

Kirkkonummen kunnan lausunto MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta

Helsingin seudun MAL 2023 suunnitelmaluonnos (Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelma sekä siihen liittyvä taustaraporttiluonnos 3.4.2023, kt. liitteet) on järjestyksessään toinen yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, joka on valmisteltu tiiviissä seudullisessa yhteistyössä Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Lausuntoaineistoon sisältyy myös erillinen asiakirja vaikutusten arvioinnista (MAL 2023 suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointiselostus 14.4.2023, kt. liite). Todettakoon, että MAL-suunnittelua on viety eteenpäin vuonna 2021 MAL -suunnitelman puiteohjelman pohjalta.

Tässä lausunnossa suunnitelmaluonnoksesta (Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelma) käytetään jatkossa nimeä MAL-suunnitelma.

Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön täydentäen maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavoitusta. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla sen sijaan on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/ 2009) sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2014).

MAL-suunnitelma on vuoteen 2040 ulottuva strateginen seudullinen suunnitelma, jossa luodaan näköalaa myös pitkällä aikavälillä vuoteen 2060 asti. Hankkeen yhteydessä on laadittu Helsingin seudun MAL 2023 -visio (kt. suunnitelma, s. 13) sekä kehityskuva vuoteen 2040 (kt. suunnitelma, s. 21). Suunnitelman päätavoitteiksi on määritelty seuraavat asiat (kt. suunnitelman, s. 15-16):

- Liikenteen ja asumisen CO₂-päästöt
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
- Alueiden tasapainoinen kehitys.

Vuonna 2023 valmistuvaan suunnitelmaan on sisällytetty seudun maankäytön sijoittuminen, kunta-kohtainen 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-suunnitelma toimii lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Tämän asian oheisaineistoksi on liitetty alustava KUUMA-seudun yhteinen lausunto (4.5.2023), johon Kirkkonummen kunnan lausunto osin pohjautuu.

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?

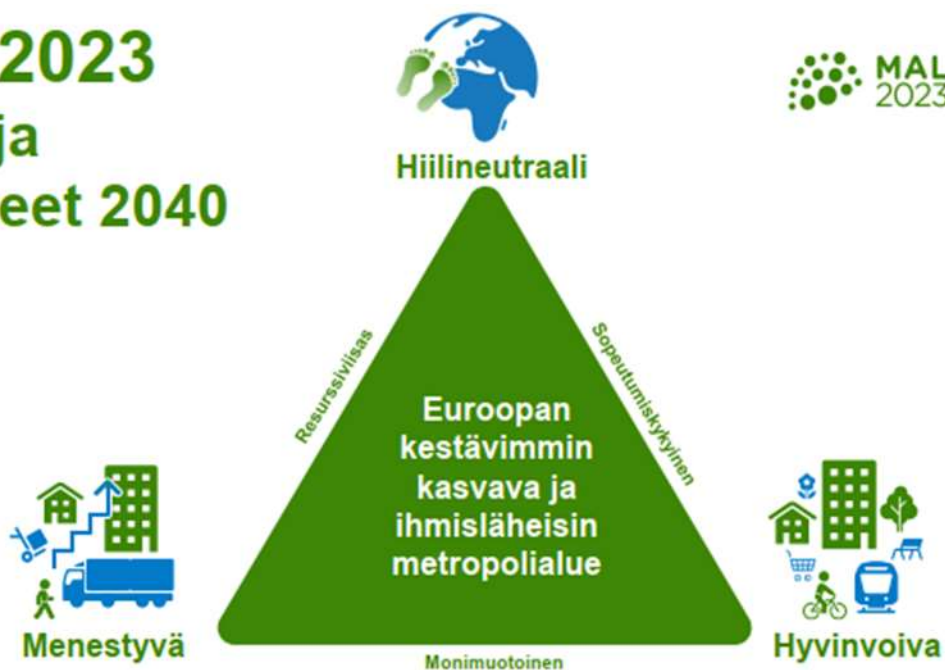
i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?

ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?

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

Kirkkonummen kunta pitää MAL-suunnitelman tavoitteita (menestys, hiilineutraali ja hyvinvoiva) perusteltuina, mutta myös kunnianhimoisina. Ne ovat kuitenkin hyvä lähtökohta Helsingin seudun pitkän aikavälin kehittämiselle.

