

YLEISTÄ

MAL 2023 -suunnitelma on järjestyksessään toinen yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, joka on valmisteltu tiiviissä seudullisessa yhteistyössä Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön ja täydentää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavoitusta. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla sen sijaan on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2014).

MAL 2023 -suunnitelma on vuoteen 2040 ulottuva strateginen seudullinen suunnitelma, jossa luodaan näköalaa myös pitkällä aikavälillä vuoteen 2060 asti. Vuonna 2023 valmistuvaan suunnitelmaan on sisällytetty seudun maankäytön sijoittaminen, asuntotuotanto ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Suunnitelma toimii kuntien yhteisenä tahdonilmaisuna seudun kehityksestä. Suunnitelma ei ole luonteeltaan juridisesti sitova, mutta muodostaa osaltaan lähtökohtia kuntien kaavoitukselle, asunto-ohjelmille ja liikennejärjestelmän kehittämiselle. MAL 2023 -suunnitelma toimii lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

KUUMA-seutu on ollut aktiivisesti mukana suunnitelman valmistelutyössä HLJ-toimikunnan, MAL-neuvottelukunnan, MAL-projektiryhmän ja muiden seudullisten yhteistyöryhmien toiminnassa. Valmistelua ohjanneet HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat työskennelleet tiiviisti maankäytön, asumisen ja liikenteen näkökulmien nivomiseksi seudullisesti yhteen.

Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti ja kasvun odotetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Tavoiteltu kasvu niin väestön kuin työpaikkojen osalta edellyttää kuitenkin yhteistä seudullista suunnittelua, jotta seudun elinvoimaisuus, kilpailukykyisyys ja houkuttelevuus voidaan turvata. Liikkumisen ratkaisulla on oma merkittävä roolinsa, sillä liikennemäärien kasvaessa liikenteen sujuvuudesta ja toimivuudesta huolehtiminen korostuu. Kestävän liikkumisen edistäminen Helsingin seudulla on erittäin tärkeää; joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen ja kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ovat keskeisessä roolissa.

Hyvinvointialueiden käynnistymisen myötä kuntien taloudellinen asema muuttuu ja esimerkiksi investointikyky voi heikentyä olennaisesti verotulopohjan kaventumisen seurauksena. KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että valtio sitoutuu Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kiinnittää huomiota myös valtiosuusjärjestelmän uudistustarpeisiin kasvavien kuntien näkökulmasta.

KUUMA-seudun yhteisen lausunnon näkökulma on seudullinen ja keskittyy koko alueen kehittämiseen. Yksittäisten kuntien näkemykset esimerkiksi liikennehankkeiden osalta tuodaan esiin kuntien omissa lausunnoissa.

MAL-suunnittelu on erityisesti viimeisellä suunnittelukaudella monipuolistunut, erityisesti tämä näkyy laaja-alaisina selvitystöinä ja kattavina vaikutusten arviointeina. Kuluvalla suunnittelukaudella on tehty enemmän laaja-alaisia selvityksiä kuin aikaisemmin. MAL-suunnittelulla edelleen kuitenkin ohjataan pääasiassa asuntotuotannon määrällisiä tavoitteita, hallintamuotoja sekä niihin sidottuja liikennehankkeiden valtiosuuksia. Tulevilla MAL-kierroksilla tulisikin fokuksia nimenomaan maankäytön ja liikenteen kysymyksiin. Nyt panostetaan mittaviin selvityksiin, joiden vaikuttavuus lopputulokseen on vähäinen.

MAL-suunnitelmassa CO₂ -päästöjen puolittaminen on asetettu yhdeksi sitovaksi päätavoitteeksi. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä tätä tavoitetta ei tulla saavuttamaan. Suunnitelmassa tulisi tuoda selvemmin esiin, että tämä asia hyväksytään sen sijaan, että pyritään lisäämään toimenpiteitä, joiden vaikuttavuus on hyvin vähäinen tai vähintäänkin epävarma. On normaalia, että suunnittelulla ei päästä aina kaikkiin tavoitteisiin.

