

KUUMA-seudun lausunto MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arviointiselostuksen luonnoksesta

Lausuntopyyntö 752/08.00.00.01/2020

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

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?

i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?

ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?

iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta (päivitetty arviointiselostus julkaistaan 17.4.2023)?

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.

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 valtionosuusjärjestelmän uudistustarpeisiin kasvavien kuntien näkökulmasta.

MAL-suunnittelu on erityisesti viimeisellä suunnittelukaudella monipuolistunut, erityisesti tämä näkyy laaja-alaisina selvitystöinä ja kattavina vaikutusten arviointina. Kuluvalle suunnittelukaudella on tehty enemmän laaja-alaisia selvityksiä kuin aikaisemmin. MAL-suunnittelulla edelleen kuitenkin ohjataan pääasiassa asuntotuotannon määrällisiä tavoitteita, hallintamuotoja sekä niihin sidottuja liikennehankkeiden valtionosuuksia. Tulevilla MAL-kierroksilla tulisi keskittyä 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 täysimääräisesti.

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.

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. ARA-tuotantoa tulisi toteuttaa myös muissa asumismuodoissa kuin kerrostaloasumisessa.

KUUMA-seudun näkökulmasta pääradan kehittäminen on erittäin tärkeä liikenteen sujuvuuden ja luotettavuuden 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 kestävän 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 kilpailukyyn 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 kilpailukyyn turvaaminen edellyttää toimivia logistisia yhteyksiä. Valtion tulee sitoutua osaltaan tukemaan MAL-sopimuksen asuntotuotantotavoitteita liikennehankkeilla. Esimerkkinä asumisen lisäämistä ja kestävästä maankäyttöä ensisijaisella vyöhykkeellä tukevasta keskisuuresta hankkeesta voidaan mainita Masalanportin eritasoliittymä (Kehä III) Kirkkonummella. Hanke parantaa Kehä III (kt 50) länsipään liikenneturvallisuutta poistamalla vilkkaan tiejakson tasoliittymiä. Logistiikan toimivuutta parantavana keskisuurena hankkeena KUUMA-seutu puolestaan nostaa esiin Mäntsälän Kapulin teollisuusalueen eritasoliittymän. Molemmat hankkeet ovat mukana MAL-suunnitelman investointiohjelmissa ja ovat hyötykustannussuhteeltaan seudun parhaiten kannattavia hankkeita.

2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?

i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?

ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?

iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?

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.

Kestävän yhteiskuntarakenteen kehittämiseksi on tärkeää, että valtio ryhtyy MAL-suunnitelman linjausten mukaisesti toimenpiteisiin, jotta kunnat saavat ostettua kohtuulliseen hintaan asemanseutujen ympäristöjen maa-alueita ja muita valtion omistamia alueita, jotka sijaitsevat asuntotuotannon kannalta hyvillä sijainneilla. Lisäksi KUUMA-seutu pitää tärkeänä määräaikaista verovapautta myytäessä maata kunnalle yhdyskuntarakentamisen tarpeisiin. Edellisestä verovapausjaksosta on jo kulunut vuosia ja se on ollut tehokas keino maanhankintaan sekä kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.

Parhaillaan myös valmistellaan Euroopan unionissa ja kansallisella tasolla säädöksiä, joiden vaikutuksista kuntien maankäyttöön ja maapolitiikkaan ei ole riittävästi tietoa. Ennallistamisasetus, maankäytön muutosmaksut, maankäyttö- ja rakennuslain ja lunastuslain mahdollinen muutos pakottavat arvioimaan uudestaan MAL-suunnitelman keskeisiä toteuttamismahdollisuuksia.

Lausunnossaan KUUMA tuo esille tarpeen Helsingin seudun yhteisestä näkemyksestä asuntotuotannon ohjaamiseen. MAL 2023 -suunnitelman valmistelutyössä tunnistetut yhteiset asumisen laadun elementit toimivat linjakkaana valmistelupohjana seudun kuntien asuntopoliittisille ohjelmille sekä asuntotuotannon tarkemmalle ohjaamiselle kuntien omalla huoneisto- ja talotyypijakauman monipuolisuuden sekä hallinta- ja rahoitusmuotojakauman laadullisella ohjauksella. Yksi keskeisistä tavoitteista on seudun tasapainoinen kehitys ja tämä osaltaan edellyttää toimia koko seudulla. MAL-työ yhtenäistää linjauksia ja tukee kuntia mm.

asumisen laadullisissa kysymyksissä ja vahvistaa yhteisvastuullisuutta seudun asuntotuotannon monipuolistamisessa.

