

JOUKKOLIIKENTEEEN KEHITTÄMISSTRATEGIOIDEN TOTEUTUMINEN PÄÄKAUPUNKISEUDULLA

Kerkko Vanhanen

Diplomityö 2004

Joukkoliikenne on liikennemuoto, jolla
pääset paikasta jossa et ole,
paikkaan jonne et halua,
aikana, joka ei sinulle sovi,
ja seurassa, joka ei sinua miellytä.

Työn tavoite

- Selvittää, miten joukkoliikenteen kehittämisstrategiat ovat joukkoliikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen kannalta pääkaupunkisedulla toteutuneet
- Selvittää, mitä kokemuksia ulkomaisista vertailukaupungeista voitaisiin hyödyntää joukkoliikenteen kilpailukyvyn kehittämiseksi painottaen maankäytön ja joukkoliikennehankkeiden vuorovaikutusta

Esitelmän rakenne

- TYÖN POHJUSTUSOSIO
 - kestävä kehitys
 - strateginen suunnittelu
 - kaavoitus ja maankäyttö
 - joukkoliikenne pääkaupunkiseudulla
- KÄYTETTY TUTKIMUSMENETELMÄ
- JOUKKOLIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISSTRATEGIAT - TOTEUTUMINEN
- KÄYTÄNTÖJÄ JA KOKEMUKSIA ULKOMAILTA
- YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

TYÖN POHJUSTUSOSIO

Kestävä kehitys

- ”Kestävä kehitys on kehitystä, joka tyydyttää nykyhetken väestön tarpeet vaarantamatta tulevien sukupolvien mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa.”
- Neljä ulottuvuutta
 - ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen

Strateginen suunnittelu

- Strategia – tietoisesti päätetty pitkän aikavälin toiminnan suunta, edullisin menettelytapa
- Visio – tulevaisuuden tavoitetilä
 - ”Jos sinulla on visio, et koskaan unohda sitä”
-Warren Bennis
- Tulevaisuudenkuva → tavoiteasettelu → visio
→ strategian laatiminen
- STRATEGIA LAADITAAN
TOTEUTETTAVAKSI
 - tarvitaan strategista johtamista

BSC

-Kaplan&Norton

Talouden näkökulma

*Miltä näytämme
valtiovarainministeriön, kuntien
taloudesta vastaavien tahojen,
elinkeinoelämän ja
veronmaksajien silmissä?*

Asukasnäkökulma

*Miten asukkaat (matkustajat)
näkevät meidät?*

Sisäinen prosessi - näkökulma

*Missä meidän täytyy saavuttaa
huipputaso? Miten kehitämme eri
osapuolten välistä yhteistyötä?*

