



KUUMA-SEUDUN LAUSUNTO HELSINGIN SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN (HLJ/SUMP) VAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) lausuntopyyntö 30.9.2025 (HSL/194/08.00.00.01/2025)
LUONNOS 14.10.2025/HH

Taustaa

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on pyytänyt lausuntoa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ/SUMP) vaikutusten arviointiohjelman luonnoksesta. Myös vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa kuvattuun tiedonvälitykseen ja osallistumiseen sekä muuhun suunnitelman valmisteluun on mahdollista ottaa kantaa. Lausunto on pyydetty toimittamaan ensisijaisesti sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi 28.11.2025 mennessä.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on MAL-sopimuskautta 2028–2039 varten päivitettävän MAL 2027 -suunnitelman liite. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuoltoja ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerrahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2014). MAL-suunnitelman tavoitteet ohjaavat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista, minkä lisäksi liikennejärjestelmäsuunnitelmalle muodostetaan tarkemmat kehittämislinjaukset.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään tavoitteet ja toimenpiteet seudun liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä lähivuosille että pidemmälle aikajaksolle. Suunnitelma laaditaan täyttämään EU:n kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) vaatimukset. SUMP velvoittaa erityisesti kaupunkilogistiikan ja kestävän kaupunkiliikenteen ratkaisujen sekä TEN-T verkon yhteyksien tarkempaan tarkasteluun kaupunkialueilla.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki 200/2005) mukaan ympäristövaikutusten arviointia edellyttävä suunnitelma. SOVA-lain yhtenä tavoitteena on parantaa yleisön tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien valmistelussa ja hyväksymisessä.

Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin tavoitevuosi on 2045, mutta myös pidemmän aikavälin vaikutuksia (vuoteen 2060) tarkastellaan. Arvioinnissa hyödynnetään sekä liikenne-ennustemallilla tuotettavia numeerisia mittareita että muita menetelmiä. Tietoa suunnitelman vaikutuksista tuotetaan vaihteittain niin, että arviointi ohjaa prosessin aikana tehtäviä valintoja. Lähtökohdan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnille muodostavat nykytila, jo päätettyjen toimenpiteiden myötä toteutuva tila (vertailupohja) sekä oletukset tulevista kehityssuunnista.

HSL pyytää näkemyksiä vaikutusten arviointiohjelmasta erityisesti seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta. Kuulemisen tuloksia hyödynnetään vaikutusten arvioinnin toteutuksen yksityiskohtia suunniteltaessa sekä myöhemmin liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen ympäristöarvioinnin valmistelussa.

Lausunto

- ***Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi: Miten kehittäisit suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessia? Miten prosessi voitaisiin kuvata selkeämmin ja ymmärrettävämmin?***

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitteluprosessia on uudistettu aikaisempiin suunnittelukierroksiin nähden. Suunnitteluprosessia on tiivistetty ja kevennetty niin ajallisesti kuin sisällöllisesti. Uudistuksen myötä Helsingin seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ/SUMP) valmistellaan rinnakkain maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman kanssa ja asemoidaan MAL-suunnitelman liitteeksi.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ/SUMP) organisointi, päätöksenteko ja iteroiva valmistelu on kuvattu vaikutusten arviointiohjelmassa ymmärrettävästi. Myös HSL:n koordinoiman liikennejärjestelmäsuunnittelun rooli kuntavetoisesti organisoidun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman valmistelun rinnalla on tuotu hyvin esiin. Vaikutusten arviointiohjelmassa on selkeästi kuvattu lainsäädännön asettamat vaatimukset arviointiprosessille ja tähän liittyvälle vuorovaikutukselle.

MAL-suunnittelun uudistamisen myötä liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arviointiprosessi on eriytetty maankäyttöön ja asumiseen liittyvästä vaikutusten arvioinnista. HLJ/SUMP-suunnittelun vaikutusten arviointi toteutetaan lakisääteisesti HSL:n koordinoimana, kun taas MAL 2027 -suunnittelussa maankäyttöön ja asumiseen liittyvät vaikutukset arvioidaan kuntien organisoimana. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että vaikutusten arviointiprosessit toimivat tarpeen mukaan koordinoitusti ja vuorovaikutteisesti monipuolisen sekä riittävän arviointitiedon tuottamiseksi.

- ***Vaikutustarkastelut ja arvioinnin menetelmät: Miten kehittäisit arviointiohjelmassa esitettyjä tapoja kuvata liikennejärjestelmän kehittämisen merkittäviä vaikutuksia seudulla? Mitä näkökulmia tarkasteluista puuttuu ja mitä on painotettu liikaa? Millaisia arvioinnin menetelmien kehittämistarpeita tunnistat?***

Ympäristövaikutusten arviointiin liittyvä lainsäädännöllinen viitekehys on kuvattu vaikutusten arviointiohjelmassa kattavasti ja ymmärrettävästi. Lainsäädännössä ympäristövaikutuksiksi on määritelty suunnitelman tai ohjelman välitön ja välillinen vaikutus Suomessa ja sen alueen ulkopuolella: a) ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, b) maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen, c) yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, d) luonnonvarojen hyödyntämiseen ja e) a–d alakohdassa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Lainsäädäntöön kirjattujen ympäristövaikutusten rinnalla KUUMA-seutu pitää elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, yritysten työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimivuuden varmistamista tärkeinä näkökohtina suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. Vaikutusten arvioinnissa tulisi tarkastella, miten HLJ/SUMP-suunnitelma edistää Helsingin seudun sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä. Esimerkiksi valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan toimivuutta palvelevien liikenneverkon kehittämishankkeiden merkitystä Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukyvyyn kannalta olisi tärkeää arvioida. KUUMA-seutu nostaa esimerkikohteena esiin valtatie 25 ja tämän läheisyyteen sijoittuvien suurten logistiikkakeskusten valtakunnallisen merkityksen ja vaikutukset työllisyyteen, talouteen ja raskaan liikenteen määrään liikenneverkolla. Myös liikennejärjestelmän kehittämishankkeiden työllisyysvaikutukset tulisi ottaa huomioon.

