

Metropolifoorumi 24.4.2010

Kehyskunnat: sisärenkaassa vai ulkokehällä?

”Metropolialueen moderni ja luonnonläheinen kasvukunta” (Vihti).

”Elinvoimaa ja elämisen tilaa Helsingin seudulla” (Nurmijärvi).

”Luonnonläheinen mahdollisuuksien kunta asua ja yrittää toimivien liikenneyhteyksien varrella”(Mäntsälä).

”Turvallinen, luonnonltaan monipuolinen hyvien palvelujen kunta lähellä pääkaupunkia”(Kirkkonummi).

Siinä muutamien metropolialueen kehyskuntien strategioista poimittuja visioita siitä, miten kunnat ovat itsensä nähneet ja asemoineet nyt ja tulevaisuudessa. Pääkaupunkiseudun suurten kaupunkien ulkopuolelle ihmisiä houkuttelevat samantapaiset seikat. Hyvänä esimerkkinä toimikoon kotikuntani Vihti, joka on sekoitus kartanoiden ja järvien piirtämää kumpuilevaa kulttuurimaisemaa ja dynaamisesti kehittyviä elinkeino- ja asumisalueita. Innovatiivisessa ja työteliäessä kunnassa on noin 28 000 asukasta. Loistava logistinen sijainti, nopeat kulkuyhteydet, monipuoliset kaupalliset ja kunnalliset palvelu sekä joustava, laaja tonttitarjonta houkuttavat niin asukkaita kuin yritystoimintaa. Vihdistä on vain 15 minuutin matka Kehä III:lle. Vihdille on omaleimaista erittäin monipuoliset kulttuurin ja liikunnan harrastusmahdollisuudet sekä valtaosaltaan Vihdissä sijaitseva Nuuksion kansallispuisto.

Kuten aiemmissa esityksissä täällä jo on kuultu, koko metropolialueen vahvistaminen, yhteistyö ja verkostoituminen on Suomen mittakaavassa ensiarvoisen tärkeää ja siinä kehyskunnatkin totta kai haluavat olla mukana. Tätä tukee myös Helsingin seudun yhteistyökokouksen 14 kunnan puitteissa luotu Helsingin seudun visio 2050, joka korostaa tiiviin ydinalueen ympärillä olevaa omaleimaisten keskusten verkostoa. Mutta metropolialueen sisällä vastakkainasettelun aika ei valitettavasti kaikilta osin ole vielä ohi. Otan esimerkin valtion ja kuntien välisestä asuntotuotantoa koskevasta aiesopimuksesta. Siinä kehyskunnille osoitettiin vuosittaiset määrät, minkä verran asuntoja tulee kuhunkin kuntaan kaavoittaa ja valmistua. Kunnat myös velvoitettiin huolehtimaan, että 20% asuntotuotannosta on sosiaalisesta tuotettuja, kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja. Valtio lupasi puolestaan auttaa mm. liikennehankkeiden vauhdittamisella.

Tällä hetkellä uusien ratahankkeiden kohtalo Uudellamaalla näyttää olevan aikalailta auki ja jos uusia ratahankkeita valmisteilla olevaan maakuntakaavaan saadaan, on vielä ratkaisematta mikä hanke saa mahdollisuuden toteutua. Huomattavaa on, että valtion liikenneinvestoinneista taistelee myös koko muu Suomi. Tällä hetkellä keskustellaan mm. Huutokosken radan perusparantamisesta. Meidän täällä Uudellamaalla ei siis pidä kamppiaa toistemme hankkeita tai pyrkiä esimerkiksi maakuntakaavalla rajoittamaan niitä, vaan tehdä kaikkemme, jotta valtion rahat suuntautuisivat tänne Uudellemaalle, missä pääosa ihmisistä ja yrityksistäkin on.

Turun moottoritie tulee tukkeutumaan jo parin vuoden kuluessa. Vihti yhdessä muiden Länsiradan vaikutusalueen kuntien (Helsinki, Espoo, Kirkkonummi ja Lohja), Uudenmaanliiton, alueellisen Ympäristökeskuksen ja Ratahallintokeskuksen kanssa muodostaa ohjausryhmän, jonka yksiselitteisenä tavoitteena on saada Länsirata-hanke seuraavaan liikennepoliittiseen selontekoon. Tulevan ratalinjauksen vaikutusalueella asuu joka tapauksessa 100 000 – 150 000 asukasta vuoteen 2030 mennessä, radan valmistuttua vaikutusalueella asuu jo 250 000 asukasta eli Espoon kokoista kaupunkia vastaava määrä. Länsiradan osalta on jo valmiina maankäytönsuunnitelun linjaus, joka voidaan huomioida kaavoja laadittaessa. Rataan perustuva pendelöinti hidastaa osaltaan ilmastonmuutosta vähentämällä hiilidioksidipäästöjä.

