

23.05.2023

752/08.00.00.01/2020
[MAL-suunnitelma 2023]Vastaanottaja
HSLViite
Lausuntopyyntö 3.4.2023**Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen maankäytön ja asumisen teemoista**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelua. Helsingin seudun kunnat ovat yhdessä valmistelleet suunnitelman maankäyttöä ja asumista koskevat teemat MAL-neuvottelukunnan johdolla. HSL:n lausunto koskee MAL-suunnitelman maankäytön ja asumisen teemoja.

MAL 2023 -suunnitelman valmistelua on tehty hyvässä yhteistyössä eri toimijoiden kesken. Maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisuilla on suuri yhteiskuntataloudellinen vaikutus, ja parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi on tärkeää, että ratkaisut tehdään seudullisesti yhteistyössä. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu on tärkeää seututasolla, ja tätä yhteistyötä on mahdollista tiivistää myös MAL-suunnittelukierrosten välillä. HSL on myös omassa toiminnassaan tunnistanut maankäytön ja liikennejärjestelmän ennakkoinnin ja suunnittelun yhdeksi ydinprosessiksi, jota kehitetään tulevana vuosina, jotta HSL:n vaikuttaminen olisi mahdollisimman oikea-aikaista ja vastaisi kuntien tietotarpeita.

Ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja asuntotuotanto

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on seudullisesti määritelty ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet. HSL:n näkemyksen mukaan on hyvä, että suunnitelmassa sovitaan yhteisesti maankäytön kehittämisen painopistealueista ja siitä, että valtaosa uudesta maankäytöstä tulee sijoittua näille vyöhykkeille. Suunnitelmassa vyöhykkeet on kuitenkin määritetty hyvin laveasti, ja alueet eivät kaikilta osin sijaitse keskeisten joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Suunnitelmassa tulisi kuvata, millä periaatteilla ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet on määritelty. Vyöhykkeiden sisäisen maankäytön toteutuminen vaikuttaa myös merkittävästi siihen, miten alueet tukeutuvat kestäväan liikkumiseen ja millaista kaupunkirakennetta alueille syntyy. HSL esittää, että maankäytön ensisijaisia kehittämisvyöhykkeitä tulisi rajata siten, että tiivistämistä ohjataan nimenomaan joukkoliikennevyöhykkeille ja

joukkoliikenteen solmukohtiin. Toimenpiteiden vaikuttavuus on suurin siellä, missä väestöä on eniten. HSL kiinnittää myös kaavavaikuttamisessa huomiota uuden rakentamisen sijoittumiseen näillä periaatteilla. Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa tulisi jatkuvasti seurata MAL-suunnitelman tavoitteiden toteutumista.

Suunnitelmassa esitettävät uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät kasvusuunnat tulee arvioida tarkasti. HSL pitää tärkeänä, että selvitetään, pystytäänkö näillä kasvusuunnilla rakentamaan aidosti kestäviin kulkumuotoihin tukeutuvaa kaupunkirakennetta, joka toteuttaa suunnitelmalle asetetut tavoitteet. Kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi maankäytön tulee olla tiivistä ja sekoittunutta sekä joukkoliikenteellä hyvin saavutettavaa. Pienillä hajautuneilla alueilla kestävästä kulkumuodoista on vaikeaa saada kilpailukykyisiä. Kestävien kulkumuotojen toimintaedellytyksiin tulee silti panostaa myös näillä alueilla.

Asuntotuotannon riittävyyden varmistamisen lisäksi tulee huolehtia siitä, että joukkoliikenteen solmukohtiin sijoittuu riittävästi kohtuuhintaista asumista. Kohtuuhintaisen asumisen saavutettavuuden turvaaminen on tärkeää muiden muassa työvoiman saatavuuden turvaamiseksi sekä alueiden eriytymisen ehkäisemiseksi. Muissa maissa on nähtävissä esimerkkejä kehityksestä, jossa kohtuuhintainen asuminen on jo hyvin kaukana sieltä, missä tarvittaisiin työvoimaa esimerkiksi palveluammatteihin. Olisi hyvä, jos kunnat yhdessä miettivät uudenlaisia keinoja kohtuuhintaisen asumisen varmistamiseksi hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.

Asuntotuotannossa tulisi huomioida myös asuntotyyppien monipuolisuus sekä muuntojoustavuus. Muunneltavalla asumisella voisi osittain vastata muuttuviin asumisen tarpeisiin kuten etätyön myötä lisääntyneeseen pientaloasumisen kysyntään kestävällä tavalla.