KUUMA-seutu pitää erittäin myönteisenä, että liikenneturvallisuuden näkökulma on tuotu selkeästi esiin vaikutusten arviointiohjelmassa. Liikenneturvallisuuden parantamisen tulisi olla eräs keskeisimmistä koko liikennejärjestelmäsuunnitelmaa läpileikkaavista teemoista.

KUUMA-seutu nostaa esiin tarpeen analysoida hyvinvointialueiden palveluverkon ja liikennejärjestelmän keskinäistä suhdetta. Palveluverkon liikenteellisen saavutettavuuden ja palvelevuuden tarkastelu tulisi ottaa huomioon seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Suurten liikenteen infrahankkeiden rinnalla KUUMA-seutu pitää myös tärkeänä tuottaa arviointitietoa erilaisten kustannustehokkaiden, pienten ja keskusuurten toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksista ja vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin.

Myös liikenneverkon ylläpidon ja päivittäisen liikennöitävyyden varmistamisen näkökulma tulee ottaa huomioon sekä suunnittelussa että vaikutusten arvioinnissa. Helsingin seudun tieverkon liikennemäärät ovat muuta maata korkeammat ja tiestö kuluu nopeasti. Suurten liikennemäärien vaikutukset väyläverkon kunnossapitotarpeeseen tulee ottaa huomioon.

Liikennejärjestelmän taloudellisen kestävyysmerkitys on tärkeää tunnistaa. Esimerkiksi joukkoliikenteen rahoituksen pitkäjänteinen ratkaiseminen on erittäin tärkeää palvelutason turvaamiseksi ja kestävä liikku-
misen edistämiseksi. Mahdollisuudet kehittää liikennejärjestelmää ja liikkumista ovat kuitenkin osaltaan si-
doksissa valtion- ja kuntatalouden tilaan sekä rahoitusmallien kestävyysmerkitseen. Hyvinvointialueiden käynnisty-
misen myötä kuntien taloudellinen asema on muuttunut ja investointikyky heikentynyt verotulopohjan ka-
vennuttua. KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että valtio sitoutuu Helsingin seudun liikennejärjestelmän
kehittämiseen ja kiinnittää huomiota myös valtionosuusjärjestelmän (VOS) uudistustarpeisiin kasvavien kun-
tien näkökulmasta.

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

Liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvä vuorovaikutus, osallistaminen ja viestintä on kuvattu varsin katta-
vasti vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että vuoropuhelu hyvinvointialueiden ja seudullisen liikennejärjestelmä- sekä
MAL-suunnittelun välillä on toimivaa. Myös seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutus maa-
kunnallisen ja valtakunnallisen tason suunnittelun kanssa tulee varmistaa.

- ***Muut kommentit ja huomiot: Mitä muuta palautetta haluat antaa Helsingin seudun liikennejärjes-
telmän suunnitteluun ja sen vaikutusten arviointiin?***

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu edellyttää riittävää resursointia niin kuntien kuin valtionkin
osalta tietoon perustuvan päätöksenteon mahdollistamiseksi. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että suunnitte-
lun ohella myös liikenteen tutkimustoiminta ja Helsingin seudun liikennemallin (HELMET) kehittäminen jat-
kuvat.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä tulee tarkentaa tahot, joiden vastuulla suunnitel-
man sisältämien toimenpiteiden toteuttaminen on.

Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen moninaisuus ja kuntien keskinäinen erilaisuus tulee ottaa huomioon
liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Seutu on laaja ja välimatkat keskustien välillä voivat olla pitkiä. Joukkoli-
ikenteen järjestämisen mahdollisuudet vaihtelevat eri puolilla seutua. On tärkeää ottaa huomioon, että osa
kunnista ja seudun kasvusta tukeutuu kumipyöräliikenteeseen myös tulevaisuudessa.

KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen negatiivisiin vaikutuk-
siin lukeutuvat muun muassa työvoimasaavutettavuuden heikentyminen ja kohdentuminen liikkujiin, joilla
ei ole vaihtoehtoa oman auton käytölle esimerkiksi päivittäisillä työssäkäyntimatkoilla. Tiemaksujen sijaan
valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi ja jouk-
koliikenteen kehittämiseksi seudulla.

KUUMA-seutu suhtautuu torjuvasti myös ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoon Helsingin seudulla. KUUMA-seutu ei myös hyväksy nopeusrajoitusten laskemista maanteiden pääväylillä keinona pyrkiä vähentämään liikenteen CO₂-päästöjä. Nopeusrajoitusten laskeminen heijastuisi haitallisesti työmatkaliikenteeseen ja kasvattaisi matka-aikoja.