Innovaatio ja oppiminen -näkökulma

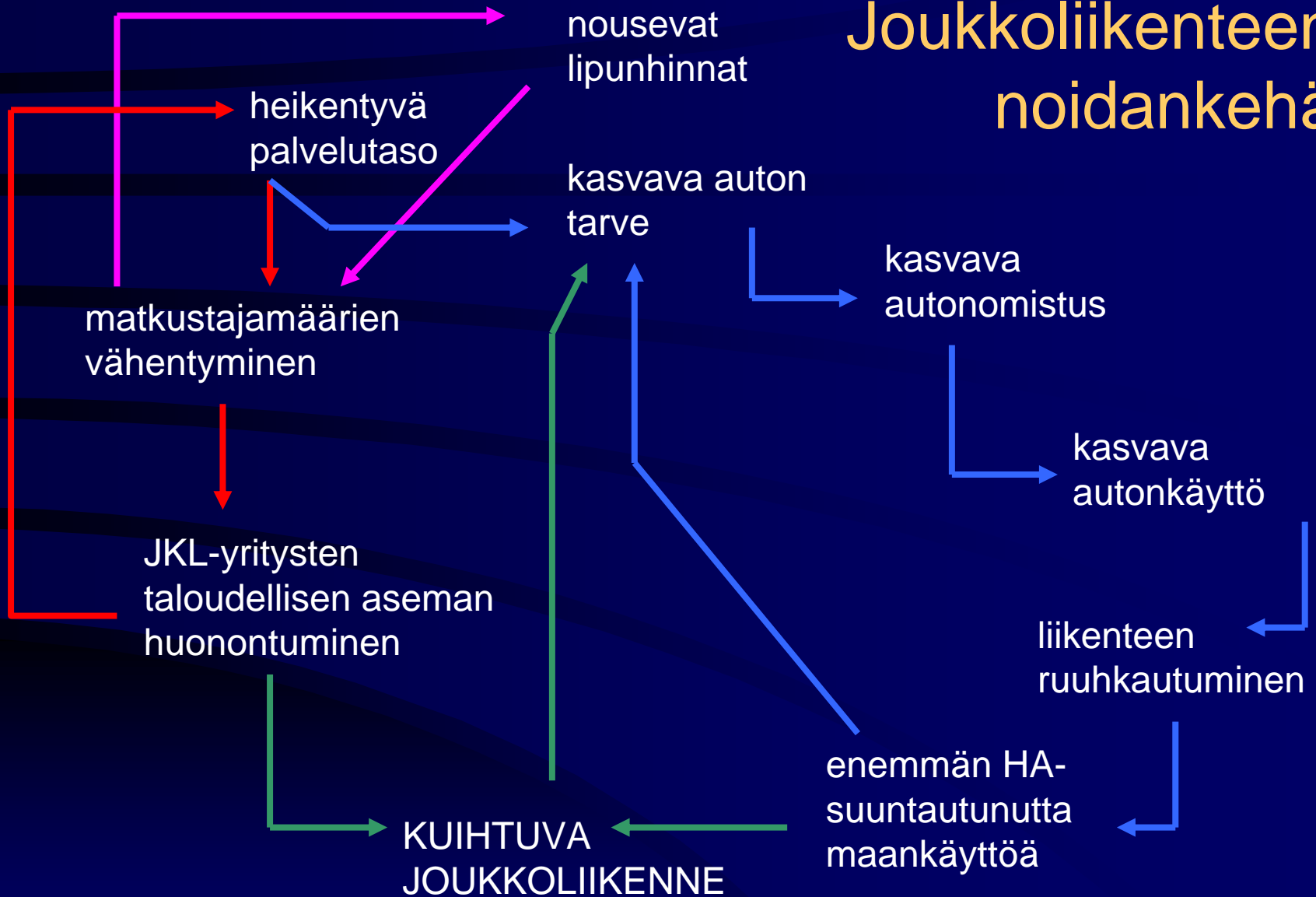
*Kykenemmekö jatkuvaan
kehittymiseen ja toiminnan tason
parantamiseen*

Kaavoitus ja maankäyttö

- Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL)
 - Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet (MRL 5 §)

Pyrkimyksenä on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää...
...ja liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä **erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.**
- Maakuntakaava
- Yleiskaava

Joukkoliikenteen noidankehä



Liikennejärjestelmän vaikutus maankäyttöön

Itämetro vs. Martinlaakson rata vs. Länsiväylä (YTV B 1997:1)

- Liikennejärjestelmän vaikutusalueen rakentamistehokkuus on ratavaihtoehdossa ($ea = 0,15 - 0,17$) suurempi kuin moottoritievaihtoehdossa (0,13)
- Rakentamattomia alueita (rakennuksettomia $100\text{m} \times 100\text{m}$ ruutuja) on enemmän rata- (46 - 49 % koko alueesta) kuin moottoritievaihtoehdossa (35 % koko alueesta)
- Moottoritievaihtoehdossa rakennuskanta on pientalovaltaisempaa (29 % kerrosalasta) kuin ratavaihtoehdoissa (10 - 18 %)
- Keskimääräinen etäisyys lähimpään elintarvikemyymälään on ratavaihtoehdoissa pienempi verrattuna moottoritievaihtoehtoon (318 - 358 m / 448 m)

Joukkoliikenne pääkaupunkiseudulla

- Paikallisjunat, metro, raitiovaunut, bussit ja Suomenlinnan lautta
- Joukkoliikenneverkon rungon muodostavat raskaat raideyhteydet
- Helsingin keskustan lisäksi useita aluekeskuksia (mm. Tapiola, Leppävaara, Itäkeskus, Tikkurila jne.)