Ratahankekeskustelujen yhteydessä on ratkaisematon ja alati vaihteleva käsitys siitä, pitääkö ensin olla kaavoitus ja asukkaat eli käyttäjät vaiko päätös raideyhteydestä jonka jälkeen aletaan vasta rakentaa tuleville matkustajille asuinpaikkoja. Kehyskunnan näkökulmasta kaavoitus ja uusien niin asuin- kuin elinkeinoalueiden suunnittelu ja rakentuminen pitää olla mahdollista niin, että varaudutaan muuhunkin joukkoliikenteeseen ja sen puuttuessa monin paikoin maaseutumaisilla alueilla myös on hyväksyttävä se, että henkilöautoillakin joudutaan liikkumaan. Vaikka aina valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista lähtien yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen mm. ilmastonmuutoksen vuoksi on keskeinen periaate, pitää vapaassa Suomessa jo perustuslainkin nojalla sallia ihmisille vapaa mahdollisuus valita asuinpaikkansa ja hyväksyä jonkin verran myös haja-rakentamista. Hajarakentamiskeskustelun yhteydessä usein unohtuu, että sen määrä on tälläkin hetkellä kovin pieni suhteessa kaava-alueille syntyviin asuntoihin. Jopa niin pieni, että sitä voidaan kai pitää enemmän rikkautena kuin rasitteena. Esimerkiksi Vihdissä viime vuonna 14 % ja kuluvana vuonna 8% rakennusluvista on kaava-alueiden ulkopuolella. Ymmärrän toki haja-rakentamisen ohjaamisen tarpeen, mutta haluaisin muistuttaa mittasuhteista. Myös täällä kokoomuslaisessa seminaarissa valinnanvapaus arvona tulee muistaa näitäkin asioita mietittäessä.

Ratahankkeiden toteutuminen tai edes niistä päätöksen saaminen vaikuttaa kuntien väestönkasvuennusteisiin ja sitä kautta mm. kunnallisten palveluiden järjestämisen tarpeeseen ja aikatauluun. Kasvukunnissa kouluihin ja päiväkoteihin joudutaan investoimaan jatkuvasti ja suunnitelmia niiden osalta on vaikea ennakoida jos ei ole tiedossa väestönkasvuun vaikuttavat merkittävimmät seikat. Näinä kireinä kuntatalouden aikoina tulevien investointien ennakointi kun olisi vielä entistäkin tärkeämpää.

Tutkimukset osoittavat, että Länsi-Uudenmaan kuntien ostovoima valuu Kehä III:sen sisäpuolelle, mikä omalta osaltaan lisää liikennemäärien kasvua. Näin varmasti on asia myös muissa kehyskunnissa. Meillähän on tavoitteena, että kasvaville asukasmäärille on sekä palvelut että työpaikat saatavissa lähiseudulta. Emme voi emmekä halua jäädä työvoiman syöttöalueeksi ja se ei ole edes kestävällä pohjalla, koska se lisää jatkuvasti pendelöintiä. Kehyskuntia ei saa museoida maaseutuvarannoksi vaan tulee mahdollistaa ennakkoluulottomasti erityyppisten palveluiden ja työpaikkojen kehittyminen, jolloin saadaan yhä useampi ruuhkassa matkaava työllistymään lähempänä kotiaan. Harmituksen aihe niin Vihdissä kuin muissakin kehyskunnissa on, että mm. maakuntakaavasta päätettäessä päätösvalta on käytännössä pääkaupunkiseudun edustajilla. Eli he viime kädessä ratkaisevat, missä pks:n ulkopuolella asuvat uusmaalaiset saavat käydä hakemassa erikoistavarakaupan ja kaupan suuryksiköiden palveluja. Me vihtiläisethän olemme saaneet olla tämän keskustelun polttopisteessä viimeiset kolme vuotta oman kärkihankkeemme, Etelä-Nummelan kehittämisen yhteydessä esillä olleessa tapahtumasarjassa, jolle tällä viikolla tuli piste kun yrittäjä perui hankkeensa turhautuneena suomalaiseen kaavoituspolitiikkaan. Vihdin kunta kyllä jatkaa edelleen alueen kaavoittamista ja kehittämistä omien suunnitelmiensa mukaan.

Viime viikolla maan suurimmassa sanomalehdessä vaalirahakohun yhteydessä ministeri Vapaavuori kommentoi maankäyttö- ja rakennuslain uudistusta, joka ohjaa kauppaliikkeiden kaavoitusta aiempaa tiukemmin. Sen tulkintaohjeita oltiin päivittämässä mutta päätettiin ryhtyä lainmuutokseen kun selvisi, miten suuria kaupan yksiköitä suunnitellaan. Siis Kehä III ulkopuolelle. Tästä tiukentuneesta linjasta ovat nyt vihtiläisten ja muiden länsiuusmaalaisien lisäksi saaneet kärsiä porvoalaiset ja muut itäuusmaalaiset, joille myös tuli tyritys Kuninkaanportin hankkeen osalta. On selvää, että jokainen tarkastelee asioita omista lähtökohdistaan, niin myös ministeri, joka maksullisessa tiedotteessaan muistuttaa, että hänellä on ”näyttöjä Helsingin puolesta tehdystä työstä ja järkevistä ratkaisuista helsinkiläisten hyväksi”.

