

24.03.2026

194/08.00.00.01/2025
MAL-suunnitelma 2027

SOVA-ohjelman lausunnot ja vastineet

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2027 SOVA-lain mukainen vaikutusten arviointiohjelma oli nähtävillä 1.10.2025 - 31.1.2026 välisen ajan, jolloin siihen oli mahdollista antaa palautetta.

Lausuntopyynnössä pyydettiin ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi: Miten kehittäisit suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessia? Miten prosessi voitaisiin kuvata selkeämmin ja ymmärrettävämmiin?
- 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?
- Tiedonvälitys ja osallistuminen: Miten kehittäisit vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa kuvattua tiedonvälitystä ja osallistumista? Minkä tahojen pitäisi erityisesti saada tietoa ja osallistua seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun?
- Muut kommentit ja huomiot: Mitä muuta palautetta haluat antaa Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun ja sen vaikutusten arviointiin?

SOVA-ohjelmaan saatiin 30 lausuntoa ja kannanottoa:

1. Uudenmaan ELY-keskus (SOVA-viranomainen), *1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto*
2. Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue, *1.1.2026 alkaen Uudenmaan elinvoimakeskus*
3. Helsingin kaupunki
4. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY
5. ITS Finland
6. KUUMA-seutu
7. Espoon kaupunki
8. Väylävirasto
9. Liikenneturva
10. Logistiikkayritysten liitto
11. Siuntion kunta
12. Traficom

13. Tuusulan kunta
14. Uudenmaan liitto
15. Vantaan kaupunki
16. VR-Yhtymä Oyj
17. Ympäristöministeriö
18. Helsingin vanhusneuvosto
19. Helsingin vammaisneuvosto
20. Espoon vammaisneuvosto
21. Näkövammaisten keskusliitto
22. Kauniaisten vammaisneuvosto
23. Järvenpään nuorisovaltuusto
24. Nurmijärven nuorisovaltuusto
25. Vantaan vanhusneuvosto
26. Vantaan vammaisneuvosto
27. Yksityishenkilö
28. *Valtiovarainministeriö (ei lausuttavaa)*
29. *Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät (ei lausuttavaa)*
30. *Hämeen liitto (ei lausuttavaa)*

Keskeiset nostot lausunnoista:

Vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta pidettiin lausunnoissa yleisesti ottaen hyvänä. Prosessi tulisi kuitenkin kuvata konkreettisemmin ja ymmärrettävämmin, erityisesti sen osalta, miten se liittyy MAL-suunnitteluun. SOVA-lainsäädännön soveltamisala tulee ottaa huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelman lisäksi myös MAL-suunnitelman valmistelussa.

Lausunnoissa pidettiin tärkeänä kuvata selkeästi, miten vaikutusten arviointi tukee suunnittelua ja ohjaa sitä kohti asetettuja tavoitteita. Tulevasta päätöksestä tai suunnitelmasta on käytävä ilmi perusteltu kannanotto siitä, miten ympäristöselostus ja mielipiteet ja lausunnot sekä ympäristönäkökohdat ovat vaikuttaneet suunnitelmaan ja vaihtoehtojen valintaan.

Lausunnoissa todettiin, että liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia arvioitaessa on keskeistä tunnistaa suunnitelman merkittävät vaikutukset. Vaikutusten suuruusluokan lisäksi on tarpeellista arvioida myös vaikutusten muodostumisen aikajännettä. Lisäksi on kiinnitettävä huomioita suunnitelman toimenpiteiden tai toimenpidekokonaisuuksien ristikkäisiin vaikutuksiin.

Vaikutusten arvioinnin painopisteistä pidettiin erityisen hyvinä taloudellisten vaikutusten arvioinnin kehittämistä sekä vaikutusten tarkastelua alueittain ja väestöryhmittäin. Sosiaalisten vaikutusten arviointiin toivottiin lisättäväksi laajempi hyvinvointinäkökulma. Lisätarkasteluja esitettiin tehtäväksi muun muassa logistiikasta ja suunnitelman vaikutuksista elinkeinoihin, hyvinvointialueiden palveluverkon ja liikennejärjestelmän keskinäisestä suhteesta sekä esteettömyydestä. Erikseen nostettiin esiin tarve suunnitelman vammaisvaikutusten arviointiin sekä liikennejärjestelmän arviointiin suhteessa liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysvisioon. Myös vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa esitettyä kokonaisuutta tiedonvälityksestä ja osallistumisesta kommentoitiin lausunnoissa laajasti.