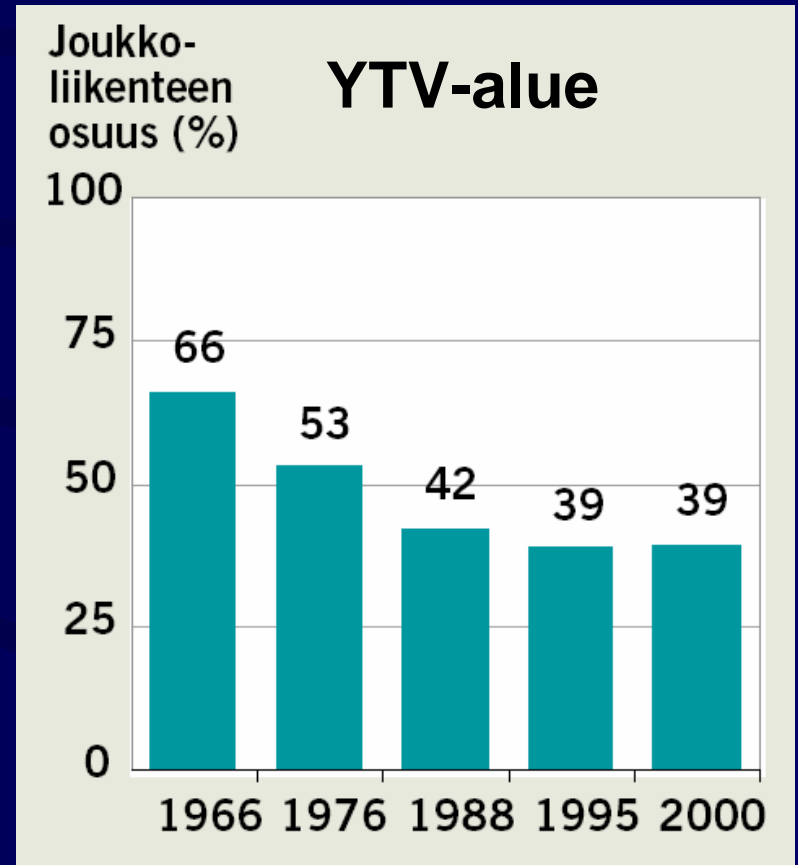


Asukasluvun ja työpaikkojen kehitys

- Asukasluku 972 000 (2002)
 - kasvanut 1960-luvun puolivälistä n. 50 %
- Helsingissä väestönkasvu keskittynyt esikaupunkialueille – kantakaupungin asukasluku pienentynyt lähes kolmanneksella
- Espoon ja Vantaan asukasluku kolminkertaistunut
- Työpaikkojen määrä kasvanut 270 000 (nykyään 590 000), kaikki kasvu Helsingin kantakaupungin ulkopuolella

Kulikutapaosuudet

- YTV-alue 39 %
- Helsingin niemen rajan ylittävä liikenne
 - 63 % (vuorokauden keskiarvo)
 - 70 % (aamuruuhkan huipputunti)



Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat eli PLJ-suunnitelmat

- laadittu vuodesta 1994
- strategisia asiakirjoja
 - lyhyen ja pitkän aikavälin strategiset toimenpideohjelmat
- päivitetään n. neljän vuoden välein
- eivät voi kuitenkaan suoraan vaikuttaa esim. maankäyttöön

TUTKIMUSMENETELMÄ

Laadullisen aineiston analyysi

Tavoite: tiivistää hajanaisesta kirjallisesta aineistosta ja haastatteluilla kerätystä suullisesta materiaalista selkeä joukkoliikenteen kehittämisstrategioiden toteutumista kuvaava kokonaisuus

- Kirjallisuustutkimus
- Henkilöhaastattelut (teemahaastattelu)
 - 27 Suomessa haastateltua joukkoliikenteen ja maankäytön asiantuntija- tai avainhenkilöä
 - Kuusi ulkomaalaista asiantuntijahaastattelua (Göteborg, Kööpenhamina ja Wien)

