

LAUSUNTO MAL 2023-suunnitelmaluonnoksesta

Helsingin seudun 14 kunnan alueelle on laadittu yhteisiä liikennejärjestelmäsuunnitelmia sekä asumisen ja maankäytön strategioita vuodesta 2011 alkaen. Suunnitelmat ovat olleet pohjana kuntien ja valtion väliselle maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevalle sopimusmenettelylle. MAL 2023 -suunnitelma on kolmas kolmen kokonaisuuden MAL-suunnitelmakierros. Suunnitelmassa on pyritty kiinnittämään huomiota maankäytön asumisen ja liikenteen yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin sekä vuoropuheluun viranomaisten ja kuntien luottamushenkilöiden kanssa.

Espoon kaupunki pitää seudullista yhteistyötä tärkeänä, ja nostaa lausunnossaan erityisesti esille tärkeimmät maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat Espoon näkökulmat sekä asiakohdat, jotka Espoon kaupungin mielestä edellyttävät suunnitelmaluonnoksen tarkistamista.

1. Prosessi

MAL-suunnitteluprosessi on nykymuodossaan raskas ja kuntien resursseja kuluttava. Jatkossa tulee pyrkiä löytämään resurssiviisaampia tapoja tuottaa suunnitelma ja sen tausta-aineistot. Esimerkiksi asumisen ja maankäytön aineistoja on kerätty useaan kertaan, jonka johdosta prosessissa iteroidut vaihtoehdot eivät ole keskenään vertailukelpoisia, koska niiden vertailupohjan tiedot poikkeavat toisistaan.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty pitkälti omana itsenäisenä prosessinaan ilman riittävän tiivistä kuntayhteistyötä. Vaikka kuntayhteistyö on hieman parantunut prosessin aikana, kuntien tarpeet eivät silti kaikilta osiltaan näy suunnitelmassa.

Investointiohjelmaan valittujen ja siitä pois jätettyjen hankkeiden vaikutusten arviointi ei ole ollut läpinäkyvää eikä yhteismitallista, eikä sitä ole dokumentoitu. Vaikutusten arvioinnin tuloksia ei ole läpikäyty kuntien kanssa. MAL suunnittelu vaatisi toisenlaisen prosessin, jotta se täyttäisi hyvän liikennejärjestelmäsuunnittelun tunnusmerkit. Tässä muodossa se on pikemminkin hankkeiden priorisointimenetelmä investointiohjelman kokoamiseksi. Tähän tavoitteeseen nähden prosessi on pitkä ja kallis.

MAL-suunnittelu on sinänsä hyvä työkalu edistää Helsingin seudun kestävästä kasvusta ja kuntien välistä yhteistyötä. Kuitenkin suunnitteluprosessi ja siihen liittyvä päätöksentekorakenne on vuosien saatossa muotoutunut liian monimutkaiseksi. On syytä tehdä kattava arviointi siitä, miten jatkossa olisi Helsingin seudulla perusteltua tehdä seudullista maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua. Tämä koskee niin suunnittelun sisältöä, prosessia, organisoitumista kuin päätöksentekoa.

2. Liikenne

Espoon kaupunki haluaa nostaa esiin erityisesti seuraavat seikat liikenteen osalta:

- Valtiota tarvitaan vahvalla panoksella mukaan MAL-Investointiohjelmaan 2023.
- Joukkoliikenteen runkoverkon 2040 puutteet tulee korjata.
- Suunnitelmaluonnoksesta puuttuu lähijunaliikenteen yhteys Histaan.
- Raskaan liikenteen palvelualue ei voi sijaita Ämmässuolla Histan asema-alueen läheisyydessä.
- Valtiota toivotaan aktiivisemmin mukaan yhteistyöhön ja rahoitukseen jalankulun ja pyöräilyn seudullisissa hankkeissa.
- Ajonopeuksien alentaminen on yksisilmäinen keino päästöongelman ratkaisemiseksi.
- Pysäköintipolitiikan kaikki toimenpiteet eivät ole kaupunkien toimivallassa.