Itse olen täällä kehyskunnan edustajana ja katselen asiaa siltä kantilta miten se täältä katsottuna näyttää: saisimme muodostua nukkumalähiöiksi ottamaan vastaan pääkaupunkiseudun asuntorakentamisen painetta eli siinä asiassa olisimme tiukasti sisärenkaassa. Mutta työpaikkojen ja kaupallisten palveluiden perään pitäisi matkustaa kehien sisäpuolelle, mielellään junalla, jota ei olla meille kuitenkaan ehkä antamassa, tai autoillen mahdollisesti maksaen ensin ruuhkamaksua alueen rajalla. Eli näiltä osin kehyskunnat olisivat ulkokehällä. Tämä nyt on melko kärjistetty näkemys mutta tällaista puhetta paljon kuulee. Pahoittelen myös, että näinkin kriittisesti joudun oman puolueen ministeristä toteamaan, mutta niinkin asia on, että hän on julkisesti esittänyt voimakkaan kielteisen kannan mm. kauppakeskushankkeisiin, ja sitä kautta kehyskuntien mahdollisuuksiin lisätä työpaikkaomavaraisuutta ja palvelujen tarjontaa asukkailleen.

Kuten jo alussa totesin, me kaikki olemme varmasti samaa mieltä siitä, että Helsingin seudun kilpailukyky on koko Suomen mittakaavassa elintärkeä asia. Siitä, miten kilpailukyky saavutetaan olemme eri mieltä. Maakuntakaavasuunnittelussa hahmoteltu pääkaupunkiseudun betoninyrkki ajaa voimakkaasti pääkaupunkiseudun kuntien asiaa, mutta lisääkö se todella Helsingin seudun kilpailukykyä, vai onko kysymys valtapolitiikasta?

Me kokoomuslaiset harvemmin kuvittelemme, että voimakas keskusjohtoinen suunnittelu ja vallankäyttö johtaa kilpailukykyisimpään lopputulokseen. Minä ja monet muut uskomme ihmisten valinnanvapauteen ja siihen että maankäytön suunnittelun tulee olla mahdollistavaa, eikä rajoitteita lisäävää.

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja ilmastopolitiikkaa ei saa käyttää keppihevosenä vallankäytölle, joka polkee ihmisten perustuslaillisia oikeuksia. Nyt tulkinta-oikeus edellä mainituista näyttää kuuluvan Helsingille ja helsinkiläisille poliitikoille.

Kyllä ihmiset itse tietävät mitä haluavat asua ja yritykset missä yrittävät. Minä uskon, että tehokkaimmin Helsingin seudun kilpailukykyä voidaan edistää uusilla raideliikenteen ratkaisuilla, tarjoamalla ihmisille houkuttelevia asumisvaihtoehtoja ja vahvistamalla elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia tarjoamalla tontteja niiden tarpeiden pohjalta. Kykeneekö Pääkaupunkiseutu yksin tähän ja miksi Pääkaupunkiseudulle tulisi antaa yksinomaisen mandaatti tähän? Kaikki osajat eivät halua asua ja yrittää Kehä III sisäpuolella.

Oleellinen muutos lähivuosina on ollut se, että ennen luontoa lähellä olevaa elämän tapaa ja asumista pidettiin ympäristön kannalta parhaana vaihtoehtona. Nyt parasta tuntuu olevan ihmisten kerääminen maantieteellisesti suppealle alueelle ja mahdollisimman tiiviiseen asumisympäristöön. Mitään välivaihtoehtoa ei haluta tutkia. Olisiko hajakeskitetty-sormivaihtoehto kuitenkin se, joka parhaiten vastaisi ihmisten sekä yritysten tarpeita ja johtaisi tätä kautta parhaaseen mahdolliseen kilpailukykyyn? Eivätkö juuri kehyskunnat ja niiden tarjoamat asumisen, yhteisöllisyyden ja asukaslähtöisen elämisen mahdollisuudet tee metropolialueesta eurooppalaisessa mittakaavassa ainutlaatuisen? Yhdyskuntarakenteen linjakas suunnittelu sekä asunto- ja palvelutuotannon ja yritystoiminnan monipuolistaminen antavat oikeutuksen kehyskuntien kehittymiselle myös tulevaisuudessa, jolloin voimme ottaa oman merkittävän paikkamme metropolialueella! Kiitos.

Tiina Noro, Vihdin kunnanvaltuuston puheenjohtaja