JOUKKOLIIKENTEEEN JA MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISSTRATEGIAT - TOTEUTUMINEN

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus 1968

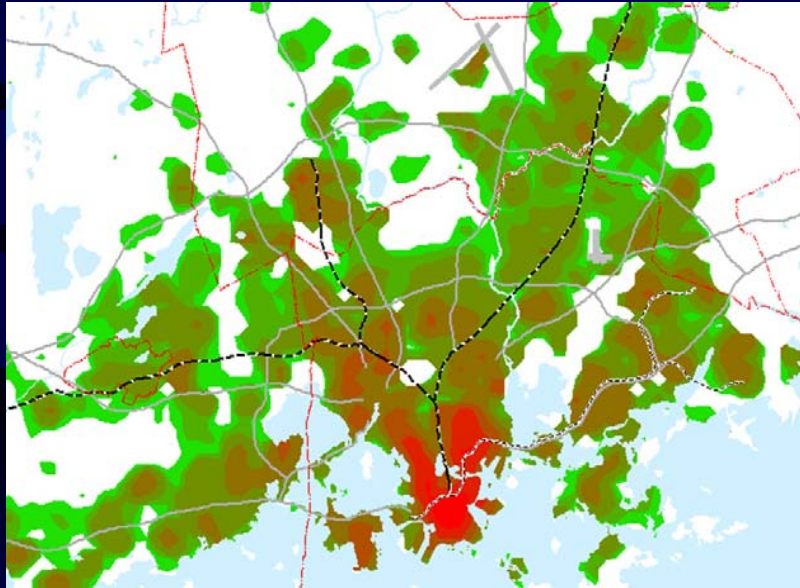


- Sähköinen lähijunaliikenne (Kirkkonummelle 1969, pääradalla 1970)
- Martinlaakson rata (avattiin vuonna 1975)
- Päätös alkaa rakentaa Helsingin metroa (avattiin vuonna 1982)

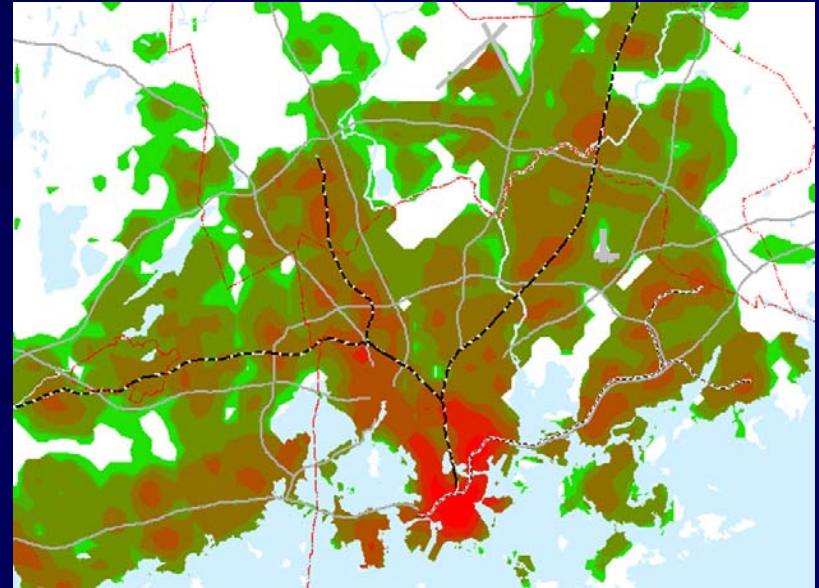
Strategioiden päälinjat ovat toteutuneet

- Pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän rungon muodostaa tehokas raideliikenne
- Kaupunkirakennetta on systemaattisesti suunnattu ratojen varsille → jäljellä myös laajoja puistoalueita
- Aikataulut kuitenkin usein ”optimistisia”
 - kukapa kissan hännän nostaisi, ellei kissa itse
 - etenkin monet merkittävät infrastruktuurihankkeet ovat viivästyneet (esim. Etelä-Espoon raideyhteys, kaupunkirata Leppävaara – Espoon keskus, Marjarata)