MAL-Investointiohjelma 2023

Valtion tulee panostaa kaupunkiseutujen liikennehankkeisiin selvästi enemmän. Verrattuna muihin Pohjoismaisiin kaupunkiseutuihin valtion panostus on selvästi vähäisempää, ja kustannukset jäävät suurimmaksi osaksi kuntien vastuulle. Hanke ei etene sellaisissa tapauksissa, joissa hankkeen hyödyt on selkeästi hankearvioinnissa todennettu, ja toteuttamatta jättämisestä kertyy vuosittain merkittäviä kustannuksia. Kaupunkiseudut ovat kuitenkin valtion talouden moottoreita, erityisesti Helsingin seutu on merkittävä valtakunnan mittakaavassa.

Investointiohjelman 1 korissa on kolme espoolaista hanketta; Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet, Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä ja Leppävaara-Matinkylä pikaraitiotien suunnittelu. Lisäksi Espoota koskee Metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen.

MAL-investointiohjelmaan tulisi lisätä myös Keilaniemen liityntärampit Länsiväylälle ja Länsiväylän Keilaniemen kohdalta ylittävän sillan perusparannus sekä Matinkylän liityntärampit Länsiväylälle. Keilaniemen liityntärampin rakentaminen on valtakunnallisesti merkittävän työpaikkakeskittymän liikenteen sujuvuuden kannalta välttämätön investointi. Matinkylän liityntärampit sujuvoittaisivat keskeisen kaupunkikeskuksen asukkaiden ja työpaikkojen liikennettä. Lisäksi liityntärampin rakentaminen vähentäisi merkittävästi liikennepainetta matalammalta katuverkolta sekä pienentäisi autoliikenteestä aiheutuvia haittoja asuinalueilla.

Maarinsolmun eritasoliittymä on sisällytetty MAL-Investointiohjelmaan ja sen rakentamissuunnittelua ja toteutusvalmiutta tulisi kiirehtiä. Hanke on lähtökohtaisesti liikennejärjestelmätason hanke, jonka tavoitteena on parantaa valtakunnallisen tavaraliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä vähentää ympäristöhaittoja. Samalla se parantaa saavutettavuutta paikallisesti, mutta myös Helsingin kohteiden saavutettavuutta. Kohteen ruuhkautuminen nykytilassa heikentää Länsisataman saavutettavuutta.

Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet ovat tarpeellisia tulevan kaupunkiradan häiriöherkkyyden parantamiseksi ja koko potentiaalin hyödyntämiseksi.

Leppävaara-Matinkylä-pikaraitiotie tuo tehokkaan, luotettavan ja sujuvan poikittaisen joukkoliikenneyhteyden mahdollistaen siirtymän kestäviin kulkumuotoihin

joukkoliikenneverkon kattavuuden parantuessa. Se tarjoaa mahdollisuuksia tehostaa maankäyttöä reitin varrella, ja antaa uutta vetovoimaa sen varrelle sijoittuville työpaikka-alueille. Yhteys on esitetty investointiohjelman aikajänteen (2024–2035) näkökulmasta edistettäväksi suunnitteluhankkeena, mutta kuitenkin niin, että se on jo mukana vuoden 2040 joukkoliikenteen runkoverkossa. Jatkossa epäselvyyksien välttämiseksi tavoiteverkkoesitysten tulisi edustaa samaa ajankohtaa kuin investointiohjelman kymmenvuotiskauden päätyminen. Tarkastelua tulee lisäksi täydentää pidemmän aikajänteen näkemyksellä.

Metron kulunvalvontajärjestelmän uusinta varmistaa luotettavan liikennöinnin ja samalla mahdollistaa järjestelmän matkustajakapasiteetin huomattavan lisäyksen. Lisäksi puoliautomaattinen ajo tukee täsmällisempää metron toimintaa. Järjestelmä mahdollistaa metron vuorovälin tihentämisen.

Investointiohjelmaan on sisällytetty kaikki lähijunaliikenteen varikot. Lienee realistista todeta, ettei kaikkia varikoita pystytä toteuttamaan seuraavan kymmenvuotiskauden aikana, vaan niiden välille on tarve löytää toteuttamisjärjestys.

Toteuttamisjärjestykseen vaikuttavat myös MAL-suunnitelmasta riippumattomat seikat.

