

Helsingin seudun liikenne HSL

Viite: Lausuntopyyntö, HSL/194/08.00.00.01/2025

Lausunto Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (SUMP) SOVA-lain mukaisesta vaikutusten arvioinnin ohjelmasta

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin tulee tukea laadukkaan ja tietoon perustuvan suunnitelman valmistumista poliittisen päätöksenteon pohjaksi. Tämä periaate on tuotu hyvin esiin Helsingin seudun SUMP-suunnitelman vaikutusten arvioinnin ohjelmassa. Vaikutusten arviointia on suunniteltu tehtävän useassa eri vaiheessa ja monipuolisista näkökulmista.

TEN-T asetuksen velvoitteet

Vuonna 2024 päivitetyn TEN-T asetuksen velvoitteet seudun kestävän liikkumisen suunnitelman laatimiselle eivät merkittävästi laajenna tai muuta Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia tai tarkasteltavia teemoja aiemmista suunnittelukierroksista. Arviointiohjelman mukaan Euroopan laajuisen liikenneverkon toimivuuteen ja myös kaupunkilogistiikkaan tullaan kiinnittämään aiempaa enemmän huomiota, jotka molemmat ovat asetuksen mukaisia teemoja. Suunnitelman laadintaan on otettu mukaan myös kansalaisraati, josta voi kehittyä hyvä työkalu arvioitaessa seudun asukkaiden tarpeita liikennejärjestelmälle. Osallisuuden merkitystä on korostettu myös asetuksessa.

Tavoitteiden toteutumisen arviointi

Vaikutusten arviointia tehdään suhteessa siihen, miten hyvin liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin. MAL 2023 suunnitelman tavoitteet "Helsingin seudun kestävä kasvu ja toimiva liikennejärjestelmä", ohjaavat arviointiohjelman mukaan myös valmisteilla olevaa uutta MAL-suunnitelmaa ja sen liitteeksi tulevaa SUMP-suunnitelmaa. MAL 2027-suunnitelman tavoitteet ja liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset tullaan arviointiohjelman mukaan hyväksymään alkuvuonna 2026. Tavoitteiden tarkennuttua myös vaikutusten arvioinnin painotukset voivat vaatia päivittämistä.

Arviointiohjelmassa on hyvä tuoda esiin myös ne liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevat tavoitteet, jotka on mainittu Helsingin seudun voimassa olevassa MAL-sopimuksessa. Eräs keskeinen arvioitava tavoite on se, miten suunnitelmalla saavutetaan seudun MAL-sopimukseen kirjattu tavoite kestävien kulkumuotojen osuuden kasvattamisesta. Myös Euroopan laajuinen liikenneverkko toimii sitä

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen liikenteellisten vaikutusten (mm. ruuhkautuminen, kulkumuotojakauma, ilmastovaikutukset) arvioinnin lähtöaineisto on arvio tulevaisuuden maankäytön, etenkin asukkaiden ja työpaikkojen, määrästä ja sijoittumisesta alueen kunnissa. Arviointiohjelmassa todetaan, että yksi suunnitelman laadinnan ja sen vaikutusten arvioinnin haaste liittyy tarvittavien maankäyttötietojen saamiseen ajoissa sekä niiden hyväksymiseen suunnittelun pohjaksi. Seudullisen ennusteen viivästyminen vaikeuttaa myös käynnissä olevaa taustaselvitystä seudun joukkoliikenteen suuntaviivoista vuoteen 2060.

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus

Keskeinen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen liikenteellisten vaikutusten (mm. ruuhkautuminen, kulkumuotojakauma, ilmastovaikutukset) arvioinnin lähtöaineisto on arvio tulevaisuuden maankäytön, etenkin asukkaiden ja työpaikkojen, määrästä ja sijoittumisesta alueen kunnissa. Arviointiohjelmassa todetaan, että yksi suunnitelman laadinnan ja sen vaikutusten arvioinnin haaste liittyy tarvittavien maankäyttötietojen saamiseen ajoissa sekä niiden hyväksymiseen suunnittelun pohjaksi. Seudullisen ennusteen viivästyminen vaikeuttaa myös käynnissä olevaa taustaselvitystä seudun joukkoliikenteen suuntaviivoista vuoteen 2060.