MAL 2023 -visio ja tavoitteet 2040



MAL 2023 -suunnitelman visio (teksti kolmiossa) ja päätavoitteet vuoteen 2040.

MAL-suunnitelman maankäytön pääperiaatteista keskeisimpiä ovat olemassa olevan yhdyskuntarakenteen täydennysrakentaminen sekä uuden yhdyskuntarakentamisen sijoittaminen kestävästi hyvin saavutettaville alueille. Kirkkonummen kunnan näkökulmasta nämä periaatteet ovat perusteltuja. Kunta on määrätietoisesti panostanut taajamiensa kehittämiseen sekä joukkoliikenteeseen ja siihen tukeutuvaan maankäyttöön. Kuntakeskuksen, Masalan, Kantvikin ja Veikkolan taajamien täydennysrakentaminen ja niiden hallittu laajentaminen on MAL-suunnitelman mukaista. Myös nykyisen taajamien ulkopuolella, kuten esimerkiksi merellisille Kantvikin ja Sundsbergin alueille sekä Jorvaksen asemansseudulle ja sen läheisyyteen suunnitellaan tai on määrä suunnitella uusia asuntoalueita. Näillä kaikilla alueilla on toimiva joukkoliikenne. Lisäksi kunta varautuu Espoo-Salo -oikoradan toteuttamiseen Veikkolassa, jonne Turunväylän pohjoispuolelle syntyvälle uudelle asemansseudulle on tarkoitus keskittää uutta asuntotuotantoa sekä palveluja ja toimitilarakentamista. Kunkin taajaman ja uusien asuntoalueiden kehittämisessä liikenteen sujuvuus on varmistettava.

Kirkkonummen kunta haluaa tuoda esille, että MAL-suunnitelmassa korostetaan aikaisempaa selkeämmin asuntoalueiden laadullisia tekijöitä, joiden linjauksista kuitenkin kukin seudun kunta päättää laatiessaan maankäyttöään. Asuntoalueiden kaavoittamisessa viihtyisyys- ja laadulliset tekijät, joihin lukeutuu esimerkiksi luonnonläheisyys ja asuntoalueen yhtenäinen rakentamistapa, ovat kunnan kaa-voituksessa keskeisiä tavoitteita. Kuntastrategian mukaisesti lähiluonto on lumovoimaa. Käytännössä voidaan todeta, että hyvin monelle kirkkonummelaisille lähiluonto on hyvin tavoitettavissa nykyisestä asuinpaikastaan. Niin ikään kunnan maankäyttö mahdollistaa olemassa olevien taajamien ja yhdyskuntien täydennysrakentaminen nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Kehittämistyön pääpaino tällä hetkellä on kuntakeskuksen ydinalueen uudistamisessa, joskin myös Masalan kehitys on voimakasta.

Edellisessä kappaleessa kuvattujen suunnittelutavoitteiden mukaisesti maankäytön suunnittelun kautta luodaan edellytykset joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiselle sekä jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Mikäli yhä useampi pendelöijä saadaan joukkoliikenteen asiakkaaksi, on sillä vaikutusta seudun CO₂-päästötavoitteiden saavuttamisessa.

Kirkkonummen kunta on määrätietoisesti kehittänyt ja parantanut kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Voimassa olevan MAL-sopimuksen mukaisen Turuntien seudullisen pyöräilyn pääverkon (PÄÄVE) yh-

teyden rakentaminen Veikkolasta Espoon rajalle käynnistyy vuonna 2023. Edellä kuvattu toimenpide on tärkeää CO₂-päästöjen vähentämiseksi. Laadittava uusi MAL-sopimus ei kuitenkaan saa toimia esteenä esimerkiksi Kirkkonummen kylien omien edellytystensä mukaiselle kehitykselle, joka ei käytännössä ole seudullisesti merkittävää maankäyttöä.

