

KIRKKONUMMEN KUNNAN LAUSUNTO VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSESTA JA VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 21.1.2021
(LVM/1354/01/2019)

Kirkkonummen kunta antaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista seuraavan lausunnon:

Taustaa

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta vuosille 2021 - 2032 ja vaikutusten arvioinnista. Lausunto on pyydetty toimittamaan ensisijaisesti www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 23.2.2021 mennessä.

Suomen ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu on käynnistynyt liikenne- ja viestintäministeriön koordinoimana vuonna 2019. Suunnitelmassa on analysoitu liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristöä sekä esitetty suunnitelman yhteiskunnalliset päämäärät ja liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet. Suunnitelma sisältää 12-vuotisen toimenpideohjelman (vuodet 2021 - 2032), joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Suunnitelmassa kuvataan myös liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen vaikutuksia sekä suunnitelman seuranta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tekemisestä on säädetty liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Suunnitelma viimeistellään keväällä 2021 ja viedään valtioneuvoston hyväksyttäväksi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä on toteutuessaan vaikutuksia esimerkiksi ilmastoon, ympäristöön, yhteiskuntaan, ihmisten liikkumiseen ja elinkeinoelämän kuljetuksiin. Vaikutusten arvioinnilla pyritään lisäämään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja tukemaan suunnittelua sekä päätöksentekoa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on arvioitu liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Lausunto

Kirkkonummen kunta kuuluu Kuuma-kuntiin ja lausunto myötäilee Kuuma-seudun lausuntoa, jonka valmisteluun Kuuma-kunnat ovat osallistuneet.

Lausuntopalvelussa julkaistussa lausuntopyynnössä pyydetään vastaamaan seuraaviin kysymyksiin. Kirkkonummen kunta lausuu ja vastaa seuraavasti:

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Kirkkonummen kunta pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteitä oikeasuuntaisina. Keskeisenä sisäänkirjoitettuna tavoitteena on sitoa hallituskausien välinen liikennepolitiikka jatkumoksi ja sitoutua pitkäjänteisesti liikenneverkkojen ylläpitoon ja kehittämiseen. Erityisesti perusväylänpidon rahoituksen nosto on erittäin tärkeä korjausvelan pienentämiseksi ja liikenneverkkojen rapautumisen pysäyttämiseksi. Kehittämissä tieverkon liittymätarpeet ja liittymien parantamiset eivät saa riittävästi huomiota. Myös alemman tieverkon rooli jää vähälle huomiolle, sillä Kirkkonummella yhdysteiden merkitys on liikkumisessa keskeinen.

Valtion panostukset kestävien kulkumuotojen – jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – edistämiseksi on kannatettavaa. Liityntäpysäköinnin määrärahaa on kaivattu pitkään. Kirkkonummen kunta on aktiivisesti kehittänyt liityntäpysäköintiänsä omalla kustannuksellaan ja valtion tulee jatkossa voimakkaammin osallistua seudun hankkeisiin kumppanuuden hengessä, sillä se vähentää tieverkon investointitarpeita ja hiilipäästöjä. Yksityistieavustusten määrärahan korottaminen on hyvä alkua, sillä yksityisteiden määrä on noin 80 % Suomen tieverkon määrästä. Myös Kirkkonummella on huomattava määrä yksityisteitä.

Kirkkonummi kuuluu Helsingin seutuun, jolle on yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019. Sen pohjalta kuntien ja valtion kesken on solmittu MAL-sopimus, joka toimii seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kehittämiseksi. MAL 2019 sisältää muun muassa laajan toimenpideohjelman priorisoitune infrahankkeineen, jonka merkitys ja perustelut tulee tunnistaa myös valtakunnallisella tasolla.

Kirkkonummi korostaa, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet tulee ottaa huomioon valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Valtion panostuksia Suomen talouden kannalta keskeisen Helsingin seudun liikenneinvestoinneissa ja MAL-sopimuksen täytäntöönpanossa tulee lisätä nykyisestä. Toimiva liikenneverkko mahdollistaa elinkeinoelämän kasvuedellytykset ja asumisen sekä maankäytön kehittämisedellytykset Suomen talouskasvun mahdollistavalla Helsingin seudulla.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä? (liikenneverkko ja solmukohtat, henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut, liikennejärjestelmän tukitoimet, muut toimenpiteet)

Maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, joka nostetaan 1,4 miljardiin euroon vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Valtion väyläverkon korjausvelka vähenee suunnittelu-kaudella 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Perusväylänpidon



rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 prosenttia, radoille 39 prosenttia ja vesiväylille 9 prosenttia.