Suunnitelmassa on myös otettu kantaa hyvin yksityiskohtaisella tasolla kuntien maankäytön suunnitteluun sekä asunto- ja liikennepolitiikkaan liittyviin toimenpiteisiin. Osa toimenpiteistä MAL-suunnitelmassa on hyvin epävarmalla pohjalla. Suunnitelmassa tulisi tarkentaa ne tahot, joiden vastuulla toimenpiteiden toteuttaminen on.

MAANKÄYTTÖ

KUUMA-kunnat pitävät hyvänä, että uusi maankäyttö sijoitetaan kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyiseen kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämiseksi. MAL-sopimus ei kuitenkaan saa toimia esteenä KUUMA-kuntien kylien omien edellytystensä mukaiselle kehitykselle, joka ei käytännössä ole seudullisesti merkittävää maankäyttöä.

MAL-suunnittelussa on edellisen kahden suunnittelukierroksen aikana alettu kattavammin huomioida pääkaupunkiseudun ohella myös KUUMA-kuntien erityispiirteitä. Tämä näkyy suunnitelmassa konkreettisesti liikennejärjestelmää ja maankäyttöä koskevissa asioissa. KUUMA-seudun tarpeisiin luodut joukkoliikennekartat ovat olleet tarpeellisia. Lisäksi liityntäpysäköinnin sekä asemanseutujen tiivistäminen KUUMA-kuntien alueilla edistää kestävien kulkutapaosuuksien lisäämistä myös pääkaupunkiseudulla. KUUMA-seutu haluaa muistuttaa, että kestävä yhteiskuntarakenteen kehittämiseksi on tärkeää, että valtio ryhtyy MAL-suunnitelman linjausten mukaisesti toimenpiteisiin, jotta kunnat saavat ostettua kohtuulliseen hintaan asemanseutujen ympäristöjen maa-alueita.

ASUMINEN

KUUMA-seudun kunnat pitävät tärkeänä, että MAL 2023 -suunnitelmassa on tunnistettu seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet, jotka tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Monimuotoinen seutu jakautuu erilaisiin alueisiin, joilla on oma roolinsa seudun yhteisten tavoitteiden toteuttamisessa.

MAL 2023 -suunnitelman mukaan seudulle rakennetaan vuosittain 16 500 asuntoa (vuodet 2024–2027). KUUMA-kuntien osalta asuntotuotantotavoite on 3 800 asuntoa vuodessa. Lausunnolla olevassa suunnitelmassa asuntotuotannon taso on samantasoinen kuin MAL 2019 -suunnitelmassa. Nousseet rakennuskustannukset, energian hinta ja asuntolainojen korot vaikuttavat asuntojen rakentamiseen ja rakentamisen vauhtiin. KUUMA-kunnat pitävät tärkeänä, että asuntotuotantomääriä ei nosteta nykyisestä tasosta, sillä jo nykyinen asuntotuotantotavoite on haasteellista saavuttaa. KUUMA-seudulla pienin kuntakohtainen vuosittainen asuntotuotantotavoite on 80 asuntoa ja suurin 560 asuntoa.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksessa on linjattu, että KUUMA-kunnissa ARA-tuotantoa valmistuu 20 prosenttia (760 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta. KUUMA-seutu korostaa, että ARA-asuntojen osuus voi olla enintään 20 % tavoitteesta. ARA-tuotannon osuutta ei tule nostaa KUUMA-seudulla, koska ARA-tuotanto on keskittynyt kerrostalotuotantoon sekä kuntien ja kaupunkien keskustoihin. KUUMA-seudun kunnat katsovat, että ARA-tuotanto ei saa kasaantua KUUMA-kuntien keskusta-alueille.