MAL-suunnitelmassa ei ole pantu riittävästi painoa yritys- ja toimitilarakentamisen edellytysten parantamiseen, vaikka niiden merkitys Helsingin seudun kilpailukyvyllä on kiistaton. Suunnitelman tahtotilana on ollut suunnittelukokonaisuuden säilyminen maankäytössä, asumisessa ja liikenteessä. Toisaalta esimerkiksi Kirkkonummella toimivien satamien yhteyteen olisi toteutettavissa elinkeinoelämää palvelevia toimintoja, mutta uusien yritysalueiden toteuttaminen edellyttää seudun pääväylien liikenneinfran parantamista. Yksi näistä on uuden Länsiväylän eritasoliittymän toteuttaminen Vuohimäkeen. Luonnollisesti sen toteuttamispäätöksen myötä kunnan on rakennettava uusia sisäisiä liikennejärjestelyjä. Valitettavasti Kirkkonummen kunnan ja muun seudun tulevaisuushaasteet, jotka kytkeytyvät seudun pääväylien liittymien kehittämiseen, eivät tule MAL-suunnitelmassa riittävästi esille.

Helsingin seudun kasvun odotetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Tavoiteltu kasvu niin väestön kuin työpaikkojen osalta edellyttää kuitenkin kuntien kesken yhteissuunnittelua, jotta seudun elinvoimaisuus, kilpailukykyisyys ja houkuttelevuus voidaan turvata. Liikkumisen ratkaisulla on oma merkittävä roolinsa, sillä esimerkiksi liikennemäärien kasvaessa liikenteen sujuvuudesta ja toimivuudesta huolehtiminen korostuu. Seudun kestävä liikuminen edistäminen on erittäin tärkeää; joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen ja kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ovat keskeisessä roolissa. Liikenteen sähköistyminen vaikuttaa vähentävästi seudun CO₂-päästöihin.

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

Helsingin seudun MAL-suunnittelu on erityisesti viimeisellä suunnittelukaudella monipuolistunut, erityisesti laaja-alaisina selvitystöinä ja kattavina vaikutusten arviointeina. Kuluvalle suunnittelukaudella onkin tehty enemmän laaja-alaisia selvityksiä kuin aikaisemmin. Kuitenkin MAL-suunnittelu ohjaa edelleen pääasiassa kuntien asuinrakennusoikeuden ja asuntotuotannon määrällisiä tavoitteita sekä asumista koskevia hallintamuotoja sekä niihin sidottuja liikennehankkeiden valtionosuuksia. Tulevilla MAL-kierroksilla tulisikin fokusoitua nimenomaan maankäytön ja liikenteen kysymyksiin sekä yhdyskuntarakenteen ja eritoten asumisen laadullisiin tekijöihin. Nyt panostetaan mittaviin selvityksiin, joiden vaikuttavuus lopputulokseen on vähäinen.

Yhdeksi sitovaksi MAL-suunnitelman päätavoitteeksi asetettiin hankkeen alkuvaiheessa liikenteen ja asumisen CO₂-päästöjen tuntuva vähentäminen: vuoteen 2040 mennessä liikenteen CO₂-päästöjen pitäisi olla lähellä nollaa. Suunnitelman toimenpiteillä tavoitetta ei kuitenkaan saavuteta, vaikka esimerkiksi ajoneuvokannan ennakoitua nopeampi sähköistyminen on todellisuutta. Suunnitelmassa tulisi tuoda selvemmin esiin, että tämä asia hyväksytään eikä lisätä toimenpiteitä, joiden vaikuttavuus on hyvin vähäinen tai vähintäänkin epävarma. Toisinaan on yksinkertaisesti hyväksyttävä, ettei suunnittelulla päästä aina kaikkiin asetettuihin tavoitteisiin. Lisäksi Kirkkonummen kunta haluaa tuoda esille, että esimerkiksi Helsingin seudulle toteutettavien uusien datakeskusten päästötöntä hukkalämpöä on tarkoitus hyödyntää kaukolämpönä. Kunta tiedostaa, ettei suunnittelupöydällä olevien datakeskushankkeiden vaikutusta seudun CO₂-päästöihin voida ottaa huomioon MAL-suunnitelmassa, mutta on hyvin todennäköistä, että niiden päästövähennyspotentiaali tulee toteutumaan ainakin osittain tulevilla MAL-sopimuskaudella. Helsingin seudulla voi syntyä myös muita innovaatioita, joiden toteuttamisella on myönteinen vaikutus seudun CO₂-päästötavoitteen toteutumiselle.

