

Lausuntopyyntö STM 2015

1. Vastaajatahon virallinen nimi

Vastaajien määrä: 1

Nimi

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

2. Vastauksen kirjanneen henkilön nimi

Vastaajien määrä: 1

Nimi

- Elisa Molin

3. Vastauksen vastuuhenkilön yhteystiedot

Vastaajien määrä: 1

| Nimi | Asema organisaatiossa | Matkapuhelin | Sähköposti |
|----------------|-----------------------|--------------|-----------------------|
| Suvi Rihtniemi | toimitusjohtaja | 0505658884 | suvi.rihtniemi@hsl.fi |

4. Lausuntopyyntöä käsittelevä päivämäärä toimitelimestä

Vastaajien määrä: 1

| |
|------------|
| 09.02.2016 |
|------------|

5. Toimielimen nimi

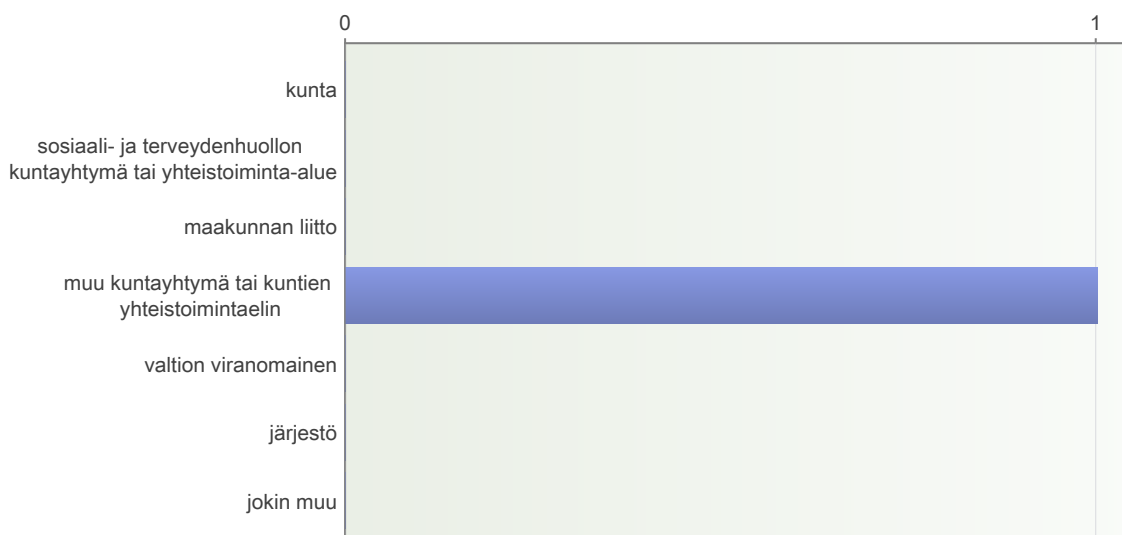
Vastaajien määrä: 1

Nimi

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

6. Onko vastaaja

Vastaajien määrä: 1



7. Kunta numero tilastokeskuksen luokituksessa

Ei vastauksia.

8. 1. Hallituksen aluejakolinjauksen mukaan perustettavat itsehallintoalueet muodostetaan maakuntajaon pohjalta. Onko nykyinen maakuntajako oikea peruste itsehallintoalueiden muodostamiselle?

Vastaajien määrä: 1



9. 2. Voitte perustella edellistä vastaustanne.

Vastaajien määrä: 1

- Joukkoliikennepalveluiden ja liikennejärjestelmäsunnittelun rooli vaihtelee erityyppisillä alueilla voimakkaasti. Vaikka esitetty maakuntajako olisi muilla perusteilla tarkoituksenmukainen, paikallisen joukkoliikenteen palvelut tulee organisoida siten, että ne tukevat kunkin yleensä yhden keskuskaupungin ympärille muodostuvan työssäkäyntialueen tarpeita. Itsehallintoalue/maakunta on Uudenmaan ja Helsingin metropolialueen tapauksessa liian laaja, koska siihen sisältyy useita toisistaan riippumattomia talous/työssäkäyntialueita; Helsingin metropolialueen lisäksi Porvoo, Lohja ja Hyvinkää, sekä maaseutumaisia alueita. Tähän liittyen HSL viittaa myöhemmin kysymykseen 7. esitettävään vastaukseensa.

10. 3. Tämä kysymys vain kuntien valtuustoille: Hallituksen aluejakolinjauksen mukaan perustettavat itsehallintoalueet muodostetaan maakuntajaon pohjalta. Minkä nykyisen maakunnan pohjalta muodostettavaan itsehallintoalueeseen kuntanne katsoo perustelluksi kuulua? (liite: Manner-Suomen maakunnat)

Ei vastauksia.

