenteessä. (Työ- ja elinkeinoministeriö)



LIITE 1: Luettelo tahoista, joilta on pyydetty lausunto, ja luettelo tahoista, joille on lähetetty tieto mahdollisuudesta antaa kannanotto

Tahot, joilta on pyydetty lausunto:

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Hyvinkään kaupunki
Järvenpään kaupunki
Mäntsälän kunta
Nurmijärven kunta
Pornaisten kunta
Tuusulan kunta
Vihdin kunta
KUUMA-seutu
Uudenmaan liitto
Suomen Kuntaliitto
HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
Huoltovarmuuskeskus
Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä (lausunto Uudenmaan liiton koordinoimana)
Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä (lausunto Uudenmaan liiton koordinoimana)
Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Liikenne- ja viestintäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtionvarainministeriö
Ympäristöministeriö
Liikennevirasto
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
ARA

Tahot, joille on tiedotettu mahdollisuudesta antaa kannanotto

Helsingin seudun Kauppakamari
Elinkeinoelämän keskusliitto, EK
Suomen yrittäjät
Finavia - Ilmailulaitos
Suomen paikallisliikenneliitto
Linja-autoliitto
VR-Yhtymä
Pyöräliitto
Autoliitto

Taksiliitto
Kuorma-autoliitto
Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry
Helsingin polkupyöräilijät
Liikenneturva
Suomen tieyhdistys
Liikennesuunnittelun Seura ry
Suomen Liikenneliitto
Uudenmaan ympäristösuojelupiiri ry
Dodo ry
Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry
Yhdyskuntasuunnittelun seura YSS ry
Rakennusteollisuus RT
Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry
Hoas
YVA ry