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

Kirkkonummen kunta on tyytyväinen, että KUUMA-seudun tavoite keskisuurten liikennehankkeiden nostamisesta MAL-suunnitelmaan on viimein toteutunut. Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä suunnitelman hankelistalle nousseen Masalanportin eritasoliittymän toteuttamista Kehä III:lla. Se on yksi hyötykustannukseltaan tehokkaimmista liikennehankkeista samalla kun Kehä III:n eritasoliittymän uudistaminen mahdollistaa Masalan väestönkasvun ja ennen kaikkea Kehä III:n liikenneturvallisuus paranee merkittävästi. Paikka uudelle paloasemalle on kaavoitettu eritasoliittymän tuntumaan yhteistoiminnassa Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen kanssa. Kunta haluaa lisäksi todeta, että Masalan osayleiskaava tähtää taajaman asukasmäärän tuplaamiseen nykyisestä siten, että lopputilanteessa taajamassa asuu noin 15 000 asukasta. Lopputilanteen mukainen asukasmäärä edellyttää kuitenkin myös Majvikinportin eritasoliittymän toteuttamista, jotta Masalan taajaman ajoneuvoliikenteen sujuvuus Kehä III:lla voidaan varmentaa.

Isojen ratahankkeiden hyötykustannussuhdetta ja ympäristövaikutuksia on syytä selvittää tarkemmin. Espoo-Salo -oikoradan mahdollistaisi maankäytön tehostamisen Kirkkonummen Veikkolassa ja maankäytön lisäämisen kestävä liikenteen runkoyhteyden varteen Espoossa, Vihdissä ja Lohjalla. Toisaalta kunta muistuttaa, ettei rata saa heikentää rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa, sillä rantarataa on kehitettävä jatkossakin samoin kuin sen lähijunaliikennettä. Kirkkonummen kunta toteaa tässä yhteydessä, että MAL-suunnitelmassa esitetty lähijuna-asemien peruskorjaus (mm. Kirkkonummen ja Masalan asemat) on kannatettavaa lähijunaliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi. Valtion rooli kustannusten jakautumisessa tulee olla keskeinen.

Veikkolan asemanseudun maankäyttö todennetaan Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavassa, jonka ehdotuksen nähtävillä panosta päätetään loppukevällä 2023. Kaavoitustyön yhteydessä on selvitetty asemanseudun maankäyttöä ja sen kautta saatu selvyyttä tavoitellusta asukasmäärästä aseman vaikutusalueella. Ehdotuksen mukaan asemanseudulle on sijoitettavissa 1600-2300 uutta asukasta sekä 100-200 uutta työpaikkaa. Todettakoon lisäksi, että tällä hetkellä kahden ja puolen kilometrin saavutettavuusvyöhykkeellä asuu noin 5000 asukasta. Lisäksi on hyvä tiedostaa, että uuden aseman saavutettavuusvyöhykkeen laajuutta rajoittaa Nuuksion kansallispuisto, joka rajaa rakentamiseen sopivaa aluetta asemanseudulla merkittävästi. Jotta asemanseudun maankäyttö voidaan toteuttaa, edellyttää se Veikkolanportin eritasoliittymän uudelleenrakentamista. Tätä edellyttää myös aiemman Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen kunnalle esittämä tarve uuden paloaseman toteuttamiseksi eritasoliittymän pohjoispuoleiselle alueelle, joka kuuluu Veikkolan asemanseutuun.