Joukkoliikenteen runkoverkko 2040

Esitys ei edusta Espoon näkemystä joukkoliikenteen keskeisestä runkoverkosta vuodelle 2040. Joukkoliikenteen runkoverkko on jäänyt hieman keskeneräiseksi ja esitystapa ei ole looginen. Jako seudullisiin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin sekä pääkaupunkiseudun runkoyhteyksiin jää epäselväksi. Esimerkiksi seuratikat palvelevat sekä seudullista liikkumista, että myös pääkaupunkiseudun kuntien sisäistä liikkumista.

Lisäksi Espoon näkemyksen mukaan Histan suunnan joukkoliikenne perustuu jo vuonna 2040 pääosin lähijunaliikenneyhteyteen. ESA-radan ratasuunnitelma valmistunee pitkälti jo vuoden 2023 aikana.

Suunnitelmassa esitetty vuoden 2040 joukkoliikenneverkko koostuu pääosin olemassa olevista ja joko valmistuvista tai toteutukseen siirtyneistä yhteyksistä täydennettynä yksittäisillä kuntien esille nostamilla yhteyksillä. Muiden yhteyksien merkinnässä on tavoiteltu suurpiirteisyyttä (joukkoliikennekäytävä) ja kytkeä maankäytön ensisijaisiin vyöhykkeisiin. Tämä on sinänsä hyvä lähtökohta, mutta tarkastelu on jäänyt keskeneräiseksi. Turunväylän suunnassa on esitetty vain maantietä kulkeva bussiyhteys, jonka tavoitteellisuus jää epäselväksi. Verkosta puuttuu myös Espoon Pohjois- ja keskiosien yleiskaavan mukainen Leppävaaran ja Kalajärven välinen runkoyhteys.

Joukkoliikenteen runkoverkkoa tulee täydentää Leppävaaran ja Kalajärven välisellä joukkoliikenneyhteydellä sekä lähijunayhteydellä Histan suuntaan.

Lähijunaliikenteen yhteys Histaan

MAL-valmistelussa on päädytty jättämään nopeat junayhteydet tarkastelun ulkopuolelle ja välttämään niiden keskinäistä priorisointia. Seudun pitää kuitenkin asettaa tavoitteita lähiliikenteen kehittämiseksi, myös uusilla kasvusuunnilla. MAL-seudun mittavat maankäytön kehityshankkeet ovat riippuvaisia ratojen lähiliikenteestä, joten lähijunaliikenteen kehittäminen tulee olla osana MAL-suunnitelmaa. Histan alueen maankäytön kehittäminen on sidoksissa raideliikenteen kehittämiseen, joten lähijunaliikenteen tulee näkyä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Pohjaesitys pohjautuu MAL 2019 -suunnitelman valmisteluun. Vuoropuhelua taukopaikoista ei ole käyty riittävästi tämän prosessin yhteydessä. Raskaan liikenteen palvelualueen sijoittaminen VT 1:n varteen Histan tulevan asemanseudun läheisyyteen on epärealistinen ja tavoitteena ristiriitainen.

Jalankulun ja pyöräilyn seudulliset hankkeet

Valtio on juuri julkaissut jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluohjeet. Jalankulun ja pyöräilyn edistämisen tulee näkyä vahvemmin MAL-investointiohjelmassa seudullisten hankkeiden etenemisenä. Painoarvon lisääntymisen vaikutuksen toivotaan siirtyvän myös valtion investointiojelmaan.

Valtion maanteiden varren pyöräliikenteen kehittämiseen tarvitaan valtiota mukaan. Näillä osuuksilla saadaan suurimmat hyödyt pyöräliikenteen kehittämisestä: vähennetään ruuhkaisuutta ja keskeisen infran investointipaineita, sekä saadaan terveyshyötyjä. Liikenneturvallisuusperusteisesti tärkeimmät pyörätiehankkeet valtionverkolla ovat Espoossa Nupurintie ja Lahnuksentie ja lisäksi priorisoinnissa nousi kolmanneksi Lapinkyläntie (Lähde: pyöräilyn pääreittien erillishankkeiden toteuttamisohjelma tekn. ltk 20.5.2020) Tämän lisäksi HSL:n tuoreessa pyöräilyn pääverkkotyössä tunnistettiin pyöräliikenteen investointitarpeita. Kiireellisimmäksi nähtiin baanaverkon puuttuvien osien rakentaminen ja laadun parantaminen. Työssä ei kuitenkaan priorisoitu hankkeita. Espoossa on valtionverkolla kuitenkin monia parannustarpeita baanaksi kehitettävillä vilkkailla pyöräteillä. Näistä esimerkkeinä Pellaniemenportti Turunväylän ali, Kehä I pyörätien järjestelyt Leppävaarassa ja Länsibaana.