Viheralueiden ja muiden virkistyspalveluiden sijoittumisella ja mitoituksella on myös merkittävä vaikutus liikennesuoritteisiin. Liikkumis- ja virkistyskohteisiin tulisi päästä sujuvasti kestäville kulkumuodoilla. Houkuttelevan ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen tarjoaminen viheralueiden vaihteleville matkustajavirroille on kuitenkin haastavaa, ja viheralueiden kestäväan saavutettavuuteen ja käyttäjäpotentiaaliin tulee kiinnittää huomiota jo suunnitteluvaiheessa. Ympäristön viihtyisyydellä on myös merkittävä vaikutus kestävien kulkumuotojen houkuttelevuuteen. Viheralueiden verkosto tulisi tuoda paremmin esille esimerkiksi esittämällä säilytettävät viheralueet karttakuvilla.

MAL-suunnitelmassa palveluverkon kehittäminen on tunnistettu vain yleispiirteisellä tasolla. Palveluiden ja työpaikkojen sijoittumisella on kuitenkin erittäin merkittävä vaikutus ihmisten liikkumiseen. Erityisesti seudullisten palveluiden (esimerkiksi sairaalat ja toisen asteen oppilaitokset) osalta pitäisi tunnistaa nykyiset ja tulevat palvelut sekä mistä ja miten niihin kuljetaan, erityisesti jos ne sijaitsevat keskusten ulkopuolisilla alueilla. Uusien hyvinvointialueiden vakiintuessa on tärkeää tarkastella sote-palveluiden sijoittumista kestäväan liikkumisen näkökulmasta. Myös keskusten ulkopuolisten työpaikka-alueiden tulisi olla saavutettavissa kestäville kulkutavoilla. Seudullisten palveluiden lisäksi maankäytön suunnittelussa on

tärkeää tunnistaa myös paikallisempien palveluiden (esimerkiksi terveysasemat, koulut ja päiväkodit) vaikutus liikkumistarpeisiin. Paikallisten palveluiden sijoittumisen tulisi kannustaa kestävien kulkutapojen käyttöön. Palveluverkot ja merkittävät työpaikka-alueet on tarpeen ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Asemanseudut ja solmut

Kaupunkiuudistusalueiden ja asemanseutujen kehittäminen sekä monipuolisen sekoittuneen maankäytön toteuttaminen tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä. Viihtyisässä ympäristössä, jossa toteutuvat muun muassa turvallisuus, esteettömyys ja sujuvuus, ollaan valmiita kävelemään pitempiä matkoja, mikä tukee kestävien kulkumuotojen käyttöä. Maankäytön suunnittelulla tulisi osaltaan pyrkiä mahdollistamaan autoton elämäntapa.

Hybridirakentaminen parantaa maankäytön tehokkuutta yhteensovittamalla liikennejärjestelmän ja maankäytön tarpeita. Hybridihankkeiden yhteydessä tulee kuitenkin huolehtia siitä, että kaupunkikehittäminen ei tarpeettomasti nosta joukkoliikenteen kustannuksia. Keskusta-alueisiin tukeutuvan maankäytön sekoittuminen tukee kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämistä, koska kysyntä jakautuu tasaisemmin molempiin suuntiin. Olemassa olevan raskaan raideliikenteen varressa on vielä paljon hyödyntämätöntä maankäytön potentiaalia, joka kannattaa hyödyntää maankäyttöä tiivistettäessä ilman, että tarvitaan uusia ratoja.

Väljemmän asukastiheyden alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista tarjota yhtä korkeana, jolloin vaihtoehdoksi nousee toimivien liityntäyhteyksien toteuttaminen joukkoliikenteen runkoverkkoon. Tähän liittyy keskeisesti myös pyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköinti, jolle tulee varata tilaa asemanseutujen yhteydestä toimivien matkaketjujen varmistamiseksi. Liityntäpysäköinnin kokonaisuutta suhteessa maankäyttöön ja käytettävyyteen tulee suunnitella tarkemmin tiiviissä yhteistyössä HSL:n ja kuntien kesken.

Joukkoliikenteen toimintaedellytykset

Maankäytön suunnittelussa tulee varautua myös joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiin, kuten varikoihin ja terminaaleihin. Esimerkiksi junavarikoille tulee osoittaa konkreettiset sijainnit ja toteutusaikataulut. Maankäyttöä ja erityisesti asumista ratojen varsille ei voi lisätä, jos ei ole varmuutta, että liikennetarjontaa pystytään kehittämään vastaamaan kasvavaa tarvetta. Suunnitelmassa rakentaminen kuitenkin painottuu merkittävästi ratojen varsille, mikä edellyttää myös raideliikenteen tarjonnan kehittämistä. Tämä ei onnistu ilman riittävää varikkokapasiteettia. Myös bussivarikot ja bussiliikenteen terminaalikapasiteetti tulee huomioida maankäytön suunnittelussa. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksien, kuten varikoiden ja terminaalien, varmistaminen on keskeinen osa seudullista saavutettavuutta ja koko liikennejärjestelmän toimivuutta.