On harmillista, että MAL-suunnitelmaa ja lakisääteistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laaditaan tällä kierroksella eri prosesseissa. Ideaalitulanteessa liikenteen ja maankäytön suunnittelua tehtäisiin samanaikaisesti. Tällöin sekä liikenteen että maankäytön ratkaisuja voitaisiin vaikutusten arvioinnin perusteella muuttaa niin, että yhteiset tavoitteet saavutetaan.

Arvioinnin näkökulmat

Taloudellinen kestävyys ja julkisen talouden budjettirajoitteet on mainittu eräänä painotettavana tarkasteluteemana ja Traficom pitää lähestymistapaa hyvänä. Arviointiohjelmassa on myös mainittu, että vaikutusten arvioinnissa on tarpeen pohtia, millaisia seurauksia (taloudellisia ja muita) olisi sillä, jos liikennesektorin päästövähennystavoitteisiin ei päästä. Myös tämä on tärkeä teema arvioitavaksi. Myös pienten ja keskisuurten hankkeiden vaikutusten arvioinnin kehittämistä on syytä jatkaa, kuten arviointiohjelmassa on todettu. On myös hyvä, että aiemmilla suunnittelukierroksilla melko vähälle huomiolle jäänyt liikennemelu on mainittu eräänä tarkasteluteemana.

Helsingin seudulla on hyvin erilaisia alueita ja kuntia, joilla on hyvin erilaiset lähtökohdat ja mahdollisuudet liikkumiseen. Alueiden tyypittely ja jo aiemmilla suunnittelukierroksilla käytetty jako (Helsingin kantakaupunki, muu Helsinki, muu pääkaupunkiseutu, raideliikenteeseen tukeutuvat kehyskunnat ja muut kehyskunnat) on yhä tarkoituksenmukainen ja hyvä lähtökohta laajan alueen käsittelyyn. Koko seudulla liikennejärjestelmän suunnittelun tavoitteiden tulee kuitenkin olla samat, vaikka keinovalikoima jonkin verran vaihtelisikin seudun eri osissa.

Myös elinkeinovaikutuksia arvioitaessa on tarpeen tunnistaa erilaisia elinkeinoja edustavia ryhmiä. Kuljetusyrittäjillä ja raskaista tavarakuljetuksista riippuvaisilla toimialoilla on hyvin erilaiset tarpeet liikennejärjestelmälle, kuin henkilöliikenneintensiivisillä työpaikoilla.

Suunnitelman vaikuttavuutta arvioitaessa voidaan tuoda esiin myös niitä keinoja, joilla olisi potentiaalisesti merkittävä vaikutus Helsingin seudun liikennejärjestelmään, mutta joihin liittyvä päätäntävalta on valtiolla tai säätelyä tulee Euroopan komissiolta. Tällaisia keinoja ovat etenkin vero- ja maksupolitiikkaan liittyvät keinot ja niihin liittyvä lainsäädäntö. Tieliikenteen päästökauppa, vaikkakin sen käyttöönottoa oltaneen Euroopan unionissa lykkäämässä vuoteen 2027, vaikuttaa välillisesti myös Helsingin seudun päästöihin.

Helsingin seudulla liikennejärjestelmän suunnittelu ja vaikutusten arviointi on ollut perinteisesti hyvin laaja-alaista ja laadukasta, joka on mahdollistanut tietoon perustuvan päätöksenteon. Nyt lausunnoilla oleva vaikutusten arvioinnin ohjelma antaa tähän hyvät valmiudet myös tällä suunnitelmakierroksella. Suunnitelman vaikutusten arviointi on kuitenkin hyvin laaja ja vaativa tehtävä. Jatkossa resursseja on hyvä suunnata kaikkein olennaisimpien vaikutusten arviointiin.

Liikenne- ja viestintävirasto

Nina Frösen

Johtaja

Tieto ja tulevaisuuden yhteydet/ Liikennejärjestelmä

Maija Stenvall

erityisasiantuntija