Alkuvuonna 2023 vireille tullut kantatien 51 (Länsiväylä) yleissuunnitelman laatiminen Kirkkonummenportin eritasoliittymästä Siuntion Sunnanvikin liittymään (Kantatie 51 Sunnanvik-Munkinmäki, ympäristövaikutusten arviointi ja yleissuunnitelma). Vilkasliikenteinen tiejakso on Uudenmaan vaarallisimpia päätiejaksoja ja hankkeen toteuttaminen parantaisi tieosuuden liikenneturvallisuutta merkittävästi. Hanke palvelee myös laajemmin elinkeinoelämää ja kuljetustarpeita. Yleissuunnitelman mukaisesti kunnan alueelle toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää. Kuntakeskuksen läntiseksi sisääntuloliittymäksi rakennetaan Pedersinportin eritasoliittymä. Vastaavasti Vuohimäenportin eritasoliittymä ohjaa Kantvikin teollisuusalueen liikenteen pois Kantvikin asuinalueelta ja kuormittuneelta Upiementieltä mahdollistaen merkittävän uuden yritys- ja toimitila-alueen toteuttamisen Siuntion kunnan rajan tuntumassa. Tieosuuden nykyiset tasoliittymät ovat liikenneturvallisuudeltaan heikkoja eikä niihin saisi johtaa lisää liikennettä, joten nykytilanne on kestävä. Kunnan tavoitteena on jatkaa Vuohimäenportin eritasoliittymän toteuttamisedellytysten edistämistä.

MAL-suunnittelun yhteydessä on päivitetty ensisijaiset maankäytön vyöhykkeet kuntakohtaisesti. Kirkkonummen kunta puoltaa MAL-suunnitelman mukaisesti uusien kasvusuuntien avaamisen sitomista kestävästä liikkumisesta edellyttäviin tulevaisuuden joukkoliikenneinvestointeihin. Toisaalta on muistettava, että kunnat kilpailevat keskenään asukkaista ja tämän takia kunnilla on oltava oikeus kehittää maankäyttöön myös päivittyneen vyöhykekartan ulkopuolella. KUUMA-seutu ovat huomattavasti pientalovaltaisempaa kuin pääkaupunkiseutu. Kirkkonummen kunta on valmis kaavoittamaan uusia asuinmahdollisuuksia esimerkiksi meren ja vesistöjen läheisyyteen, vaikka kyseiset alueet sijoittuisivatkin ensisijaisen maankäytön vyöhykkeen ulkopuolelle. Niinpä MAL-suunnitelmaa ei pidä lukea niin, etteivät seudun kunnat saisi laatia uusia asemakaavoja vyöhykkeen ulkopuolelle.

Uusimaa-kaavassa 2050 on osoitettu junavarikkomerkinä Kirkkonummen ja Espoon rajavyöhykkeelle. Kirkkonummen kunta on useassa eri yhteyksissä lausunut, ettei se aio edistää varikon sijoittumista kuntaan. MAL-suunnitelmassa on todettu, että kolme uutta lähiliikenteen varikkoa suunnitellaan pääradalle, rantaradalle ja kehäradalle. Edellisen lisäksi siinä mainitaan, että kunnat laativat varikoiden toteuttamisen edellyttämät kaavat.

Vuosittain asemakaavoitettavan uuden asuinrakennusoikeuden määrä Kirkkonummella on MAL-suunnitelman mukaan 39 500 k-m². Se on kutakuinkin sama kuin voimassa olevassa MAL-sopimuksessa. Kirkkonummen kunta pitää suunnitelmassa esitettyä rakennusoikeutta toteuttamiskelpoisena.

Kirkkonummen kunta ei kannata MAL-suunnitelman periaatetta, jonka mukaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta on sijoitettava ensisijaiselle maankäytön vyöhykkeelle. Tavoite on seudullinen, ei kunnittainen. Näin ollen kunta esittää, että KUUMA-seudulla ensisijaiselle maankäytön vyöhykkeelle sijoitetaan 80 % uudesta asuntotuotannosta. Sen sijaan pääkaupunkiseudun kuntien asuntotuotannosta 95 % lienee perusteltua sijoittaa ensisijaiselle maankäytön vyöhykkeelle.

KUUMA-seudun kunnat mukaan lukien Kirkkonummen kunta pitävät tärkeänä, että MAL-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.

