



Alla mainittu asiakirja on allekirjoitettu Espoon sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Allekirjoitettu asiakirja:

Lausunto HSL_lle Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta.pdf

Allekirjoituksen liiteluettelo löytyy seuraavalta sivulta

Allekirjoittajat:

Nimi

OLLI JUHANI ISOTALO

Allekirjoitustapa

Strong, BankID FI

Allekirjoituspäivä

2025-11-20 15:01



Tämä asiakirjapaketti sisältää:

- Etusivun (tämä sivu)
- Alkuperäiset asiakirjat
- Sähköiset allekirjoitukset asiakirjaan integroituna



Tämä tiedosto on digitaalisesti sinetöity.
Sinetöinti takaa tiedostoon sisältyvän
asiakirjan alkuperäisyyden.



Allekirjoituksessa liitteenä olevat asiakirjat:



Tämä asiakirjapaketti sisältää:

- Etusivun
- Alkuperäiset asiakirjat
- Sähköiset allekirjoitukset asiakirjaan integroituna



Tämä tiedosto on digitaalisesti sinetöity.
Sinetöinti takaa tiedostoon sisältyvän
asiakirjan alkuperäisyyden.

ALLEKIRJOITETTU ASIAKIRJA ALKAA SEURAAVALTA SIVULTA >

HSL Helsingin seudun liikenne
hsl@hsl.fi, riikka.aaltonen@hsl.fi

Viite 194/08.00.00.01/2025

Lausunto HSL:lle Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Olli Isotalo antaa HSL:lle seuraavan lausunnon.

Tiedonvälitys ja osallistuminen: Miten kehittäisit vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa kuvattua tiedonvälitystä ja osallistumista? Minkä tahojen pitäisi erityisesti saada tietoa ja osallistua seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun?

Kohdassa 2.2 tunnistettu ja seuraavana referoitu vuorovaikutuksen sekä viestinnän periaate on kannatettava: "Viestimme, miten tehtävät valinnat perustellaan, millaisia vaikutuksia suunnitelmalla on ja miten osallistuminen on vaikuttanut suunnittelun lopputulokseen."

Kohdassa 3.3.2 tunnistettu seuraava kehityskohde on kannatettava: "Ennen kokouksia tai työpajoja luottamushenkilöille tulisi varata riittävästi aikaa keskusteluun kunnan sisällä ja muiden kuntien kanssa."

MAL2023-internetkarttapalvelu on toiminut erinomaisesti vaikutusten arvioinnin tiedonvälityksessä paikkatieto-ohjelmien käyttäjille ja internetkarttojen käyttäjille. Toivottavasti vastaava palvelu toteutetaan myös tulevalla suunnittelukierroksella.

<https://hslhrt.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=158ff1deec0541cd8fc1ecff90dae3d8>

Muut kommentit ja huomiot: Mitä muuta palautetta haluat antaa Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun ja sen vaikutusten arviointiin?

Sivu 18: "MAL 2027 -suunnitelma laaditaan aiempaa strategisempaa ja tiiviimpänä, ja liitteenä julkaistavassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mennään syvemmälle liikenteen kysymyksiin. MAL-suunnitelman tarkempi muoto, sisältö ja tarkkuustaso on vielä avoin, joten suunnitelman vaikutusten arviointia ei ole vielä määritetty. Näin ollen myöskään suunnitelman maankäytön ja asumisen teemojen vaikutusten arvioinnista ei ole vielä tietoa."

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin keskeisenä lähtökohtana on suunniteltu maankäyttö, jolloin väistämättä vaikutusten arviointi tuottaa tietoa liikenteen ja maankäytön yhteisvaikutuksesta (ja on sidoksissa ennustettuun maankäyttöön) ja se on hyvä näkyä myös raportoinnissa.

Sivu 18: Sivulla pohditaan MAL-suunnitelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman suhdetta ja eritasoisuutta. On hyvä hyödyntää sitä, että liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa maankäyttö huomioidaan mahdollisimman hyvin, tuottaa lähtökohdat kiteytetylle MAL-suunnitelmalle. Edellinen MAL kierros ei voi suoraan toimia pohjana käynnistytävälle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle, sillä se on perinteisesti ollut lähempänä hanketasoa, eikä sitä ole edeltänyt esim. liikenneverkkojen yhteensovitus. Suunnitelmaa ohjaa seudun sovitut kehittämislinjaukset, joihin päivitetyt kuntastrategiat antavat tuoreita näkökulmia. Sen päälle rakentuva MAL-suunnitelma sisältää vahvempaa priorisointia. Tiiviiseen MAL-suunnitelmavaiheeseen päästään, mikäli liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on pystytty tuottamaan eri tekijöiden laadukasta yhteensovitusta.

Sivu 28 saavutettavuus: MAL2023-työssä ”joukkoliikenteen ja henkilöauton matka-aikamuutos kiertomatkaa kohden kartalla alueittain” oli hyvä ja helposti ymmärrettävä verrattuna esim. joskus käytettäviin mallitekniisiin logsumeihin. (Kts. matka-aikamuutos karttapalvelun välilehdeltä ”taloudelliset vaikutukset”).

Sivu 28: Sivulla mainitaan SAVU-vyöhykkeiden hyödyntäminen. On syytä arvioida, onko vyöhykkeiden päivittämiseen ollenkaan syytä mennä tällä kierroksella, sillä vyöhykkeitä ei ole käytetty hyväksi viime aikoina.

Sivu 28 taloudelliset vaikutukset: Linjasto 2040 -työssä kustannuksia pidettiin korkeina ja nostettiin esille kustannukset per matkustajakilometri linjoittain. Tieto on saatavissa ennustemallista. Kyseinen asia liittyy samalla kapasiteetin tehokkaaseen käyttöön. Lisäksi taloudellisten vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida kuntatalouden kysymykset riittävästi.

Sivu 32 oletukset joukkoliikenteen lippuhinnoista: Vuoden 2023 hintojen olettamisen sijaan asian selvittäminen nostaa mahdolliset haasteet esille, jolloin niiden ratkaiseminen tulee mahdolliseksi.

Sivu 32: Liikenteen yksikköpäästöt ja ennusteet tulee laskea Helsingin seudulle erillisenä valtakunnallisista luvuista.

Sivu 33: Espoon osalta ei voida tukeutua MAL 2023 maankäytön lukuihin, sillä ne ovat vanhentuneet. Uudenmaan liiton tuoreet väestö- ja työpaikkaprojektiot antavat paremman näkymän seudun kehitykseen kuin MAL2023-aineistot. Lisäksi tavoitevuoden muuttuminen vuodesta 2040 vuoteen 2045 tulee ottaa huomioon asumisen ja työpaikkojen määrissä.

Sivu 38: Kehittämislinjausten määrittäminen edellyttää huolellista ja vuorovaikutteista valmistelua ja yhteensovitusta eri suunnitteluprosessien kesken.

Lisätietoja antaa tarvittaessa liikennesuunnittelupäällikkö Susanna Kaitanen, puh. 040 414 4154.

Olli Isotalo
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21