Perusväylänpidon rahoitustason nostaminen ja liikenneverkon korjausvelan pienentäminen ovat keskeisiä toimenpiteitä. Korjausvelan vähentämisessä tulisi olla kunnianhimoisempi tavoite vähentää sitä 1 miljardiin euroon vuoteen 2032 mennessä, jolloin perusväylänpitoon tulisi lisätä 1,2 miljardia euroa koko kaudella. Määrärahan nosto tulisi toteuttaa jo vuodesta 2022 alkaen. Teiden ja katujen hyvä kunnossapito uusinvestointien rinnalla on edellytys sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Myös ELY-keskuksille tulee olla riittävät määrärahat pienten toimenpiteiden ja hankekorien toteuttamiseen liikenneturvallisuuden ja linja-autopysäkkien parantamiseksi.

Liikenne keskittyy vahvasti Uudellemaalle ja etenkin Helsingin seudulle, jossa sijaitsee merkittävä osa Suomen elinkeinoelämän ja logistiikan toimijoista sekä liikenteen solmukohtia. Helsinki – Vantaa lentoaseman kautta kulkee yli 90 prosenttia Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä. Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla olevan maantieverkon pituus on reilut 9.000 km, mikä on noin 12 % koko maan tieverkon pituudesta. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudun kuntien alueella. Suurten liikennemäärien takia alueen tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin, joten kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. Nykyisin erityisesti alemmpitasoisen tieverkon kunnossa joudutaan joustamaan. Nykytilanne on erittäin haastava, sillä huomattava osa Kirkkonummen liikenteestä sijoittuu alemmpitasoiselle tieverkolle.

Kehittämisinvestointien rahoitus on noin 500 miljoonaa euroa vuodessa eli yhteensä noin 6,1 miljardia euroa vuosina 2021–2032. Tästä uusiin kehittämishankkeisiin on käytettävissä 3,35 miljardia euroa, ja muu osa on sidottu jo päätettyihin kehittämishankkeisiin. Kehittämisrahoituksesta maanteiden osuus on 44 prosenttia, rataverkon 52 prosenttia ja vesiväylien 4 prosenttia.

Kirkkonummi pitää maantieverkon kehittämisinvestointien rahoitustason laskevaa trendiä haasteellisena verkon kehittämistarpeiden näkökulmasta. Myös MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnattu rahoitus (yhteensä 661 miljoonaa euroa) jää huomattavan vaatimattomaksi, kun rahoitustasoa verrataan esimerkiksi MAL-sopimusten mukaisen asuntotuotantotavoitteiden edellyttämiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Suuret kaupunkiseudut ovat myös keskeisessä roolissa päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on siten erittäin tärkeää. Kehittämisinvestoinnit tulee suunnata tiivistyvää maankäyttöä ja elinkeinoelämää palveleviin hankkeisiin kuten esimerkiksi liittymien parantamisiin.

Suunnitelmassa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten mää-



rärahat kunnille aiotaan nostaa vuodesta 2025 alkaen 30 miljoonaan euroon vuodessa. Lisäksi liityntäpysäköintiin varataan valtion avustuksia kunnille yhteensä 30 miljoonaa euroa ja valtion verkolla panostetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ja liityntäpysäköintiin. Kirkkonummi pitää näitä kestävästi liikkumisen toimenpiteitä kannatettavina ja oikeasuuntaisina. Avustusten hakuprosessien tulee olla riittävän selkeitä ja kevyitä. Myönteisissä avustuspäätöksissä hankkeen aikaiset detaljivaatimukset kuormittavat kuntien henkilöstöä jo muutenkin raskaassa työtilanteessa. Oheisvaatimukset ja raportointi tulee olla kevyempää ja joustavampaa suhteessa työmäärään. Myös kuntien välinen kilpailuttaminen ei saa olla tavoitteena, vaan pääosa rahoituksesta tulee jakaa edelleen ELY-keskusten kautta.

Suunnitelmassa valtio panostaa joukkoliikenteeseen vuodesta 2025 eteenpäin nykyistä enemmän, mikä on erittäin tervetullut toimenpide. Esimerkiksi suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikennetukea korotetaan 20 miljoonalla eurolla vuodessa ja ilmastoperusteinen 20 miljoonan euron tukilisäys jatkuu suunnitelmakaudella. Myös korona-aikana valtion tuki on ollut iso kädenojennus. Joukkoliikenteen tukeminen tulee jatkossakin olla entistä vahvemmin toimenpidevalikoimassa mukana.

Kirkkonummi yhdessä KUUMA-seudun kanssa pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyä 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. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankkekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä seuraavien näkökohtien huomioon ottamista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Kehä III:n (kantatie 50) länsiosan, jonka maankäyttö tehostuu voimakkaasti Masalan kohdalla, ja Länsiväylän (kantatie 51) välillä Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä liittymätarpeita tulee edistää.
- Espoo-Salo (ESA) / Espoo-Lohja (Länsi) -radan toteuttamista tulee edistää, sillä ratayhteys edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja radanvarren uusien taajamien kehittämisedellytyksiä. Ratayhteys toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävästi liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä.
- ESA-radana maankäytön kehittäminen lisää myös ajoneuvoliiken-



nettä Turunväylällä. Lisäkaistojen toteutukseen ja liittyminen parantamisiin tulee myös varautua valtatiellä 1.

- Rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa tulee jatkossakin kehittää samoin kuin sen lähijunaliikennettä. ESA-rata ei saa heikentää rantaradan ylläpitoa.
- Kirkkonummen joukkoliikenteen kehittämisessä Rantarata ja Espoon kaupunkirata ovat keskeisessä roolissa mahdollistaen junaliikenteen lisäämisen ja sen nopeutumisen Kirkkonummelle. Kirkkonummen kasvava maankäyttö tukeutuu Länsiväylän ja Rantaradan väliseen kehityskäytävään.
- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen MAL 2019 -suunnitelmassa linjatun mukaisesti. Vuosittainen KUHA-rahoitustaso tulee nostaa 30 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen.
- Vuonna 2016 lakkautettu rantaradan valtion ostoliikenne (Y-junaliikenne Helsinki-Karjaa) tulee palauttaa takaisin, jolloin eri lähijunaliikenteen reittien kohtelu on yhdenmukaista ja parannetaan myös länsisuunnan radanvarsikuntien lähijunan käytön edellytyksiä.
- Kirkkonummen kunta yhdessä KUUMA-seudun kanssa vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.

Kirkkonummi tuo erityisesti esiin Kehä III:n länsiosan (kt 50 välillä Espoo – Kirkkonummi) ja Länsiväylän (kt 51) osuuden Kirkkonummelta Siuntioon. Väylien liikennemäärät ovat suuret kaksikaistaisille pääväylille (KVL noin 12-16 000 ajon./vrk). Lähitulevaisuuden toimenpiteinä on liittymien kehittäminen, joilla parannetaan liikenneturvallisuutta, väylien toiminnallisuutta ja mahdollistetaan kestävä liikummisen vyöhykkeiden maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämismahdollisuudet. Hankkeiden toteutusaikatauluun ei oteta tässä kantaa, vaan Kirkkonummi haluaa muistuttaa väylien kehittämistarpeisiin varautumisesta suunnitelmakaudella.

- Kehä III: Masalan liittymän parantaminen Masalanportin eritasoliittymäksi ja Kehä III:n tasoliittymien poistaminen
- Kehä III: Majvikin(portin) uusi eritasoliittymä maankäytön kehittyessä myöhemmin
- Länsiväylä: Purokummuntien tasoliittymän siirto turvallisempaan paikkaan Pedersinporttiin
- Länsiväylä: Vuohimäenportin uusi eritasoliittymä poistaisi vaaralliset Bätvikintien ja Isonsuontien liittymät ja palvelisi Pikkalanlahden teollisuutta.
- Länsiväylä: Kirkkonummen(portin) eritasoliittymää parannettiin vuonna 2020 valo-ohjauksella. Upinniementien rampeille on suunniteltu pisaraliittymät, joihin tulee myös varautua.



- Väylävirasto on rakennuttanut Väyläviraston ja Kirkkonummen kunnan välisen sopimuksen mukaisesti Veikkolan alueen melusuojausten 1. vaiheen. Sopimuksen mukainen toinen vaihe on toteuttamatta ja ensimmäinen vaiheen toteuttaminen on saadun asukaspaalutteen perusteella lisännyt liikennemelua Valtatien pohjoispuolella, jonne sopimuksen mukaiset 2. vaiheen melusuojaukset ovat toteuttamatta. Kirkkonummen kunta kiirehtii valtiota toteuttamaan ja kustantamaan Veikkolan kohdan valtatie 1 melusuojausten 2. vaiheen.

Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon. Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Kunnat pyrkivät ohjaamaan maankäyttöä kestävää liikkumista tukeville asemanseuduille ja joukkoliikenteen reiteille, mutta tämän lisäksi tarvitaan myös nykyisten liittymien parantamisia ja joissakin tapauksissa uusia liittymiäkin. Hankkeiden yhteydessä parannetaan valtion omistamien pääväylien liikenteellistä toimivuutta ja erityisesti liikenneturvallisuutta. Kirkkonummella on useita liittymähanketarpeita, joilla tuetaan näitä tavoitteita, kuten Masalanportin ja Veikkolan eritasoliittymät. Valtion tulee osaltaan edistää ja pääosin rahoittaa hankkeet.