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 huoneisto- ja talotyypijakauman monipuolisuuden osalta sekä hallinta- ja rahoitusmuotojakauman laadullisella ohjauksella. Myös puurakentamisen edistäminen tulee ottaa MAL-suunnitelmassa huomioon. MAL-suunnitelman asumisen laadulliset tekijät jäävät yleispiirteisiksi ja niin on syytä ollakin, sillä Helsingin seudun kuntien asumisen laadun varmentamisen toimintatavat poikkeavat jonkin verran toisistaan. KUUMA-seutu ja Kirkkonummen kunta korostavat, että ARA-asuntojen osuus voi olla enintään 20 % tavoitteesta. KUUMA-seudulla ei pidä nostaa ARA-tuotannon osuutta, joka on nykyisellään kerrostalovaltaista. KUUMA-seudun kunnat mukaan lukien Kirkkonummen kunta katsoo, että ohjauksessa on huolehdittava samalla riittävästä omistusasuntotuotannon määrästä suhteessa vuokra-asumiseen, eikä ARA-tuotanto saa kasaantua KUUMA-kuntien keskusta-alueille. Myös valtion tulee edistää ARA-tuettua omistus- ja osaomistusasumista joko uusien mallein tai olemassa olevia malleja kehittämällä. Lisäksi tulee etsiä uudenlaisia kohtuuhintaisia asumisen ratkaisuja (ns. välimalli), joiden avulla voidaan tarjota vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa oleville asukkaille.

MAL-sopimuksen yksi keskeinen tavoite on kohtuuhintaisuuden asumisen mahdollistaminen. On syytä tiedostaa, että nousseet rakennuskustannukset, energian hinta ja asuntolainojen korot vaikuttavat asuntojen rakentamiseen ja rakentamisen vauhtiin. KUUMA-kunnat mukaan lukien Kirkkonummen kunta pitävät tärkeänä, että asuntotuotantomääriä ei nosteta nykyisestä tasosta, sillä jo nykyinen asuntotuotantotavoite on haasteellista saavuttaa. Kirkkonummen kunta tosin ylittänee nykyisen MAL-

sopimuksen asuntotuotannossa kunnalle asetetut tavoitteet, vaikka alkuvuonna 2023 on rakentaminen selkeästi hiipunut edellisiin vuosiin verrattuna.

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

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 huomioidaan pääkaupunkiseudun ohella myös KUUMA-kuntien erityispiirteitä. Tämä näkyy suunnitelmassa konkreettisesti liikennejärjestelmää ja maankäyttöä koskevissa asioissa, mikä on myös Kirkkonummen kunnan edun mukaista. KUUMA-seudun tarpeisiin luodut joukkoliikennekartat ovat olleet tarpeellisia, joskin Kirkkonummen joukkoliikenneviranomaisen HSL vastaa kunnan joukkoliikenteen suunnittelusta. Lisäksi liityntäpysäköinnin sekä asemanseutujen yhdyskuntarakenteen tiivistäminen edistää kestävien kulkutapaosuuksien lisäämistä. Kirkkonummen kunta yhtyy KUUMA-seudun lausuntonoksesssa (4.5.2023) esitettyyn näkemykseen, jonka mukaisesti halutaan muistuttaa, että kestävän yhteiskuntarakenteen kehittämiseksi on tärkeää, että valtio ryhtyy MAL-suunnitelman linjausten mukaisesti toimenpiteisiin, jotta kunnat saavat ostettua kohtuulliseen hintaan asemanseutujen ympäristöjen maa-alueita.

KUUMA-seutu mukaan lukien Kirkkonummen kunta 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 pidä heikentää liityntäpysäköinnin olosuhteita, etenkin kehysalueella tämä on keskeinen kysymys.

Yhtenäisen pysäköintipolitiikan muodostaminen laajalle Helsingin seudulle ei ole realistista. Kirkkonummen kunnan näkemyksen mukaan seudun kunnat poikkeavat toisistaan yhdyskuntarakenteeltaan ja olosuhteiltaan, eikä esimerkiksi kunnallista pysäköinninvalvontaa ole kaikissa kunnissa.