Lausunnoissa alleviivattiin viestinnän ymmärrettävyyttä kaikille henkilöille heidän tarpeistaan riippumatta. Yleisesti viestinnän tulisi olla selkokielistä ja saavutettavaa. Tärkeää on tiedottaa, miten suunnitelmaan voi vaikuttaa ja mitä vaikutuksia osallistumisella on.

Myös tarvetta eri viestintä- ja tiedotuskanaville korostettiin: viestinnän ei tulisi tapahtua vain verkossa, vaan tulisi hyödyntää myös muita kanavia, kuten asukastilaisuuksia. Viestinnän saavutettavuutta voitaisiin lisätä myös yhteistyöllä esimerkiksi kuntien kanssa, jotta kuntien omia kanavia voitaisiin hyödyntää.

Monet lausunnoista korostivat joidenkin erityisryhmien tai tahojen osallistamisen ja heille kohdistetun viestinnän tarvetta. Lausunnot mainitsivat tarpeen osallistaa muun muassa nuoria, vammaisia, ikääntyneitä ja aistirajoitteisia henkilöitä. Vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelman osalta tuotiin esille, ettei se vastaa YK:n vammaissopimuksen vaatimuksia vammaisten henkilöiden ja heitä edustavien järjestöjen laajasta ja kattavasta osallistamisesta.

Yleisesti tulisi huolehtia, että asukkaiden osallistaminen ja käyttäjäymmärrys huomioidaan riittävällä tasolla systemaattisesti. Käyttäjänäkökulman tulisi toimia lähtökohtana työlle. Osallistumisen pitäisi olla mahdollista myös ilman merkittäviä aikapanostuksia.

Elinkeinoelämän osalta korostettiin erilaisten ryhmien tunnistamista. Tarpeet ovat erilaiset esimerkiksi tavarakuljetuksiin ja henkilökuljetuksiin tukeutuvilla aloilla. Myös teknologia- ja datatalouden toimijat huomioitiin lausunnoissa. Lisäksi usea lausunto alleviivasi eri järjestöjen ja neuvostojen osallistamisen tärkeyttä sekä hyvinvointialueiden ja liikennejärjestelmäsuunnittelun välistä vuoropuhelun tarvetta.

Monet lausunnot korostivat kunta- ja valtiotason organisaatioiden ja asiantuntijoiden osallistamisen ja informoinnin tarvetta, etenkin nykyisten yhteistyöryhmien ulkopuolella. Toisaalta myös olemassa olevien ryhmien hyödyntäminen nähtiin tärkeänä. Jatkuva yhteistyötä ja kaksisuuntaista tietojen vaihtoa liikennejärjestelmä- ja MAL-suunnittelun välillä pidettiin välttämättömänä.

Vaikutusten arvioinnin jatkotoimet lausuntojen perusteella:

Kevään 2026 aikana täsmennämme ja havainnollistamme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaa ja prosessikuvausta selkeillä kaavioilla ja aikajanoilla. Kiinnitämme huomiota erityisesti MAL-suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteiseen prosessiin. Kuvaamme, millaisia teemakohtaisia tarkasteluja on tarkoitus tehdä tällä suunnittelukierroksella.

Kiinnitämme lausuntojen mukaisesti erityistä huomiota ilmastovaikutuksiin sekä hillinnän että sopeutumisen näkökulmista. Kehitämme taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointia. Arvioimme vaikutusten kohdentumista alueittain ja väestöryhmittäin. Syvennämme elinkeinovaikutusten, hyvinvointialueiden palveluiden saavutettavuuden sekä esteettömyyden käsittelyä vaikutusten arvioinnissa.

Tunnistamme ja kuvaamme liikennejärjestelmäsuunnitelman merkittävät vaikutukset ja arvioimme myös vaikutusten muodostumisen aikajännettä. Lisäksi kiinnitämme huomioita suunnitelman toimenpiteiden tai toimenpidekokonaisuuksien ristikkäisiin vaikutuksiin.

Tarkastelemme maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteisvaikutuksia ja sovitamme yhteen liikennejärjestelmä- ja MAL-suunnitelmien arviointeja. Kuvaamme ympäristöselostuksessa, miten vaikutusten arviointi on tukenut suunnittelua ja ohjannut sitä kohti asetettuja tavoitteita.