Suunnitelmaluonnoksen pienten ja keskisuurten hankkeiden muihin jalankulku- ja pyöräverkon investointeihin tulee lisätä Nupurintien kävely- ja pyörätieyhteys.

Lisäksi kävely-yhteyksien suunnittelun laatuun ja kunnossapitoon tulee panostaa teiden varsilla sekä joukkoliikenteen pysäkkien ympäristöissä. Esimerkkinä kunnossapidosta mainittakoon Kehä I Leppävaarassa ja suunnittelusta ratakankkeissa asemalaiturien minimilaatua houkuttelevammat yhteydet Histassa.

Ajonopeuksien alentaminen liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Ajonopeuksien alentaminen laajamittaisena yleistoimenpiteenä keskeisillä pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä aiheuttaa pahimmillaan läpiajoliikenteen siirtymistä katuverkolle, jonne se ei kuulu. Haitat liikenteen uudelleen reitityksestä voivat olla huomattavasti suuremmat kuin hyödyt. Nopeusrajoituksen tulee vastata liikenneympäristöä, jotta rajoitukset ovat ymmärrettäviä ja niitä kunnioitetaan paremmin.

Kaupunkirakenteen nopeusrajoitukset tulee määrittää huomioiden niiden tarkoituksenmukaisuus ja kokonaisvaikutukset. Nopeusrajoitukset eivät saa siirtää liikennettä ei-toivotuille yhteyksille, ja liikenneympäristön tulee tukea käytettävää nopeusrajoitusta. Maankäytön tiivistyessä ja muuttuessa, on järkevää kaupunkirakenteessa käyttää nopeusrajoituksia liikenteen rauhoittamiseen ja samalla edistää kävelyä ja pyöräilyä.

Pysäköintipolitiikka

Kunnat vastaavat kukin osaltaan pysäköintipolitiikasta. Lisäksi monet MAL-suunnitelmaluonnoksessa ehdotetuista pysäköintitoimenpiteistä ovat kuntien toimivallan ulkopuolella.

3. Asuminen

Suunnitelmaluonnoksessa asuntotuotanto- ja ARA-tuotantotavoitteet ovat Espoon osalta pysyneet ennallaan, eli tavoitteena on 3 300 asuntoa vuodessa ja näistä 30% ARA-tuotantoa. Tavoite on Espoon kannalta liian korkea, sillä se tuottaa liian suuria alueellisia tuetun asumisen keskittymiä uusille asuinalueille.

Espoo voi hyväksyä ARA-tuotantotavoitteeksi korkeintaan 20 prosentin osuuden, josta tulee korvamerkitä noin 5 prosenttiyksikön osuus erityisryhmien ARA-asuntotuotantoon, joka kohdentuu tarkkarajaisesti tuen tarpeessa olevien kysyntään ja vastaa opiskelijoiden, ikääntyneiden ja vammaisten asuntotarpeisiin.

On hyvä, että suunnitelmaluonnos nostaa esiin kaupunki uudistusalueita. Samalla niihin liittyen olisi kuitenkin selvemmin kirjattava näkyviin, että valtion tulee käynnistää kaupunki uudistusalueille ohjelma, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia. Avustuksia tulee osoittaa energia- ja peruskorjausten lisäksi alueiden viihtyisyyden, esteettömyyden ja turvallisuuden kehittämiseen.

Monipuolinen asuntotuotanto edellyttää vaihtoehtoja myös asuntojen tuotantomuotoihin. Espoon kaupunki toteaa, että omistus-, vuokra- ja asumisoikeusasuntojen ohella osaomistusasumiselle on kysyntää. Suunnitelmassa olisi hyvä kannustaa toimijoita myös vapaarahoitteisten osaomistusmallien kehittämiseen ja osaomistusasuntojen tuottamiseen. Maininta pientaloasumisen

edellytysten edistämisestä vastaa myös Espoon tavoitetta monipuolisista asumisen vaihtoehtoista.

