

Yhdyskuntavaliokunta  
Kaupunginhallitus

§ 113  
§ 196

04.12.2018  
10.12.2018

Lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

309/10.00.00/2017

YLKV 04.12.2018 § 113

Lisätiedot:

yhdyskuntatoimen johtaja Marianna Harju, puh. 050 304 1234  
maankäyttöpäällikkö Marko Lassila, puh. 050 382 9313  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Helsingin seudun liikenne HSL pyytää Kauniaisten kaupungin lausuntoa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta 18.1.2019 mennessä. Lausuntopyyntö on **oheismateriaalina**.

Lausuntopyyntöissä pyydetään ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- 1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitetun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?
- 1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?
- 1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?
- 2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?
- 2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?
- 2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?
- 2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?
- 3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO2 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.
- 3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?
- 3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

MAL 2019-suunnitelmaluonnos

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strate-

ginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua pitäisi kokonaisuutena kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on tarkasteltu samanaikaisesti kaikkia kolmea osa-aluetta sekä arvioitu niiden vaikutuksia. Kokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman.

Suunnitelmalla varaudutaan siihen, että Helsingin seudulla asuu vuonna 2050 n. 2 miljoonaa asukasta ja seudulla on yli miljoona työpaikkaa. Vuoteen 2018 verrattuna tämä tarkoittaa n. 500.000 asukkaan sekä 300.000 työpaikan kasvua.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot on hyväksytty HSL:n hallituksessa, KUUMA-johtokunnassa sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:ssä. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 %:iin vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiili-neutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään vuoteen 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. Pidemmällä aikavälillä vuodesta 2030 eteenpäin leikataan edelleen kasvihuonekaasupäästöjä, sijoitetaan uusi maankäyttö tiivistävästi ja kestävästi, pidetään asuntotuotanto riittävänä ja laadukkaana sekä kehitetään ja integroidaan joukkoliikennekonaisuutta. Tie- ja katuverkolla painopiste säilyy joukko- ja tavaraliikenteen toimivuudessa.

Luonnoksen perustelujen mukaan toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Lähes kaikki suunnitelman vuodelle 2030 asetetut tavoitetasot saavutetaan. Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästövähennystavoite (50%) saavutetaan, kun kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Työvoiman saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee yrityksiä ja asukkaita. Luonnoksen toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan hyvä, mikä takaa taloudelliset edellytykset seudun kehittämiseen. Asuntotuotanto sijoittuu tavoitteen mukaisesti ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen. Sosiaalista eriytymistä pyritään jatkossa torjumaan yhteisen ohjelman avulla sekä seuraamaan kehitystä aktiivisemmin. Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoli-

kenne) osuus kasvaa jo päätettyihin toimenpiteisiin nähden, mutta tavoite-  
tasoa ei tältä osin kokonaan saavuteta. Suunnitelman vaikutuksia on arvioi-  
tu SOVA- lain mukaisesti ja arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen  
valintaa.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan  
ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n  
kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan  
seuraamaan vuosittain.

Suunnitelma-aineistoon voi tutustua kokonaisuudessaan HSL:n internetsi-  
vulla:

<https://www.hsl.fi/mal/mal-2019>

sekä samalta sivulta löytyvässä MAL-testisovelluksessa, jossa voi tutustua  
aineistoon kartalla.

### Kauniaisten lausunto MAL 2019 –luonnoksesta sekä sen vaikutusten ar- viointiselostuksesta

MAL 2019 -luonnos on laadittu vision mukaan yhtenäisesti seutua ja jouk-  
koliikenneverkkoa kehittäen kohti tavoitteiden mukaista vähäpäästöistä,  
houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Tavoitteet ovat perus-  
tellusti asetettuja ja keinot niiden saavuttamiseksi sekä toteutumisen seu-  
ranta mittareineen on esitetty selkeästi.

Joukkoliikenneverkko on suunniteltu laajennettavaksi siten, että sen ympä-  
rillä jo oleva rakenne sekä muodostuva uusi maankäyttö pystyvät hyödyn-  
tämään kestäviä kulkumuotoja tehokkaasti. Näin maankäytön ensisijainen  
kehittämisvyöhyke asettuu ensisijaisesti kattamaan täydentävään ja tiivistä-  
vään maankäyttöön soveltuvat alueet, jolloin uuden infran rakentamistarve  
säilyy minimissään sekä palveluiden ja asuntojen saavutettavuus joukkoli-  
kenteellä voidaan varmimmin turvata. Lähtökohta on erittäin kannatettava  
ja yhteiskuntataloudellisesti järkevä. Tällaisella asuntotuotannon keskittä-  
misellä mahdollistetaan myös palveluiden elinvoimaisuus sekä rakentami-  
sen ulkopuolelle jäävien suurien yhtenäisten viher- ja metsäalueiden säily-  
vyys.