Kirkkonummi pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hankkima osto- ja velvoiteliikenne palautetaan rantaradalle ja sen palvelutasoa kehitetään sekä turvataan junan käyttö päivittäisillä työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan myös Kirkkonummelta länteen. Osto- ja velvoiteliikenne sekä tähän linkittyvä liityntäpysäköinti vähentävät tieverkon ruuhkautumista Helsingin seudulla ja samalla liikenteen ympäristökuormitusta. Raidekäytävän varrella on hyvät edellytykset liityntäliikenteen ja -pysäköinnin kehittämiseksi.

Valtion tulee edistää nykyistä voimallisemmin maantieverkon pyöräilyä ja jalankulkua, jotta valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen mukainen tavoite saavutetaan. Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä valtion osallistumista kaikkien yleisten teiden jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen riippumatta siitä, onko hanke ELY-keskuksen tarkoitustalustalla vai ei. Kirkkonummella on useita taajamien läheisyydessä maanteille sijoitettavia kävelyä ja pyöräilyä lisääviä hankkeita, joita kunta on valmis edistämään yhteishankkeina ELY-keskusten kanssa.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan liikenneturvallisuuden olevan melko hyvällä tasolla, mutta sen parantamiseksi on edelleen paljon tehtävää. Kirkkonummi haluaa nostaa esiin, että yleisellä tieverkolla on edelleen paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan parantaa kustannustehokkaasti erilaisin toimenpitein. Kirkkonummella näitä ovat keskisaarekkeelliset suojatiet, linja-autopysäkkilevennykset (koululaisten turvallisuus) ja lukuisat muut toimenpiteet, joita nykyrahoitustasolla ei voida korjata ja poistaa. ELY-keskuksille tulee osoittaa riittävät



resurssit ja rahoitus hankekorien toimenpiteiden toteuttamiseen. Myös Liikenneturvan rahoitus tulee turvata, koska valistustyö on keskeinen osa liikenneturvallisuutta.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vaikutusten arvioinnin ympäristöselostuksen mukaan näin voidaan pääosin olettaa. Visio on erittäin tavoitteellinen ja kunnianhimoinen, mikä sinänsä on hyvä asia. Kaikilta osin toimenpiteet eivät välttämättä riitä vision mukaisiin tavoitteisiin. Esimerkiksi kunnianhimoiseen päästöjen puolittamistavoitteeseen on aikaa yhdeksän vuotta ja kasvihuonekaasujen nollatavoitteeseen 24 vuotta aikaa. Suunta on oikea ja tärkeintä, että sitä kohti mennään määrätietoisesti. Toimenpiteiden pitää olla kuitenkin sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja hyväksyttäviä, ettei kohtuuttomasti rajoiteta syrjäseuduilla asuvia ja liikenneköyhiä henkilöitä. Kaikille pitää turvata kohtuulliset liikkumismahdollisuudet kunnianhimoisista tavoitteista huolimatta. Tämä tulee huomioida myös jatkotoimenpiteiden vaikutuksia arvioitaessa.

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu systemaattisesti kuvattuna ja keskeisimmät näkökulmat näyttäisi olevan otettu huomioon vaikutusten arvioinnissa. Arvioinnit kehityskulusta jäävät sanalliselle tasolle ja määrällistä arviointitietoa ei ollut saatavissa nykyjärjestelyllä.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Yksi keskeisistä tavoitteista on hiilipäästöjen puolittaminen. Arvioinnista ei riittävän selvästi tullut esiin toimenpiteiden riittävyys suhteessa tavoitteeseen. Kehittämisinvestoinneista merkittävä osa suuntautuu mm. rautatieinfrastruktuuriin, mutta kestävien kulkutapojen matkasuoritteiden määrällinen kasvu ja sen vaikutus hiilipäästöjen vähentämiseen jää epäselväksi. Arvioinnista tulisi saada tietoa eri liikennemuotojen panostuksien hyötysuhteesta hiilipäästöjen vähentämiseksi. Tärkeintä, että toimenpiteet voidaan kohdentaa niin, että niistä saadaan paras hyötysuhde suunnitelmassa asetettuihin eri tavoitteisiin nähden. Kirkkonummi katsoo, että myös pienten toimenpidekokonaisuuksien (muun muassa liikenneturvallisuustoimenpiteet, KUHA-hankeohjelma) vaikutuksista ja vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin tulisi jatkossa saada tietoa.



Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä, että valtion väyläverkon investiohjelman laadinnassa käydään keskustelua kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa. Tiivis vuorovaikutus on välttämätöntä kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien nivomiseksi yhteen. Kirkkonummi ehdottaa myös, että jatkossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisen yhteydessä yhteistyöryhmään otetaan mukaan myös Uudenmaan maakunta ja Kuuma-seudun edustaja.



Postiosoite
Kirkkonummen kunta
PL 20
02401 Kirkkonummi

Kunnantalo
Ervastintie 2
02400 Kirkkonummi

Puhelin
(09) 296 71

Faksi
(09) 878 6053

www.kirkkonummi.fi