

19.09.2023

217/08.00.00.01/2023
[Valtakunnallisen
liikennejärjestelmäsuunnitelman
arviointiohjelma]

Liikenne- ja viestintäministeriö

VN/18780/2023 Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta

HSL:n lausunto Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta

Helsingin seudun liikenne HSL kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) arviointiohjelmasta. Liikenne 12 -suunnitelma päivitetään hallituskausittain. Liikenne 12 -suunnitelman arviointiohjelmaan on kuvattu suunnitelman ja ympäristöselostuksen lähtökohdat, valmisteluprosessi, vuorovaikutuksen ja viestinnän keinot sekä arvioitavat vaikutukset.

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi?

HSL pitää Liikenne 12 -suunnitelman olemassa olevia tavoitteita pääosin hyvinä ja ajankohtaisina, eikä näe tarvetta niiden laajalle päivittämiselle. Kestävyys-tavoite voisi kuitenkin sisältää liikenteen CO₂ -päästöjen ohella muita ympäristövaikutuksia nykyistä laajemmin. Yleisesti HSL toivoo suunnitelman valmisteluun laaja-alaista ja kattavaa vuorovaikutusta alueiden ja muiden toimijoiden kanssa. MAL-sopimusmenettelyn piirissä olevat Suomen suurimmat kaupunkiseudut haluaisivat oman, erillisen valmisteluryhmän, joka kokoontuisi muutaman kerran vuodessa. Lisäksi suuren valtakunnallisen merkityksensä johdosta Helsingin seutu toivoo valmisteluun oman edustajansa suunnitelman virkamiesvalmistelun ohjausryhmään.

Liikenne 12 -suunnitelman on tarkoitus luoda pitkäjänteinen (12-vuotinen) näkymä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Helsingin seudulla on määrätietoisesti kehitetty kestävää yhdyskuntarakennetta, ja kunnat ovat investoineet merkittävässä määrin kestäväan liikennejärjestelmään ja sen operointiin. HSL pitää erittäin tärkeänä, että valtio on sitoutunut liikennejärjestelmän kehittämiseen yli hallituskausien.

Valtion rahoituksen tulee olla uskottavaa ja ennakoitavaa pitkäjänteisen kehittämisen ja tavoitteiden saavuttamisen lähtökohtana. Prioriteetit ja rahoituspohja eivät voi olla jatkuvassa muutoksessa.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Arviointiohjelma on selkeä, hyvin laadittu ja käsittää tärkeimmät liikennejärjestelmäsuunnitelman arvioitavat kokonaisuudet. HSL esittää kuitenkin muutamia näkökulmia vaikutusten arviointiohjelman kehittämiseen. Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusten arvioinnissa nojataan voimakkaasti liikennejärjestelmäanalyysiin. Olisi tärkeää kuvata arviointiohjelmassa tarkemmin, kuinka liikennejärjestelmäanalyysin tietoja kerätään, analysoidaan ja hyödynnetään. Arviointiohjelmassa voisi tarkemmin kuvata, kuinka liikennejärjestelmäanalyysi ohjaa investointiohjelman, suunnitteluohjelman ja perussuunnitelman laadintaa. Liikennejärjestelmäanalyysin merkitys on suuri, mutta sen sisältö jää arviointiohjelmassa melko avoimeksi.

HSL pitää hyvänä, että vaikutuksia arvioidaan suhteessa vertailupohjaan. Arviointiohjelmaan olisi havainnollista avata, että mitkä hankkeet ja liikennejärjestelmään vaikuttavat muut linjaukset ovat mukana vertailupohjassa. Onko vertailupohjassa esimerkiksi huomioitu uudet hallitusohjelmassa linjatut liikennejärjestelmään vaikuttavat toimet, kuten joukkoliikenteen arvonnäkökulman nosto?

Arviointiohjelman useassa kohdassa on viitattu vaikutusten arviointiin mm. hankearviointeihin tukeutuen. HSL haluaa korostaa, että vaikka hankearvioinnit tulisi laatia yhtenäisin menetelmin hankearviointiohjeen mukaisesti, on niiden sisällöissä ja toteutustavoissa suuria eroja. HSL on laatinut tarkastelua hankearvioinneista, minkä tarkoituksena on ollut selvittää, kuinka yhdenmukaisia arvioinneissa käytetyt oletukset ovat, ja ovatko oletukset tarkoituksenmukaisia. Vaihtelua oletuksissa on mm. maankäytön kehittymisen osalta. Hankearviointien moninaisuus tulee tunnistaa vaikutuksia arvioitaessa.