Seudun asuntotuotantotavoite on kasvanut niin suureksi, että sen toteutta-  
minen tullee olemaan laskusuhdanteessa erittäin haastavaa. Tästä huoli-  
matta on kannatettavaa varautua huolellisesti tulevaan kasvuun ja sen oi-  
keaan sijoittamiseen seudullisesti suunnitelman periaatteiden mukaisesti.  
Tämän lisäksi keinovalikoima asuntotuotannon ja asuinympäristöjen laa-  
dun varmistamiseen tulisi olla nykyistä korostetumpi, jotta uudistuva ympä-  
ristö kestäisi paremmin aikaa. Samalla kunnat voisivat käyttää niitä tukena  
nopeasti kasvavan seudun kehittämisen laatutekijöitä toteuttajille perustel-  
lessaan.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi määritelty keino-  
valikoima on muodostettu kattavasti. Liikenteen merkitys CO2-päästöjen syn-  
tymisessä on merkittävä, jolloin tämä on perusteltua. Koska seudullisesti  
asetetut tavoitteet ovat kunnianhimoiset, on keinovalikoimassa myös nyky-  
tilannetta radikaalisti muuttavia toimenpiteitä. Todettakoon, että kuntakohtaisesti tavoitteet ovat osin vieläkin kunnianhimoisempia, mikä tukee

MAL-luonnoksen keinovalikoiman oikeasuuntaisuutta. Kuntien suorat vaikutusmahdollisuudet keskittyvät pitkälti kalusto- ymv. hankintoihin sekä maankäytön sijoittamisella ja mm. liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen ohjauksella saavutettaviin ratkaisuihin. Paljon jää kuitenkin siirrettäväksi kunta-laisten ja yritysten harteille, jolloin myös valtion rooli lainsäätäjänä korostuu.

Jotta seudulla olisi todellinen mahdollisuus siirtyä nykyistä kattavammin joukkoliikenteen käyttöön, tulee liityntäpysäköintiverkoston rakentaminen hankkeistaa toteutuksineen yhdeksi MAL-suunnitelmaan sisältyväksi liikenneinvestoinniksi. Merkittävät liityntäpysäköintilaitokset tulee sijoittaa MAL-kartalla harkitusti liikenteen solmukohtiin, osoittaa hankkeelle veto-vastuu ja rahoittaa laitosten toteutus infrainvestointina. Samalla tulee tukea joukkoliikenteen käyttäjiä suunnittelemalla linjastojen verkosto siten, että huomioidaan muutkin kuin ns. runkolinjoille suuntautuvat tarpeet. Nykyinen runkolinjapainotteinen, useisiin vaihtoihin perustuva matkaketjuajattelu ei vastaa riittävästi seudun asukkaiden monipuolisiin tarpeisiin, eikä siten houkuttele riittävästi joukkoliikenteen käyttöön.

Liikenteen rahoitusmalli perustuu merkittävältä osin tiemaksuihin, joiden oletetaan kannustavan ihmisiä vaihtamaan kestäviin kulkumuotoihin tai vähäpäästöiseen kalustoon vähentäen siten myös ruuhkia. Tavoitteiden saavuttaminen tällä keinolla on mahdollista, mikäli tiemaksuilla kerätyt varat todella jäävät suunnitelmaluonnoksessa esitetyn mukaisesti seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksuihin suhtaudutaan seudulla ristiriitaisesti, vaikka sen sijalle ei ole toistaiseksi pystytty esittämään vaikuttavuudeltaan vastaavaa vaihtoehtoistakaan keinoa. Toisaalta kuntien osuutta joukkoliikenteen rahoittamisessa ei voi myöskään loputtomasti lisätä, jolloin tiemaksut keinona tullevat väistämättä eteen. Asia edellyttää kuitenkin tarkkaa suunnittelua ja lainsäädäntöä toteutuakseen. Tästä johtuen onkin tärkeää, että asiaan vaikuttavista valtakunnallisista linjauksista on riittävä tieto ennen kuin asiaa valmistellaan päätöksentekoon vain Helsingin seudulla.