Pääkaupunkiseudun koko rakennuskannan tonttitehokkuus



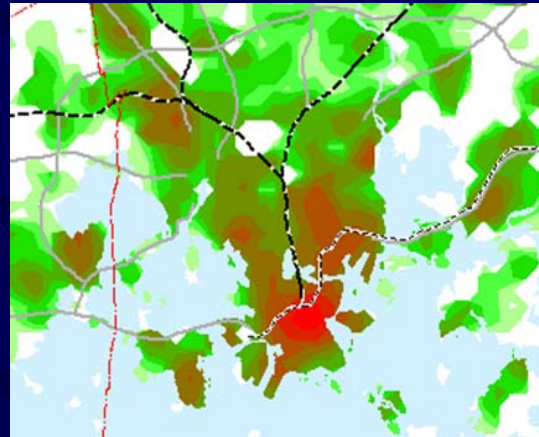
1975



2000

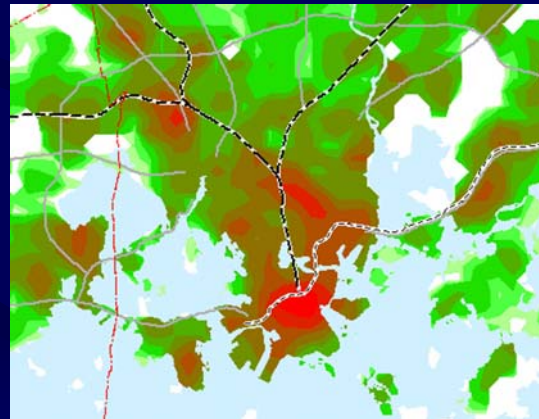
Havaittuja ongelmia...

- Puutteelliset poikittaisyhteydet
- Kasvava työmatkaliikenne muualle kuin Helsingin keskustaan
- Rahoitus – erityisesti valtiolta saatava rahoitus



1975

Toimitilarakentaminen pääkaupunkiseudulla



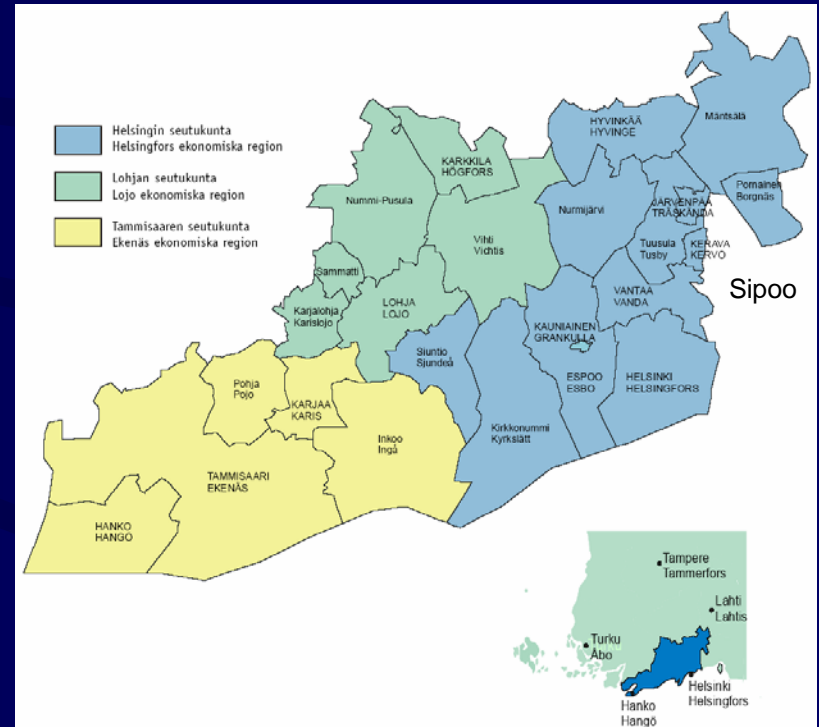
2000

...ja haastattelututkimuksessa ongelmiin esitettyjä ratkaisuja ja muita ideoita

- Suurissa infrastruktuurihankkeissa valtion rahoitusosuuksia olisi kasvatettava
- Tie- ja raide-, erityisesti metrohankkeet saatava keskenään tasavertaiseen asemaan keskusteltaessa valtion osuudesta investointien rahoituksessa
- Paras hyöty otettava irti olemassa olevasta (ja kehitettävästä) joukkoliikennejärjestelmästä
- Örestad-ajattelun soveltaminen myös pääkaupunkiseudulla
- Investoinnit pitäisi aina tehdä riittävän laadukkaasti, jotta joukkoliikenteen imagopuoli olisi kunnossa