Hankkeiden keskinäiseen ajoitukseen ja niiden aiheuttamiin liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää nykyistä enemmän huomiota. Kuntien tulee myös koordinoida hankkeita keskenään. Tulevina vuosina on tiedossa

useita rakentamishankkeita (ratatyöt, terminaalit, laajat katutyöt), joiden koordinoimaton toteutus voi johtaa hallitsemattomiin liikennevaikutuksiin ja heikentää kohtuuttomasti joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Joukkoliikenteen nopeuttaminen on ainoa keino, jolla voidaan samanaikaisesti sekä parantaa palvelutasoa että alentaa joukkoliikenteen järjestämiskustannuksia. Tämän vuoksi joukkoliikenteen nopeuttamiseen ja sujuvuuteen kannattaa panostaa. Nopeuttamiseen ja sujuvuuteen on mahdollista varautua maankäytön keinoin, ja siihen vaikuttavat keskeisesti muun muassa kaistajärjestelyt, liittymät ja liikenneympäristö. Joukkoliikenteen luotettavuuteen voidaan vaikuttaa vastaavilla maankäytön keinoilla myös siellä, missä nopeuttaminen ei ole mahdollista. Joukkoliikenteen luotettavuuden parantaminen on keskeistä muun muassa houkuttelevuuden ja tuotantokustannusten kannalta.

Maankäytön suunnittelussa tulee varautua liikenteen sähköistymisen lisäksi myös muiden päästöttömien energianlähteiden, kuten vedyn, jakeluverkkoihin. Eri käyttövoimien tarpeet tulee huomioida myös terminaalien suunnittelussa. Myös pitkämatkaisen liikenteen käyttövoimien jakeluverkkoihin tulee varautua maankäytössä.

Joukkoliikenteen rahoitusmekanismit ja maankäytön suunnittelu

MAL 2023 -suunnitelman merkittävänä osana on valtion tuki. Nykymuodossaan suunnitelman joukkoliikennetuki kohdistuu pääosin uusiin raideliikenneinvestointeihin ja ohjaa maankäytön ja infran suunnittelua tekemään mahdollisimman paljon uusia investointeja. Suunnitelmassa tulisi tutkia, voisiko rahoitusta kanavoida uusinvestointien lisäksi tai sijaan enemmän olemassa olevan järjestelmän kehittämiseen, mikä mahdollistaisi myös maankäytön tiivistämistä. Tällöin jo tehdyistä investoinneista saataisiin paras mahdollinen hyöty.

Suunnitelman vaikutukset ja päästövähennystavoitteet

Suunnitelman vaikutusten arviointitulosten perusteella seudun päästövähennystavoitteita ei tulla saavuttamaan suunnitelman toimenpiteillä. Kestävien kulkumuotojen roolin vahvistaminen ja kestäviin kulkumuotoihin tukeutuva maankäyttö ovat tärkeitä keinoja kohti hiilineutraaliustavoitteita, ja HSL:n näkemyksen mukaan päästöjen vähentämiseksi tarvitaan vahva poliittinen ohjaus kestäviin kulkumuotoihin. Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi autoilun suoritteiden kasvu tulee saada pysäytettyä ja suoritteita pienennettyä, ja tähän tarvitaan kestävää liikkumista tukevaa maankäyttöä sekä myös autoilua rajoittavia toimenpiteitä.

HSL esittää, että tunnistetaan liikenteen päästöjen vähentämistä vahvasti tukevat keinot, joilla ohjataan maankäyttöä entistä tiiviimmin joukkoliikenteen varteen ja varmistetaan kestävä liikennejärjestelmän ja maankäytön saumaton yhteen toimivuus. HSL muistuttaa, että henkilöautokannan sähköistyminen on ratkaisu vain pieneen osaan liikennejärjestelmän haasteista, ja voi tuottaa myös uusia maankäytön haasteita, jos autoilun suoritteet ja tilantarpeet kasvavat.

Seuraavalla MAL-suunnittelukierroksella vaikutusten arviointiin tulisi lisätä yhteenlasketut tavoitteet kestävien kulkumuotojen markkinaosuuksille kunta- ja aluetasolla. Suunnittelussa on tärkeää tunnistaa eri alueiden erot sekä esimerkiksi vaikutukset eri väestöryhmiin ja ottaa nämä huomioon tavoitetasojen laadinnassa ja liikennejärjestelmän ja maankäytön toimenpiteiden suunnittelussa ja yhteensovittamisessa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallitus

Lisätietoja antavat toimitusjohtaja Mika Nykänen ja tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685