On myös huomattava, että toteutuessaan tiemaksujen taakka kohdistuu seudulla epätasaisesti. Seudun asukkailla tulee olla käytettävissään todellinen vaihtoehto yksityisautoilulle esim. edellä esitetyn liityntäpysäköintilaitosten verkoston toteutuksen kautta. Lisäksi tiemaksujen vaikutukset mm. liike-elämälle, yritysten toimintaedellytyksille ja kaikkiaan seudun kilpailukyvyille on arvioitu kovin suppeasti.

Kauniainen sijoittuu kokonaisuudessaan maankäytön ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, jolloin suunnitelma ei aseta rajoitteita kaupungin omien tavoitteiden mukaiselle kehittämiselle. Myös asumisen sijoittamisen pääperiaatteet ovat yhtenäiset Kauniaisten oman kehityskuvan kanssa. Kunta-kohtaisesti esitettyyn asemakaavatavoitteeseen, keskimäärin 7200 k-m<sup>2</sup> vuodessa, Kauniainen ei kuitenkaan pysty vastaamaan, sillä Kauniainen on pinta-alaltaan pieni ja tiheästi rakennettu, jolloin suunnittelupotentiaali on hyvin rajallinen. Sitä vastoin asuntotuotantotavoite, keskimäärin 80 asuntoa vuodessa, on toteutettavissa ja se vastaa Kauniaisten kaupunkistrategian mukaista n. 1 % asukasluvun vuosittaista kasvua. Asuntotuotannon määrää pitäisikin MAL-suunnitelmassa korostaa lopputuotteena, koska sen edellytyksenä on joka tapauksessa asumisen mahdollistavan kaavavaran-

non tuottaminen. Seudun kuntien erilaisia lähtökohtia ja mahdollisuuksia ei suunnitelman tavoiteasetannassa ole otettu huomioon, vaan tavoitteet on johdettu varsin kaavamaisesti.

Esitetyistä liikennehankkeista Kauniaisten alueelle sijoittuu ainoastaan Espoon kaupunkirata, jonka toteutus parantaa joukkoliikenteen tasoa seudullisesti. Espoon kaupunkiradan toteuttamisen vaikutukset ulottuvat myös pääradan suuntaan, koska se mahdollistaa paikallisjunaliikenteen tasapainoisen toimivuuden ollen edellytys mm. Pesararadan täysipainoiselle hyödyntämiselle. Lisäksi se vaikuttaa merkittävästi Turkuun suuntautuvan junaliikenteen häiriöherkkyyden pienenemiseen. Näin ollen kaupunkiradan vaikutukset liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseen koskevat joukkoliikenteen palvelutason kautta huomattavasti Helsingin seutua laajempaa aluetta. Kaupunkiradan nopeaa käynnistämistä tulisikin edistää, etenkin kun sen toteutusvalmiudet ovat olemassa.

MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toteutettu huolellisesti ja kattavasti, minkä lisäksi siihen on liittynyt laajasti vuorovaikutusta. Raportointi on niin ikään esitetty selkeästi.

YTJ:

Yhdyskuntavaliokunta esittää, että kaupunginhallitus esittäisi valtuustolle esityslistatekstin mukaisen lausunnon Helsingin seudun liikenteelle Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta. Jäsen Sederholm ehdotti päätösehdotukseen lisättävän seuraava teksti:

*"MAL-suunnitelman tulisi sisältää myös selvitys hiilinieluista. Kuntien viheralueilla, puilla ja muulla kasvillisuudella on päästövähennysten ohella kasvava merkitys alueen kuntien hyväksymissä ilmastostrategioissa ja tämä tulee nostaa vahvemmin esiin myös MAL-sopimuksessa. Alueen kuntien tulee myös näyttää hyvää esimerkkiä puurakentamisessa omissa projekteissaan."*

Esitys sai valiokunnan yksimielisen kannatuksen.

Päätös:

Yhdyskuntavaliokunta esittää, että kaupunginhallitus esittäisi valtuustolle esityslistatekstin mukaisen lausunnon Helsingin seudun liikenteelle Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta täydennettynä seuraavalla valiokunnan yksimielisesti hyväksymällä lisäyksellä:

MAL-suunnitelman tulisi sisältää myös selvitys hiilinieluista. Kuntien viheralueilla, puilla ja muulla kasvillisuudella on päästövähennysten ohella kasvava merkitys alueen kuntien hyväksymissä ilmastostrategioissa ja tämä tulee nostaa vahvemmin esiin myös MAL-sopimuksessa. Alueen kuntien tulee myös näyttää hyvää esimerkkiä puurakentamisessa omissa projekteissaan.