Arviointiohjelmassa on todettu, että kaupunkiseutujen liikennejärjestelmillä on valtakunnallisesti suuri merkitys etenkin kulkutapaosuuksia ja liikenteen päästövähennyksiä koskevien tavoitteiden toimeenpanossa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia arvioitaessa on pyrittävä kehittämään menetelmiä, joilla olisi mahdollista arvioida toimenpiteiden vaikuttavuutta luotettavammin. Toimenpiteet ovat erityisen vaikuttavia siellä, missä liikennejärjestelmällä on paljon käyttäjiä. Erityisesti kulkumuotojakaumaan on helpoin vaikuttaa kaupunkiseuduilla. Vaikuttavuus vastaa myös tehokkuuden tavoitteeseen. Vaikuttavuutta on kuitenkin toistaiseksi ollut haasteellista osoittaa, joten menetelmiä sen tarkasteluun pitäisi jatkuvasti kehittää.

Kaupunkiseudut ovat elinkeinoelämän keskittymiä ja valtakunnan vetureita. Kaupunkiseuduilla on mahdollisuus varmistaa toimivat työmarkkinat, vastaanottaa maahanmuuttoa ja houkutella investointeja. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuuden merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyyn

varmistajana tulee tunnistaa monipuolisesti ja laajasti vaikutusten arvioinnissa. Arviointimenetelmiä tulee tämän osalta kehittää, myös yksittäisten liikennehankkeiden vaikutuksia arvioitaessa.

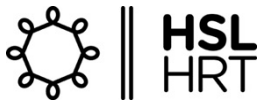
Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää arvioida liikkumiskustannuksia eri liikennemuotojen näkökulmasta. Liikkumisen hinnoittelulla on myös mahdollista edistää kestävien kulkutapojen kilpailukykyä ja sen myötä kestävyys -tavoitteen toteutumista. Liikenteen sähköistyessä henkilöautoliikenne halpenee, joukkoliikenteen hintojen samalla kohotessa. Sosiaalisen kestävyuden vaikutusten osalta tulisi huomioida myös liikkumisen mahdollisuudet suhteessa liikkumisen hintaan sekä ns. liikenneköyhyys. Olisi tärkeä avata, kuinka liikenteen vero- ja maksu-uudistus kytketään osaksi Liikenne 12-suunnitelmaa ja kuinka sen vaikutuksia arvioidaan.

Arviointiohjelmassa on todettu, että *vaikutusarvioinnissa voidaan hyödyntää aiemmin tehtyjä alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia*. HSL korostaa, että Helsingin Seudulla tehdään laadukasta liikennejärjestelmätyötä ja sen vaikutusten arviointia, mitä on mahdollista hyödyntää laajasti myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. HSL pitää tärkeänä, että seudulla tehtävää liikennejärjestelmäsuunnittelua ja sen edellä käyvää vaikutusten arviointia hyödynnetään myös Liikenne 12 -suunnitelman laadinnassa.

HSL pitää hyvä, että vaikutuksissa ekologiseen kestävyYTEEN on huomioitu melu-, värinä- ja ilmanlaatuvaikutukset sekä luonnon monimuotoisuus. Vaikutusten arvioinnissa ei tule huomioida vain valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman uusia toimenpiteitä, vaan laajemminkin sitä, että esim. meluntorjuntatoimenpiteitä ei ole nykytilassa toteutettu olemassa olevien ohjelmien mukaisesti. Arvioinnissa ei tule huomioida ainoastaan muutosta, vaan myös haasteellinen nykytila. Mitä vaikutuksia sillä on, jos esimerkiksi meluntorjuntaohjelmat jätetään toteuttamatta?

Voimassa olevan Liikenne 12 -suunnitelman vaikuttavuutta päätöksenteossa ei ole toistaiseksi laajemmin arvioitu. Ennen Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen toteutusta tulisi olla ymmärrys edellisen suunnitelman tilanteesta ja mitä käynnistävällä päivityskierroksella tulisi tehdä toisin. Ennen suunnitelman päivitystä olisikin tärkeä toteuttaa Liikenne 12 -toteutumisen ja vaikuttavuuden arviointi, myös suhteessa lain vaatimuksiin.

Olisi hyödyllistä avata arviointiohjelmaan, että ollaanko Liikenne 12-suunnitteluprosessissa laatimassa jonkinlaisia skenaario- tai herkkyystarkasteluja esim. väestönkasvun, sen alueellisen sijoittumisen tai esimerkiksi liikenteen hinnoittelun osalta. HSL pitää tärkeänä, että arviointiohjelmassa avataan, että otetaanko Liikenne 12 -suunnitelmassa huomioon aiemmat päästövähennysohjelmat, kuten Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet. Onkin tärkeä avata, että miltä pohjalta kestävyys -tavoitetta arvioidaan. Lisäksi erityyppisten toimenpiteiden ristiriitaisia vaikutuksia tulee arvioida niin MAL-kaupunkiseutujen osalta, alueellisesti kuin valtakunnallisestikin.



Lisätietoja antaa liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi (etunimi.sukunimi@hsl.fi).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 12.10.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.