KUUMA-seudun työpaikka- ja logistiikka-alueille ei tule asettaa veloitetta maksulliseen pysäköintiin tai muulla tavalla heikentää pysäköintimahdollisuuksia KUUMA- ja pääkaupunkiseudulla. Kirkkonummen kunnan mukaan edellä kuvattu ratkaisu olisi haitallinen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja työnsäkäynnin näkökulmasta. Lisäksi on otettava huomioon, että joukkoliikenteen palvelutaso saattaa olla pääkaupunkiseudun ulkopuolella heikko tai olematon osalla alueista.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet, joskin vuoden 2023 aikana matkustajamäärät ovat myönteisesti nousseet liki koronaa edeltäneen ajan tasolle. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi. MAL-suunnitelman mukaan valtio panostaa 150 M€ vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Kirkkonummen kunta edellyttää, että HSL kohdentaa valtiolta saatavaa tukea erityisesti siihen, että mm. kohoavat infrakustannukset eivät nosta jo nyt merkittäviksi kohonneita kuntaosuuksia. Näiden toimenpiteiden on kohdistuttava tasapuolisesti koko Helsingin seudulle vä-

hentämättä valtion muuta rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen. HSL-alueen ulkopuolisissa kunnissa on myös mahdollista pohtia joukkoliikenteen lisäpanostuksia esimerkiksi 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. Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että raideliikenteen palvelutasoa kehitetään myös rantaradalla kuten muillakin ratasuunnilla. Taustaraporttiluonnoksesta sivulta 40 puuttuu maininta lähijunaliikenteen kehittämisestä Kirkkonummelle. Kirkkonummen kunta pitää ehdottoman tärkeänä, että Espoon kaupunkiradan valmistumisen myötä Kirkkonummen lähijunaliikenteen palvelutasoa kehitetään ja vuoroväliä lyhennetään joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvattamiseksi siltä osin kun on tarvetta kohtuullisin Kirkkonummen kuntaan kohdistuvien lisäkustannuksien. Kirkkonummen lähijunaliikenteen palvelutaso ei ole merkittävästi kasvanut vuonna 1969 aloitetun lähijunaliikenteen aloittamisen jälkeen, vaikka väestömäärä on lähes nelinkertaistunut. Nykyistä tiheämpi lähijunaliikenteen tarjonta mahdollistaisi tehokkaamman ja houkuttelevamman liityntäliikenteen järjestämisen Kirkkonummen asemille.

Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on erittäin tärkeää. Kirkkonummen kunta on määrätietoisesti kehittänyt kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, mutta pinta-alaltaan laajassa kunnassa tarve rakentaa uusia yhteyksiä ja ylläpitää olemassa olevia jatkuu pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelman mukaan kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon (PÄÄVE) 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 riittävä resursointia.

KUUMA-seudun kunnissa Kirkkonummi mukaan lukien on seudullisten pyöräilyn pääverkon (PÄÄVE) lisäksi useita maantieverkolle sijoitettavia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita (esim. kylien väliset yhteydet), joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää Uudenmaan ELY-keskusten kanssa. Kirkkonummen kunta haluaa painottaa, että seudullisen pyöräilyn pääverkon ohella MAL-suunnittelussa on jatkettava määrätietoisesti muiden tarpeellisten kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien toteuttamista. Valtion tulee sitoutua osaltaan kaikkien maanteiden varsien yhteishankkeiden rahoitukseen vähintään 50 % osuudella. Kunnissa on paras tieto paikallisista kehittämistarpeista ja vain valtion riittävällä osallistumisella tarvittaviin jalankulku- ja pyörätiehankkeisiin voidaan saavuttaa asetetut kestävän liikkumisen lisäämistavoitteet ja tukea näin hiilipäästöjen vähentämistä. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito on otettava huomioon.

MAL-suunnitelmassa pitäisi kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Seudun maantieverkolla on lukuisia joukko pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää tienpitäjältä riittävää resursointia. Kirkkonummella ja KUUMA-seudulla tällaisia hanketarpeita ovat muun muassa keskisaarekkeelliset suojatiet ja koulumatkaliikenteen turvallisuutta parantavat linja-autopysäkkien levennykset.

Kirkkonummen kunta muun KUUMA-seudun tapaan vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. MAL-suunnitelman 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. Henkilöautoilun sähköistymisen edistämiseksi tulisi edellytykset latauspaikkojen riittävään saatavuuteen varmistaa myös julkisten alueiden pysäköinnin osalta.