Em. täydennys lisätään päätösehdotuksen 4. viimeiseksi kappaleeksi, kappaleen "On myös huomattava, että toteutuessaan ----" jälkeen.

KJ:

KH päättää esittää KV:lle seuraavan lausunnon Helsingin seudun liikenteelle Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta:

MAL 2019 -luonnos on laadittu vision mukaan yhtenäisesti seutua ja joukkoliikenneverkkoa kehittäen kohti tavoitteiden mukaista vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Tavoitteet ovat perustellusti asetettuja ja keinot niiden saavuttamiseksi sekä toteutumisen seuranta mittareineen on esitetty selkeästi.

Joukkoliikenneverkko on suunniteltu laajennettavaksi siten, että sen ympärillä jo oleva rakenne sekä muodostuva uusi maankäyttö pystyvät hyödyntämään kestäviä kulkumuotoja tehokkaasti. Näin maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke asettuu ensisijaisesti kattamaan täydentävään ja tiivistävään maankäyttöön soveltuvat alueet, jolloin uuden infran rakentamistarve säilyy minimissään sekä palveluiden ja asuntojen saavutettavuus joukkoliikenteellä voidaan varmimmin turvata. Lähtökohta on erittäin kannatettava ja yhteiskuntataloudellisesti järkevä. Tällaisella asuntotuotannon keskittämällä mahdollistetaan myös palveluiden elinvoimaisuus sekä rakentamisen ulkopuolelle jäävien suurien yhtenäisten viher- ja metsäalueiden säilyvyys.

Seudun asuntotuotantotavoite on kasvanut niin suureksi, että sen toteuttaminen tullee olemaan laskusuhdanteessa erittäin haastavaa. Tästä huolimatta on kannatettavaa varautua huolellisesti tulevaan kasvuun ja sen oikeaan sijoittamiseen seudullisesti suunnitelman periaatteiden mukaisesti. Tämän lisäksi keinovalikoima asuntotuotannon ja asuinympäristöjen laadun varmistamiseen tulisi olla nykyistä korostetumpi, jotta uudistuva ympäristö kestäisi paremmin aikaa. Samalla kunnat voisivat käyttää niitä tukena nopeasti kasvavan seudun kehittämisen laatutekijöitä toteuttajille perustellessaan.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi määritelty keinovalikoima on muodostettu kattavasti. Liikenteen merkitys CO<sub>2</sub>-päästöjen syntymisessä on merkittävä, jolloin tämä on perusteltua. Koska seudullisesti asetetut tavoitteet ovat kunnianhimoiset, on keinovalikoimassa myös nykytilannetta radikaalisti muuttavia toimenpiteitä. Todettakoon, että kuntakohdaisesti tavoitteet ovat osin vieläkin kunnianhimoisempia, mikä tukee MAL-luonnoksen keinovalikoiman oikeasuuntaisuutta. Kuntien suorat vaikutusmahdollisuudet keskittyvät pitkälti kalusto- ymv. hankintoihin sekä maankäytön sijoittamisella ja mm. liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen ohjauksella saavutettaviin ratkaisuihin. Paljon jää kuitenkin siirrettäväksi kuntilaisten ja yritysten harteille, jolloin myös valtion rooli lainsäätäjänä korostuu.

Jotta seudulla olisi todellinen mahdollisuus siirtyä nykyistä kattavammin joukkoliikenteen käyttöön, tulee liityntäpysäköintiverkoston rakentaminen hankkeistaa toteutuksineen yhdeksi MAL-suunnitelmaan sisältyväksi liikenneinvestoinniksi. Merkittävät liityntäpysäköintilaitokset tulee sijoittaa MAL-kartalla harkitusti liikenteen solmukohtiin, osoittaa hankkeelle vetoastuu ja rahoittaa laitosten toteutus infrainvestointina. Samalla tulee tukea

joukkoliikenteen käyttäjiä suunnitteleamalla linjastojen verkosto siten, että huomioidaan muutkin kuin ns. runkolinjoille suuntautuvat tarpeet. Nykyinen runkolinjapainotteinen, useisiin vaihtoihin perustuva matkaketjuajattelu ei vastaa riittävästi seudun asukkaiden monipuolisiin tarpeisiin, eikä siten houkuttele riittävästi joukkoliikenteen käyttöön.