11. 4. Voitte perustella edellistä vastaustanne.

Ei vastauksia.

12. 5. Itsehallintoalueet järjestävät sote-palvelut joko yksin tai lailla säädettyjen kolmen itsehallintoalueen täytyy järjestää palvelut yhdessä sopimalla toisen itsehallintoalueen kanssa. Sosiaali- ja terveydenhuollossa on jatkossa maassa 15 selkeää alueellista kokonaisuutta, joilla sote-palvelut järjestetään. Miten arvioitte tehtyä ratkaisua?

Ei vastauksia.

13. 6. Minkä kriteerien perusteella tulisi päättää siitä, mitkä kolme itsehallintoaluetta järjestävät sosiaali- ja terveystyöpalvelut muiden itsehallintoalueiden kanssa? Voit valita yhden tai useampia

Ei vastauksia.

14. 7. Itsehallintoalueet tulevat tarvitsemaan yhteistyökumppaneita palveluiden järjestämisessä. Mikä tai mitkä ovat alueellenne luontaiset yhteistyösuunnat?

Vastaajien määrä: 1

- Viitaten edellä kysymykseen 1. esitettyyn vastaukseensa ja myöhemmin kysymykseen 10. esitettävään vastaukseensa HSL haluaa tässä yhteydessä tuoda esiin Helsingin seudun metropolialueen erityisen merkityksen suomalaisessa joukkoliikenteessä sekä joukkoliikenteen järjestämisen ja liikennejärjestelmän tiiviin yhteyden.

A. Joukkoliikenteen merkitys Helsingin metropolialueella

Helsingin seudulla seitsemän kunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo) joukkoliikenneviranomaisena toimii Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSL. Sen alueella tehtiin 353 miljoonaa nousua joukkoliikennevälineisiin vuonna 2014, mikä on 65 % koko Suomen joukkoliikenteessä tehdyistä nousuista.

Joukkoliikenteen osuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista on pääkaupunkiseudulla 43 % ja se on hienoisessa kasvussa. Keskimäärin Helsingin seudun asukkaat tekevät arkisin yli 0,9 joukkoliikennematkaa/asukas, kun vastaava joukkoliikenteen matkatuotos muualla Suomessa on alle 0,2 matkaa/asukas. Moottoriajoneuvoilla tehdyistä työmatkoista lähes puolet sekä opiskelu- ja koulumatkoista lähes 80 % tehdään joukkoliikenteellä.

Joukkoliikennematkojen keskipituus HSL -alueella on vain 6,7 kilometriä. Voidaan sanoa, että metropolialueen joukkoliikenne on ensisijaisesti paikallisiin ja päivittäisiin liikkumistarpeisiin vastaava järjestelmä, jonka toissijaisena roolina on syöttää matkustajia valtakunnallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin. HSL:n tilaamasta joukkoliikenteestä lähijunaliikenne on aikataulujen ja pysähtymisten kannalta tiiviisti integroitu Helsingin seudun lisäksi myös Etelä-Suomen taajamajuniin ja pikajuniin. Sen sijaan paikallisbussit, raitiovaunut ja metro palvelevat lähinnä paikallisia ja seudullisia liikennetarpeita.

Helsingin seudun joukkoliikenteen kansainvälistenkin vertailujen perusteella korkea asiakastytyvyisyys

perustuu HSL:n järjestämään palvelun osatekijöiden tiiviiseen integraatioon, jossa reitit, aikataulut ja vaihtopaikat on yhteen sovitettu keskenään ja kaikkiin joukkoliikennevälineisiin käyvät vaihtokelpoiset matkaliput sekä monikanavainen matkustajainformaatio mahdollistavat matkojen järkevän suunnittelun ja tekemisen.

HSL:n perustaminen vuonna 2010 oli johdonmukainen seuraus vuonna 2009 voimaan tulleesta uudesta joukkoliikennelaista. Tämän taustalla taas on EU:n palvelusopimusasetus (1370/2007), joka subsidiariteetti- eli läheisyysperiaatteeseen nojautuen edellyttää joukkoliikenteen viranomaistoimintojen organisoimista paikallisesti ja viranomaiskohtaisen palvelutasomäärittelyn laatimista suunnittelun pohjaksi.