Asumisen laatu ja monipuolisuus on tunnistettu yhä vahvemmin tärkeänä tekijänä määrällisen asuntotuotantotavoitteen rinnalla. On hyvä asia, että MAL-suunnitelmassa on nostettu seudulliseksi tahtotilaksi asuntotuotannon monipuolisuudesta huolehtiminen muun muassa huoneistotyyppi-, talotyyppi- ja hallinta- ja rahoitusmuotojakautuksen laadullisella ohjauksella. Myös puurakentamisen edistäminen tulee ottaa MAL-suunnitelmassa huomioon.

KUUMA-kunnat painottavat, että ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan on tärkeää jatkaa. Lisäksi tulevien hyvinvointialueiden ja kuntien asumisneuvonnan rooleja on tärkeää selventää.

LIIKENNE

KUUMA-seudun näkökulmasta pääradan kehittäminen on erittäin tärkeä liikenteen sujuvuuden kannalta. Pääradan kehittämisen 3. vaihe olisi välttämätöntä saada toteutumaan heti toisen vaiheen valmistuttua, jotta yhteys muodostuu myös seudun pohjoisimmista osista sujuvaksi.

KUUMA-seutu pitää myönteisenä, että Kerava - Nikkilä -radan henkilöliikenne on mukana suunnitelmassa, koska sillä on seudullista merkitystä poikittaisyhteyksien kannalta sekä kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. On myös erittäin positiivista, että valtakunnallisesti tärkeiden logistiikan poikittaisyhteyksien kehittäminen (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV:n suunnittelu, valtatie 25 Hanko - Mäntsälä) sisältyvät MAL-suunnitelman investointiohjelmaan. Hankkeilla on tavaraliikenteen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn näkökulmasta suuri merkitys. Esimerkiksi valtatie 25 (Kehä V) on kärsinyt pitkään toimivuus- ja turvallisuusongelmista. Ilman perusparannusta valtatie 25 on palvelutasoltaan Etelä-Suomen huonoin päätie. Kehä V:llä on nykyisellään enemmän onnettomuuksia kuin Kehä III:lla liikennemääriin suhteutettuna. Valtatie 25 Hangon ja Mäntsälän välillä kuuluu myös maanteiden pääväyliin.

Aikaisemmillä MAL-suunnittelukierroksilla väliinputoajiksi jääneet keskisuuret hankkeet on otettu huomioon MAL 2023 -suunnittelussa. Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Lisäksi elinkeinoelämän kilpailukykyyn turvaaminen edellyttää toimivia logistisia yhteyksiä. Esimerkkinä asumisen lisäämistä ja kestävästä maankäytöstä ensisijaisella vyöhykkeellä tukevasta keskisuuresta hankkeesta voidaan mainita Masalanportin eritasoliittymä (Kehä III) Kirkkonummella. Hanke parantaa Kehä III (kt 50) länsipään liikenneturvallisuutta poistamalla viikkaan tiejakson tasoliittymiä. Logistiikan toimivuutta parantavana keskisuurena hankkeena KUUMA-seutu puolestaan nostaa esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän. Molemmat hankkeet ovat mukana MAL-suunnitelman investointiohjelmassa ja ovat hyötykustannussuhteeltaan seudun parhaiten kannattavia hankkeita.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja kestävien matkaketjujen mahdollistaminen on tärkeä näkökulma MAL-suunnittelussa. Pysäköinnin hinnoittelussa ja kapasiteetin mitoituksessa ei tule heikentää liityntäpysäköinnin olosuhteita, etenkin kehysalueella tämä on keskeinen kysymys.

Yhtenäisen pysäköintipolitiikan muodostaminen laajalle Helsingin seudulle ei ole realistista. Kunnat poikkeavat toisistaan yhdyskuntarakenteeltaan ja olosuhteiltaan, eikä esimerkiksi kunnallista pysäköinninvalvontaa ole kaikissa kunnissa.