Asumisen CO₂ -päästövähennyksissä on mainittu puurakentamisen edistäminen. Puurakentamisen edistämisen ohella tulee kiinnittää huomiota myös muiden rakennusmateriaalien hiilidioksidipäästöihin ja kannustaa rakennustuoteteollisuutta muun muassa betonin ja teräksen vähähiilisyteen.

4. Maankäyttö

Maankäytön ensisijaisen vyöhykkeen rajaus on Espoon kaupungin osalta perusteltu ja tunnistaa kaupungin kehityksen suunnat. Kasvun ohjaaminen ensisijaiselle vyöhykkeelle on myös Espoon kaupungin strategian mukainen tavoite.

Espoon kaupunki toteaa, että aiempi tavoite ohjata 90 % kasvusta ensisijaiselle vyöhykkeelle on realistisempi kun 95%. Tavoite on koko seutua yhteensä koskeva, ja Kuuma-kunnissa tämän saavuttaminen ei ole realistista, joten koko seudun mittakaavassa on syytä jättää tavoitteeseen väljyysvaraa.

Espoon kaupunki esittää, että ensisijaisten vyöhykkeiden tulee jatkossa myös vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen ja joukkoliikenneverkon tavoitetasoon. Verkon kehittämisessä tulee ottaa huomioon myös alueella jo asuvien joukkoliikenneyhteyksien parantaminen.

5. Vaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmäsuunnittelu edellyttää SOVA-lain mukaista vaikutusten arviointia. Tämä arviointi on sisällytetty kokonaisuudessaan MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointiin. Näin ollen vaikutusten arvioinnissakin liikenteen vaikutukset painottuvat verrattuna asumisen ja maankäytön vaikutuksiin. Vaikutusten arviointiprosessi on ollut laaja ja työläs. Jatkossa tulee kiinnittää huomiota arvioitavien vaikutusten ja niiden merkitykset tunnistamiseen siten, että arvioidaan suunnitelman kannalta olennaiset kokonaisuudet. Arviointi on nyt keskittynyt enemmän yksittäisiin ilmiöihin, kuin suunnitelmakokonaisuuteen.

MAL -suunnitelman päätavoitteille on asetettu selkeät arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot. Tavoitetasoja on vaikea saavuttaa suunnitelman toimenpiteillä. Suunnitelman toimenpiteet ja arvioinnit painottuvat pitkälti liikenteellisiin, hyvinkin yksityiskohtaisiin näkökulmiin. Tasapainoa asumisen ja maankäytön kanssa ei ole löydetty.

Osa suunnitelman vaikutuksista on keskenään ristiriitaisia. Merkittävä osa vaikutuksista syntyy vasta kuntien omassa jatkosuunnittelussa. Ristiriitaisuuksia tulisi pyrkiä tunnistamaan paremmin ja kuvata niiden merkitys suunnitelman vaikutuksissa. Kaikilta osin ei ole pystytty tunnistamaan erialisia riskitekijöitä ja niiden todennäköisyyksiä.

Suunnitelmaversioiden tausta-aineistot ovat muuttuneet suunnitelman edetessä, mikä vaikeuttaa suunnitelmaversioiden vertailua keskenään ja tekee epäselväksi suunnitelmassa tapahtuneiden muutosten vaikutukset.

Vaikutusten arvioinnin lopussa on jatkosuosituksia toimenpiteiksi, joilla katsotaan päästävän lähemmäs asetettuja tavoitteita. Lisätoimenpiteitä on tarkoitus ottaa osaksi lopullista MAL 2023 -suunnitelmaan.

Vaikutusten arvioinnin ehdotukset lisätoimenpiteiksi

Vaikutusten arvioinnin ehdotukset lisätoimenpiteiksi on jaettu kolmen suunnitelmasta juontuvan pääotsikon alle; Helsingin seutu kasvaa kestävästi, Helsingin seutu tarjoaa monipuolisen ja laadukkaan elinympäristön sekä Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti.

Espoon kaupunki haluaa kiinnittää erityisesti huomiota seuraaviin toimenpiteisiin edellä mainittujen otsikoiden alla. Muiden esitettyjen lisätoimenpiteiden osalta Espoon kaupungilla ei ole huomautettavaa.