HSL:n kokemuksen mukaan metropolialueen joukkoliikenteen nykyinen kuntayhtymäpohjainen organisoituminen tukee osaltaan em. läheisyysperiaatteen toteutumista, koska siihen liittyy kiinteä yhteys alueen kuntiin, joilla on tiivis yhteys kuntalaistensa palvelutarpeisiin ja jotka kaikissa tapauksessa vastaavat joukkoliikenteen infrastruktuurin (kadut, pysäkit, terminaalit, metro- ja raitiotiet) toteuttamisesta. Myös yhteys kuntien maankäytön suunnitteluun sekä asunto- ja elinkeinopolitiikkaan toteutuu kuntayhtymämallin kautta.

Metropolialueen joukkoliikenteen viranomaisorganisointia harkittaessa on syytä huomata HSL -kuntien voimakas rahallinen panostus joukkoliikenteeseen. HSL -kunnat käyttävät joukkoliikenteen tukemiseen vuosittain yli 300 miljoonaa euroa. Ks. seuraava asetelma:

| Osa-alue | Kunta | Joukkoliikenteen verorahoitus euroa/asukas/vuosi (2014) |
|-----------------------|-------------------------------|--|
| HSL-alue | Helsinki | 305 |
| | Espoo, Vantaa | 175 - 200 |
| | Kirkkonummi, Sipoo | 105 – 125 |
| | Kauniainen, Kerava | 70 - 80 |
| Keski-Uusimaa | Nurmijärvi, Tuusula, Vihti | 35 – 45 |
| | Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä | n. 20 |
| Itä- ja Länsi-Uusimaa | Siuntio | n. 35 |
| | Porvoo, Loviisa | n. 15 |
| | Muut kunnat | 5 -10 |

B.Liikennejärjestelmäsuunnittelu osana metropolialueen kilpailukykyä ja toimivuutta

Helsingin seudun työssäkäyntialue on maan merkittävin talousalue ja mittaluokassaan ainutlaatuinen Suomessa. Helsingin seudun työssäkäyntialueen toimivuus on elinehto Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä ja se tulee varmistaa myös kaikissa hallinnollisissa ratkaisuisa. Pääkaupunkiseudun neljän kaupungin alueelle pendelöi päivittäin lähes 120 000 työllistä. Pendelöijien osuus kunnan työllisistä on useimmissa Helsingin seudun kunnissa 40–60 % ja joissakin seudun ulkopuolisissakin kunnissa varsin korkea (esimerkiksi Siuntio 45,5 %).

Helsingin seudun 14 kunnan kesken on vahva perinne kuntien ja valtion välisestä yhteistyöstä liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jota viime vuosina on vahvistettu myös vapaaehtoisella maankäytön ja asumisen suunnittelu yhteistyöllä. Valtion ja kuntien MAL-sopimusmenettely on osaltaan kehittänyt tätä hyvän toiminnallisen alueen kattavaa yhteissuunnittelua. Suurten volyymien suunnittelu toimivana kokonaisuutena tukee tehokkaasti myös seudullista elinkeinopolitiikkaa.

Keskeinen osa seudun liikennejärjestelmän toimivuutta on joukkoliikennejärjestelmän toimivuus. Seudun joukkoliikenne on merkittävä osin HSL:n järjestämisvastuulla ja siten liikennejärjestelmäsunnittelu ja joukkoliikennesuunnittelu tukevat hyvin toisiaan nykyisessä toimintamallissa. Liikennejärjestelmäsunnittelun erottaminen pois joukkoliikennettä järjestävästä organisaatiosta (HSL) johtaisi siihen, että mm. liikenneennusteiden käsittelyyn ja kehittämiseen tarvittavia resursseja joudutaan kahdentamaan, jolloin nykyisen toimintamallin toiminnalliset ja tehokkuushyödyt menetetään.

Itsehallintoalueelle ollaan uudistuksessa siirtämässä maakuntaliittojen nykyiset tehtävät. Alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista annetun lain (7/2014) maakunnan liiton tehtävistä sääntelevän 17 §:n 6) kohdan mukaan maakunnan liitto vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsunnittelun suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa muualla kuin Helsingin seudulla.

HSL katsoo, että nykyiset maakuntaliittojen tehtävät voidaan siirtää itsehallintoalueelle. Sen sijaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnittelu tulee edelleen toteuttaa Helsingin seudun toimesta. HSL edellyttää myös, että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnittelun toimintaedellytykset sekä niiden tiivis yhteys seudun joukkoliikennesuunnitteluun tulee varmistaa jatkossakin.