KUUMA-seudun työpaikka- ja logistiikka-alueille ei tule asettaa velvoitetta maksulliseen pysäköintiin. Ratkaisu olisi haitallinen elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja työssäkäynnin näkökulmasta. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että joukkoliikenteen palvelutaso saattaa olla heikko tai olematon em. alueiden kannalta.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi. Joukkoliikenteen lisäpanostuksia pohdittaessa HSL-alueen rinnalla tulee nostaa esiin lisäpanostukset myös ELY-vetoiseen joukkoliikenteeseen ja valtion ostamaan alueelliseen lähijunaliikenteeseen (R/Z-junat). Rantaradalta lakkautettiin vuonna 2016 valtion ostoliikenne.

Hangonradan sähköistyksen myötä rantaradalle on suunniteltu lisäliikennettä, joka tulisi ottaa valtion ostoliikenteen piiriin.

Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää, esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen edellyttää määrätietoista kehittämisotetta. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on positiivisia vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. Kävelyn ja pyöräliikenteen hanketarpeita on kuitenkin paljon, monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon. Valtion tulisi osallistua suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maantieverkolle sijoittuvia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa.

KUUMA-seutu kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Maantieverkolla on lukuisa joukko pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää tienpitäjältä riittävää resursointia. KUUMA-seudulla tällaisia hanketarpeita ovat muun muassa keskisaarekkeelliset suojatiet ja koulumatkaliikenteen turvallisuutta parantavat linja-autopysäkkien levennykset.

KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. MAL 2023 -suunnittelun vaikutusten arvioinnin suosituksissa ei ole otettu huomioon tiemaksujen negatiivisia vaikutuksia tai näiden kohdentumista kehysalueelle. Negatiivisiin vaikutuksiin lukeutuvat muun muassa työvoimasaavutettavuuden heikentyminen ja kohdentuminen liikkujiin, joilla ei ole vaihtoehtoa oman auton käytölle. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.

KUUMA-seutu suhtautuu torjuvasti ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoon Helsingin seudulla. Työssäkäynnille ei tule muodostaa esteitä tai kynnystä henkilöautoille suunnattujen ympäristövyöhykkeiden muodossa. KUUMA-seudulla joukkoliikenteen palvelutaso on monilla alueilla heikko tai olematon, eikä näin ollen välttämättä tarjoa vaihtoehtoa omalle autolle. KUUMA-seutu ei myös hyväksy nopeusrajoitusten laskemista maanteiden pääväylillä keinona pyrkiä vähentämään liikenteen CO₂-päästöjä. Nopeusrajoitusten laskeminen heijastuisi haitallisesti työmatkaliikenteeseen ja kasvattaisi matka-aikoja.

Valtion tulee sitoutua pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Valtion vuosittainen KUHA-rahoitus Helsingin seudulle tulee nostaa vähintään 15 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen. KUHA-rahoitus on KUUMA-seudun näkökulmasta keskeinen instrumentti parantaa liikenneverkon toimivuutta. KUUMA-seudulla odottaa useampi meluntorjunnan hanke suunnittelun käynnistämistä ja valtion sitoutumista niiden toteuttamiseen.

Kehä III:n (kantatie 50) länsiosan, jonka maankäyttö tehostuu voimakkaasti, ja Länsiväylän (kantatie 51) Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä liittymätarpeita tulee edistää. Länsiväylän (kantatie 51) yleissuunnitelman laadinta on käynnistymässä Kirkkonummen ja Siuntion välillä. Vilkasliikenteinen tiejakso on Uudenmaan vaarallisimpia päätiejaksoja ja hankkeen edistäminen on sen vuoksi erittäin perusteltua. Hanke palvelee myös laajemmin elinkeinoelämää ja kuljetustarpeita.

Myös Espoo-Salo-oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Rata tulisi lisätä MAL-suunnitelman liikenneverkkoon esimerkiksi omalla erillisellä merkinnällään, sillä hanke on tärkeä seudun maankäytön ja esimerkiksi lähijunaliikenteen kehittämisen näkökulmista. Rata mahdollistaisi maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävän liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä. Toisaalta ESA-rata ei saa heikentää rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa, ja rantarataa tulee jatkossakin kehittää samoin kuin sen lähijunaliikennettä.