Maakuntakysymys

- Helsingin seutu jakautuu hallinnollisesti kahteen maakuntaliittoon → hankaloittaa seudullista suunnittelua
- Nykyään Sipoo kuuluu Itä-Uudenmaan liittoon, muut kunnat Uudenmaan liittoon



KÄYTÄNTÖJÄ JA KOKEMUKSIA ULKOMAILTA

Kuntien välinen yhteistyö

- Göteborg: Göteborgs Regionen (GR), vapaaehtoinen, yhteistyö toimii varsin hyvin
- Kööpenhamina: HUR, lakisääteinen, tekee myös kaavoitustason suunnittelua
- Wien: yhteistyö kuntien välillä heikkoa, maakuntien välillä PGO, jolla ei kuitenkaan lakisääteistä statusta

Göteborg - pseudoraitiotieliikenne



- Satamalta vapautuu uusia alueita mm. asuinrakentamiselle
- Kaupungin raitiotieliikenteen imagoa hyödynnetään → uudelle alueelle pseudoraitiotie
 - liikennöidään busseilla
 - tiheä vuoroväli
 - infrastruktuuri ja tunnelma kuin raitiotiellä – vain kiskot puuttuvat

Kööpenhamina - Örestad



- Metron rakentaminen on nostanut maanarvoa
- Arvonnoususta saatavalla myyntivoitolla maksetaan infrastruktuurin rakentamiskustannukset
- Örestad-yhtiö, omistussuhteet Kööpenhamina 55 %, Tanskan valtio 45 % (jakaantui maanomistussuhteessa)

Wien – strateginen metropäättös



- Metroverkon rakentaminen aloitettiin 1960-luvulla
- Wienissä on useita persoonallisia ja eläviä aluekeskuksia, joiden ”sydämenä” toimii metroasema
- Metron laajennuksia on tehty mm. vanhoille teollisuusalueille (esim. U3, Gasometer)
- Joukkoliikenteen suosiota ovat kasvattaneet metron laajennusten lisäksi matalalattiaiset raitiovaunut ja bussit

YHTEENVETO ja PÄÄTELMÄT

- Pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen ja sen kytkeminen maankäyttöön on ollut jo usean vuosikymmenen ajan pitkäjänteistä ja määrätietoista. Merkittäviä suurhankkeita on toteutettu.
- Joukkoliikenteellä on ollut (ja kansainvälisessä vertailussa yhä on) pääkaupunkiseudulla oma vakaa asemansa.
- Joukkoliikenteen asemaa ovat horjuttaneet
 - 1980-luvun voimakas autoistuminen
 - kuntien ja YTV:n viimeaikaiset rahoitusongelmat

- Kuntien yhteistyö on maankäyttökysymyksissä paikoin kitkaista. Kaksi maakuntaa aiheuttaa ongelmia seudullisessa suunnittelussa.
- Kunnat peräänkuuluttavat valtiolta sitoutumista tehtyihin sopimuksiin – ei riitä, että esim. PLJ-sopimukset ainoastaan allekirjoitetaan, vaan ne on voitava viedä myös käytäntöön.
- Tahtotila joukkoliikenteen kehittämiseksi on olemassa, mutta työkalut ovat osin puutteelliset.
- Ulkomailtakin voidaan oppia.

Oleelliseksi ohjenuoraksi:
Kun kehittämisstrategioita laaditaan,
ne tehdään toteutettaviksi.



Diplomityö internetissä 8.11.2004 alkaen

www.kerkko.com/dippa

*Kun muutoksen tuulet tuivertavat, toiset
rakentavat tuulensuojia, toiset tuulimyllyjä.*

– vanha kiinalainen sananlasku