C. Joukkoliikenteen ja liikennejärjestelmäsunnittelun organisointi metropolialueella

Joukkoliikenteen rooli ja merkitys metropolialueella poikkeaa selvästi muista Suomen kaupunkiseuduista. Elinkeinoelämän toimivuus ja työssäkäynti, kaupunkitilan tehokas käyttö taajamissa sekä liikenteen ympäristövaikutusten pitäminen kohtuullisina yli miljoonan asukkaan kaupunkiseudulla ei ole mahdollista ilman toimivaa ja kohtuuhintaista joukkoliikennettä. Helsingin seudun kasvaessa ja alueen maankäytön tukeutuessa aikaisempaa enemmän kestäviin kulkumuotoihin henkilöautoilun kustannuksella, joukkoliikenteen tehokkaan organisoinnin ja käyttäjälähtöisen suunnittelun merkitys korostuu.

HSL katsoo, että tarkoituksenmukaisin tapa järjestää seudun joukkoliikennettä on kuntayhtymämalli. Itsehallintoalueita muodostettaessa HSL:n tulee jatkaa nykyisen kaltaisena kuntayhtymänä siten, että siihen liitetään mahdollisesti sellaiset naapurikunnat, joiden pendelöintiaste pääkaupunkiseudun kuntiin on yli 40 % (vuoden 2012 tilanteessa Nurmijärvi, Tuusula, Järvenpää, Siuntio ja Vihti) tai osa näistä. Toisena mahdollisena vaihtoehtona HSL pitää metropolialueen omaa itsehallintoaluetta (metropoli-IHA), jos Uudenmaan muihin verrattuna suuri itsehallintoalue päätettäisiin jakaa kahteen osaan. HSL:n tehtävät voisivat tällöin siirtyä osaksi metropoli-IHA:a.

Kuntayhtymän/metropoli-IHA:n alueella tehtäisiin tässä mallissa omaa metropolialueen liikennejärjestelmäsunnittelua, joka poikkeaa liikenteen volyymien, liikennepoliittisten valintojen sekä liikennesuunnittelun käytössä olevien keinojen suhteen muun Uudenmaan suunnittelusta.

Kuntayhtymämallin/metropoli-IHA:n etuna voidaan pitää läheisyysperiaatteen toteutumista paikallisen joukkoliikenteen suunnittelussa ja kuntien rahoitusosuuden pysymistä varmuudella nykyisessä suuruusluokassa. Lisäksi vuosina 2016–17 käyttöön otettava HSL:n uusi joukkoliikenteen lippu- ja informaatiojärjestelmä uusine tariffivyöhykkeineen pystyy varmuudella vastaanottamaan tämän suuruisen toimialueen laajenuksen ilman ongelmia.

Liikennesuunnittelun yhteys maankäyttöön, asumiseen ja elinkeinopoliittikkaan toteutuisi kuntayhtymän ja metropolikuntien keskinäisen MAL-yhteistyön kautta, jossa valtiolla toivottavasti olisi edelleen merkittävä rooli, tai metropoli-IHA:n ja kuntien yhteistyönä.

15. 8. Jos se itsehallintoalue, johon katsotte kuntanne kuuluvan, osoittautuu myöhemmin tehtävän päätöksen johdosta sellaiseksi itsehallintoalueeksi, joka ei vastaa itsenäisesti sote-palvelujen järjestämisestä, onko sillä vaikutusta kunnan kantaan siitä, mihin itsehallintoalueeseen kunnan tulisi kuulua?

Ei vastauksia.

16. 9. Voitte perustella edellistä vastaustanne.

Ei vastauksia.

17. 10. Hallituksen linjauksen mukaan itsehallintoalueille osoitetaan sosiaali- ja terveydenhuollon lisäksi 1.1.2019 lähtien seuraavat tehtävät: pelastustoimen tehtävät, maakuntien liittojen tehtävät ja ELY-keskusten alueellisen kehittämisen tehtävät sekä lisäksi mahdollisesti ympäristöterveydenhuolto. Mitä muita tehtäviä olisi mielestänne tarkoituksenmukaista siirtää itsehallintoalueille?

Vastaajien määrä: 1

- HSL katsoo, että nykyiset Uudenmaan Ely-keskuksen joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvät tehtävät voidaan siirtää perustettavaan Uudenmaan itsehallintoalueeseen /maakuntaan. Lisäksi pitää ratkaista, kuinka Uudenmaan Ely-keskuksen tienpidon tehtävät järjestetään uudessa hallintomallissa.

18. 11. Millä keinoin tulisi varmistaa itsehallintoalueiden ja kuntiin jäävien tehtävien välinen yhteys hyvinvoinnin ja terveyden edistämisessä?

Ei vastauksia.

19. 12. Vapaamuotoisia huomioita hallituksen aluelinjauksesta.

Ei vastauksia.

20. 13. Vapaamuotoisia huomioita hallituksen rahoituslinjauksesta.

Ei vastauksia.