Kirkkonummen kunta muun KUUMA-seudun tapaan suhtautuu torjuvasti ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoon Helsingin seudulla. Työssäkäynnille ei tule muodostaa esteitä tai kynnystä henkilö-

autoille suunnattujen ympäristövyöhykkeiden muodossa. Joukkoliikenteen palvelutaso on monilla KUUMA-seudun alueilla heikko tai olematon koskien myös Kirkkonummea, eikä näin ollen syrjäisellä alueella ja huonon joukkoliikenteen palvelutason alueella asuvalle ole tarjolla todellista vaihtoehtoa oman auton käytölle.

Kirkkonummen kunta muun KUUMA-seudun tapaan ei hyväksy nopeusrajoitusten laskemista maanteiden pääväylillä keinona pyrkiä vähentämään liikenteen CO₂-päästöjä. Nopeusrajoitusten laskeminen heijastuisi haitallisesti työmatkaliikenteeseen ja kasvattaisi matka-aikoja. Nopeusrajoitusten alentaminen alle tieosuuksien mitoitusnopeuden johtaisi nopeusrajoitusten kunnioittamisen ja liikennemoraalin heikkenemiseen, mikä heikentää turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

Valtion sitoutuminen pitkäjänteisesti liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen on merkittävää Helsingin seudun kuntien liikenteen olosuhteiden parantamiseksi. Vuodesta 2024 alkaen valtionrahoitus Helsingin seudun pieniin liikennehankkeisiin on nostettava 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-seutu mukaan lukien Kirkkonummen kunta odottaa usean liikenteen meluntorjuntahankkeen suunnittelun käynnistämistä ja valtion sitoutumista niiden toteuttamiseen. MAL-suunnitelman pienten hankkeiden suunnittelulistalle on esitetty osin toteuttamatta jäänyt Turunväylän melusuojaus (vaihe 2) Veikkolassa. Hanke tulee olla mukana MAL-suunnitelmassa ja sitä on edistettävä tulevalla kaudella. Väylä-virasto on sitoutunut vaiheen 2 toteutukseen kunnan osallistuttua vaiheen 1 kustannuksiin. Niin ikään Veikkolan asemanseudulle kohdistuu merkittävä liityntäpysäköinnin kehittämistarve, mikäli ESA-radan hanke toteutuu. Kunnan tavoitteena on toteuttaa Veikkolan ja Masalan asemanseudulle minimatkakakeskukset turvaamaan sujuvaa joukkoliikenteen käyttöä. Niin ikään Masalan asemanseudun liityntäpysäköinti on nostettava laadullisesti nykypäivän vaatimuksia vastaaviksi.

Kirkkonummen kunnan tavoitteena on palvelutasoltaan runkomaisen joukkoliikenteen toteuttaminen kuntakeskuksen ja Kantvikin taajaman välille.

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

KUUMA-seutu sekä sen kunnat ovat olleet 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-suunnitelman aineiston osalta aiheuttaa hämmennystä varsinaisen suunnitelman tekstin vaikealukuisuus. Tämä koskee etenkin kappaletta 5, joka on otsikoitu MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet, joka käsittää sivut 23-110. Suunnitelman jatkovalmistelussa on syytä pohtia kappaleen jakamista pienempiin kokonaisuuksiin ja lukijaystävällisempään muotoon. Niin ikään suunnitelma-aineiston kokoon parsiminen vaikuttaa tehdyn kiireessä, sillä esimerkiksi suunnitelman Helsingin seudun kehityskuva (s. 21) poikkeaa suomenkielisen esittelydiasarjan vastaavasta kuvasta. Niinpä lukijalle jää epäselväksi kummasta vaihtoehtoista kehityskuvista lausunnossa pitäisi ottaa kantaa.

Kirkkonummi on kaksikielinen kunta. MAL-suunnitelman päätöksenteon tueksi toimitetut suomen- ja ruotsinkieliset esittelydiat eivät ole identtiset, toisin sanoen aineistot poikkeavat merkittävästi toisistaan. Kunta haluaa huomauttaa, että vähintäänkin esittelydioiden pitäisi olla yhdenmukaiset molemmilla kotimaisilla kielillä, vaikkei itse käsittelyssä olevaa MAL-aineistoa ei käännetäkään ruotsiksi.