Lausunnossaan KUUMA tuo myös esiin asuntotuotannon laajemmat kytkökset ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin vastaamisessa sekä investointien kokonaistaloudellisuuden. Puurakentamisen edistämisen rinnalla tulisi huomioida myös muu vähähiilinen rakentaminen. Tärkeää olisi rakentaa asuntoja, jotka kestävät käytössä vuosikymmenestä toiseen ja joita voidaan muuttaa asujien tarpeiden muuttuessa. Lisäksi asunnot kattavat huomattavan osan kotitalouksien varallisuudesta ja myös institutionaalisilla sijoittajilla, kuten eläkeyhtiöillä, on suuria asunto-omistuksia. Asuntokanta onkin huomattava osa kansantalouden kokonaisvarallisuutta. Asuntojen arvon säilymisellä on täten myös laajempi kansantaloudellinen merkitys.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos tuo hyvin esille tärkeät näkökulmat kaupunki-uudistusalueista, mutta KUUMA-kunnat näkevät, että laadullisen ohjauksen keinoja tarvitaan jossain määrin kaikkialla – myös niillä alueilla, joilla kaupunki-uudistusalueiden kriteerit eivät ole vielä täyttyneet. Toisin sanoen, yhteinen seudullinen näkemys asumisen laadusta sekä tämän toteuttamisen edellytysten varmistaminen ennaltaehkäisevät osaltaan uusien raskaampia toimia edellyttävien kaupunki-uudistusalueiden syntymistä. Asumisen kustannukset ovat seudulla edelleen korkeat kasvaneesta asuntotuotantomäärästä huolimatta. Seudun asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Tällä on vaikutuksia muun muassa palvelusektorin työvoiman saatavuuteen ja sitä kautta seudun vetovoimatekijöihin.

MAL-sopimuksen yksi keskeinen tavoite on kohtuuhintaisuuden asumisen mahdollistaminen. Suunnitelmaluonnoksen valmistelutyössä nostettiin esiin muun muassa kohtuuhintaisuus myös omistusasumisen puolella sekä välimallisen asuntotuotannon edistämisen mahdollisuudet. Näihin olisi tarvittu kehittämistavoitteita. ARA-tuotannon ohella KUUMA-kunnat näkevät tarvetta kehittää muuta kohtuuhintaista asumista. Myös valtion tulee edistää ARA-tuettua omistus- ja osaomistusasumista joko uusien mallein tai olemassa olevia malleja kehittäen. Lisäksi tulee etsiä uudenlaisia kohtuuhintaisia asumisen ratkaisuja (ns. välimalli), joiden avulla voidaan tarjota vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa oleville asukkaille.

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

KUUMA-seutu pitää Liikenne 12 -suunnitelman mukaista yhteisrahoitusmallia ja sen sisältämää periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, kohtuuttomana. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

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 kilpailukyvyyn ja työssäkäynnin näkökulmasta. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että joukkoliikenteen palvelutaso saattaa olla heikko tai olematon kyseisten alueiden näkökulmasta.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio panostaa 150 miljoonaa euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason

parantamiseksi. Korotuksen tulee kohdistua tasapuolisesti koko Helsingin seudulle, eikä sen tule vähentää valtion muuta rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Joukkoliikennetukea tulisi suunnata myös pitkien matkojen lipunhintojen alentamiseen kehysalueelta pääkaupunkiseudulle. 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. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät merkittävästi rahoitustaan pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Toteutuksen ohella myös suunnittelu vaatii riittävää resursointia.

Pääverkon ohella rahoitusta tulee ohjata myös muun jalankulku- ja pyöräverkon kehittämiseen KUUMA-seudulla. Kävelyn ja pyöräliikenteen hanketarpeita on 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 sijoituvia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa. Maantieverkon hankkeet lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä erityisesti kehysalueella.

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. Lisäksi hyödyt eivät olisi kovin merkittäviä.

Valtion tulee sitoutua pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Vuodesta 2024 alkaen valtionrahoitus Helsingin seudun pieniin liikennehankkeisiin tulee nostaa vähintään 15 miljoonaan euroon vuodessa eli yhteensä vähintään 60 miljoonaan euroon kaudella 2024 - 2027. Pienten hankkeiden rahoitus on KUUMA-seudun näkökulmasta keskeinen instrumentti parantaa liikenneverkon toimivuutta. KUUMA-seudulla odottaa useampi meluntorjunnan hanke suunnittelun käynnistämistä ja valtion sitoutumista niiden toteuttamiseen. Näillä pienillä hankkeilla parannetaan myös

kestävän liikkumisen edellytyksiä ja liikenneturvallisuutta tukien keskeisesti MAL-tavoitteita KUUMA-seudulla.

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 käynnistynyt 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.

3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?

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.

4. Muuta avointa palautetta

MAL-suunnitelmassa on alettu viime vuosina paremmin kuulla ja ymmärtää kehysalueen tarpeita. Se näkyy tällä suunnitelmakierroksella selkeämmin. Tavoitteet ovat kuitenkin osin ristiriitaisia KUUMA-seudun näkökulmasta. Alueiden tasapuolinen menestyminen ja hyvinvoinnin turvaaminen voi olla osin ristiriidassa voimakkaan hiilipäästöjen vähentämisen näkökulmassa. KUUMA-seutu pitää kaikkia tavoitteita tärkeinä, mutta yhden tavoitteen voimakas painottaminen voi heikentää toisia tavoitteita. KUUMA-seudun näkökulmasta on tärkeää, että tavoitteiden saavuttamisessa löydetään tasapaino ja ettei yhtä tavoitetta painoteta liiaksi toisen kustannuksella. KUUMA-seudun menestyminen ja hyvinvointi ovat tärkeitä koko Helsingin seudun tasapainoisen kehittämisen ja yhtenäisyyden vuoksi unohtamatta hiilipäästöjen vähentämistä.