Liikenteen rahoitusmalli perustuu merkittävältä osin tiemaksuihin, joiden oletetaan kannustavan ihmisiä vaihtamaan kestäviin kulkumuotoihin tai vähäpäästöiseen kalustoon vähentäen siten myös ruuhkia. Tavoitteiden saavuttaminen tällä keinolla on mahdollista, mikäli tiemaksuilla kerätyt varat todella jäävät suunnitelmaluonnoksessa esitetyn mukaisesti seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksuihin suhtaudutaan seudulla ristiriitaisesti, vaikka sen sijalle ei ole toistaiseksi pystytty esittämään vaikuttavuudeltaan vastaavaa vaihtoehtoistakaan keinoa. Toisaalta kuntien osuutta joukkoliikenteen rahoittamisessa ei voi myöskään loputtomasti lisätä, jolloin tiemaksut keinona tullevat väistämättä eteen. Asia edellyttää kuitenkin tarkkaa suunnittelua ja lainsäädäntöä toteutuakseen. Tästä johtuen onkin tärkeää, että asiaan vaikuttavista valtakunnallisista linjauksista on riittävä tieto ennen kuin asiaa valmistellaan päätöksentekoon vain Helsingin seudulla.

On myös huomattava, että toteutuessaan tiemaksujen taakka kohdistuu seudulla epätasaisesti. Seudun asukkailla tulee olla käytettävissään todellinen vaihtoehto yksityisautoilulle esim. edellä esitetyn liityntäpysäköintilaitosten verkoston toteutuksen kautta. Lisäksi tiemaksujen vaikutukset mm. liike-elämälle, yritysten toimintaedellytyksille ja kaikkiaan seudun kilpailukyville on arvioitu kovin suppeasti.

MAL-suunnitelman tulisi sisältää myös selvitys hiilinieluista. Kuntien viheralueilla, puilla ja muulla kasvillisuudella on päästövähennysten ohella kasvava merkitys alueen kuntien hyväksymissä ilmastostrategioissa ja tämä tulee nostaa vahvemmin esiin myös MAL-sopimuksessa. Alueen kuntien tulee myös näyttää hyvää esimerkkiä puurakentamisessa omissa projekteissaan.

Kauniainen sijoittuu kokonaisuudessaan maankäytön ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, jolloin suunnitelma ei aseta rajoitteita kaupungin omien tavoitteiden mukaiselle kehittämiselle. Myös asumisen sijoittamisen pääperiaatteet ovat yhtenäiset Kauniaisten oman kehityskuvan kanssa. Kunta-kohtaisesti esitettyyn asemakaavatavoitteeseen, keskimäärin 7200 k-m<sup>2</sup> vuodessa, Kauniainen ei kuitenkaan pysty vastaamaan, sillä Kauniainen on pinta-alaltaan pieni ja tiheästi rakennettu, jolloin suunnittelupotentiaali on hyvin rajallinen. Sitä vastoin asuntotuotantotavoite, keskimäärin 80 asuntoa vuodessa, on toteutettavissa ja se vastaa Kauniaisten kaupunkistrategian mukaista n. 1 % asukasluvun vuosittaista kasvua. Asuntotuotannon määrää pitäisikin MAL-suunnitelmassa korostaa lopputuotteena, koska sen edellytyksenä on joka tapauksessa asumisen mahdollistavan kaavavaran tuottaminen. Seudun kuntien erilaisia lähtökohtia ja mahdollisuuksia ei suunnitelman tavoiteasetannassa ole otettu huomioon, vaan tavoitteet on johdettu varsin kaavamaisesti.

Esitetyistä liikennehankkeista Kauniaisten alueelle sijoittuu ainoastaan Espoon kaupunkirata, jonka toteutus parantaa joukkoliikenteen tasoa seudul-

lisesti. Espoon kaupunkiradan toteuttamisen vaikutukset ulottuvat myös pääradan suuntaan, koska se mahdollistaa paikallisjunaliikenteen tasapainoisen toimivuuden ollen edellytys mm. Pesararadan täysipainoiselle hyödyntämiselle. Lisäksi se vaikuttaa merkittävästi Turkuun suuntautuvan junaliikenteen häiriöherkkyyden pienemiseen. Näin ollen kaupunkiradan vaikutukset liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseen koskevat joukkoliikenteen palvelutason kautta huomattavasti Helsingin seutua laajempaa aluetta. Kaupunkiradan nopeaa käynnistämistä tulisikin edistää, etenkin kun sen toteutusvalmiudet ovat olemassa.

MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toteutettu huolellisesti ja kattavasti, minkä lisäksi siihen on liittynyt laajasti vuorovaikutusta. Raportointi on niin ikään esitetty selkeästi.

.....

Yhdyskuntatoimenjohtaja selosti suunnitelmaluonnosta lyhyesti.

Päätös:

Päätösehdotus hyväksyttiin.