Helsingin seutu kasvaa kestävästi.

Maankäytön edelleen tiivistäminen kestävä liikumisen vyöhykkeille on kunnianhimoinen tavoite, mutta sen toteutuminen on keskustoissa ja asemanseuduilla haastavaa, koska alueilla jo asuvat vastustavat usein muutosta ja kaavaprosessien läpivienti on sen vuoksi usein hidasta ja haastavaa.

Liikenteen hinnoittelussa ympäristövyöhykkeiden selvittäminen on mahdollista, mutta on epäselvää, mitä niillä tässä yhteydessä tarkoitetaan ja mitä niillä tavoitellaan. Tienkäyttömaksuja Espoon kaupunki ei hyväksy.

Espoon kaupunki ei pidä tarpeellisena, että suunnitelmassa asetetaan uusia tavoitetasoja rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimenpiteille. Näitä tavoitteita on tulossa rakentamiselle jo uudistuvan rakennuslainsäädännön kautta, ja on ensin katsottava, miten se kokonaisuus toimii, ennen kuin asetetaan lisävaatimuksia asiassa.

Kuntien tuki uusiutuvan energian tuotannolle ja vähähiiliselle uudistuotannolle on lähinnä kuntien maapolitiikassa ja tonttien luovutuksessa huomioon otettava seikka, eikä sellaisenaan kuulu MAL-toimenpiteisiin. Erityisiä rahallisia panostuksia kunnista ei tähän voida osoittaa.

Ekologisesta kompensaatiosta ollaan valmistelemassa lainsäädäntöä, eikä esitetty toimenpide kuulu MAL-suunnittelun tai sitä seuraavan sopimuksen piiriin. Lain säädökset asiasta riittävät.

Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerien määrittely on kuntien oma asia. ARA-osuuden osoittaminen riittää ohjaukseksi tässä asiassa.

Kävelyn ja pyöräilyn seudullisten toimenpiteiden rahoituksen ja toteutuksen varmistaminen on tärkeää. Pyöräilyn tavoiteverkko sisältää kuitenkin epärealistisia odotuksia hankkeiden määrässä ja priorisointi on tarpeen. Kunnat toteuttavat hankkeita, jos valtio osallistuu kustannuksiin, erityisesti valtion teihin liittyvien pyöräilyverkkojen osalta.

Kirjaaminen liikkumisen ohjauksesta vahvistamaan aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä on epäselvä.

Liikenteen vähentäminen ja kitkarenkaiden käyttö alentamaan hiukkaspäästöjä tiiviillä kaupunkialueilla on kaksijakoinen. Liikenteen vähentämisen keinoja on joukkoliikenteen käytön lisääminen erilaisin toimenpitein. Toisaalta kaupunkiseudun kasvaessa liikkujien määrä kasvaa koko ajan, jolloin liikenteen määrän vähentäminen ei ole realistista. Enemmän tulisi pyrkiä liikenteen rauhoittamiseen keskeisillä alueilla. Kitkarenkaiden käytön lisäämisellä on myönteisiä vaikutuksia, joten se on kannatettavaa.

Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Espoon kaupunki vastustaa tienkäyttömaksujen käyttöönottoa. Tiemaksujen käyttöönotto ei edistä elinkeino- ja palvelutarjontaa ja niiden hyvää sijoittumista ja kehittymistä. Myöskin se, mihin maksuilla kerättävä tuotto ohjattaisiin, ja edistäisivätkö ne mitenkään seudun liikennehankkeita, on epäselvää.

Monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon varmistaminen seudun vetovoimatekijänä on kuntien omalla vastuulla, eikä sitä tule kirjata MAL-suunnitelmaan.

Investointiohjelman hankkeet on valittu liikennejärjestelmän toimivuutta ja kestävyyttä korostaen. Hankeluettelon karsiminen ei ole mahdollista ilman, että ohjelman toimivuus kärsii. Siksi investointiohjelman hankkeiden priorisointia kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta ei kannateta.

Infrakorvausmenettelyn kehittäminen on HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen asia. Toimenpidettä ei tule liittää MAL-suunnitelmaan, vaan asiasta tulee käydä asianmukaiset neuvottelut HSL:n ja jäsenkuntien välillä.