Lähetämme liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen ja sen ympäristöselostuksen yhdessä lausunnoille arviolta alkuvuonna 2027. Huolehdimme, että suunnitelman hyväksymispäätöksestä käy ilmi perusteltu kannanotto siitä, miten ympäristöselostus ja mielipiteet ja lausunnot sekä ympäristönäkökohdat ovat vaikuttaneet suunnitelmaan ja vaihtoehtojen valintaan.

Vuorovaikutuksen ja viestinnän jatkotoimet lausuntojen perusteella:

Kehitämme Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vuorovaikutusta ja viestintää lausuntopalautteen perusteella. Viestintää kehitetään selkokielisemmäksi ja viestintäkanavia laajennetaan. Panostamme viestinnän saavutettavuuteen niin viestinnän sisällön kuin kanavien osalta. Vaikuttamismahdollisuuksia ja suunnittelun työvaiheita pyritään selkeyttämään viestinnällä.

Suunniteltuja kohderyhmäkohtaisia osallistamisen toimenpiteitä:

Eri väestöryhmät: Osallistamme eri väestöryhmiä pääosin syksyllä 2026 työpajassa tai -pajoissa. Osallistaminen painottuu vuoropuheluun eri väestöryhmiä edustavien järjestöjen ja neuvostojen kanssa. Työpajatyössä huomioidaan YK:n vammaissopimuksen vaatimukset osallistamisesta.

Toteutamme keväällä 2026 Seutubarometri-tutkimuksen. Tutkimuksessa satunnaisesti valituille tuhansille 15 vuotta täyttäneille Helsingin seudun asukkaille lähetetään postissa kyselylomake (mahdollisuus vastata myös verkossa). Kysely käsittelee muun muassa liikkumistottumuksia sekä asukkaiden mielipiteitä eri liikennemuodoista ja niiden kehitystarpeista. Lisäksi kysytään maankäytön ja asumisen teemoista laajemman MAL-kokonaisuuden mukaisesti. Seutubarometri on viimeksi toteutettu vuonna 2021.

Elinkeinoelämä: Järjestämme elo-syyskuussa työpajan, jossa tiedotetaan ja osallistetaan keskeisiä elinkeinoelämän sidosryhmiä. Lisäksi HSL on mukana VTT:n READJUST-hankkeessa, joka keskittyy pieniin kuljetusyrityksiin/-yrityksiin, joiden tarpeet eivät välttämättä nouse valmistelussa riittävän voimakkaasti esiin. HSL hyödyntää hankkeessa saatuja tietoja valmistelussa.

Hyvinvointialueet: Pyrimme luomaan vuoropuhelua hyvinvointialueiden kanssa seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta. Erilliset keskustelut aiheesta aloitetaan maaliskuussa 2026.

Kuntien asiantuntijat: Toteutimme loppuvuonna 2025 ja alkuvuonna 2026 seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevia kuntakohtaisia tapaamisia, jotka laajensivat merkittävästi kuntien asiantuntijajoukkoa, jota on osallistettu ja informoitu liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta. Lisäksi nykyiset valmistelun yhteistyöryhmät jatkavat työtään normaalisti. MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun välistä yhteistyötä lisätään muun muassa 1.4.2026 pidettävällä valmisteluryhmien yhteisellä työpajalla.

Lausuntojen lyhennelmät ja vastineet lausuntoihin:

1. Uudenmaan ELY-keskus (SOVA-viranomainen), 1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto

Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) ja asetuksen (347/2005) (myöhemmin: SOVA-laki ja SOVA-asetus) mukaan suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaavan viranomaisen (tässä tapauksessa HSL) on kuultava Uudenmaan ELY-keskusta (1.1.2026 alkaen lupa- ja valvontavirasto) ympäristöselostuksessa annettavien tietojen laajuudesta ja yksityiskohtaisuudesta. Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto on SOVA-asetuksen 5 §:n tarkoittama kuuleminen. ELY-keskus piti SUMPin myötä tulevaa laajennettua vuorovaikutusta ja viestintää erinomaisena lisänä seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja vaikutusten arviointiin myös SOVA-lainsäädännön suunnasta tarkasteltuna ja totesi, että kansalaispaneelimenetelmä on arvokas lisä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin tueksi.

- 1) Lausunnossaan ELY-keskus piti huolestuttavana, että maankäytön ja asumisen asiat käsitellään eriaikaisesti ja yleispiirteisemmin kuin liikenteeseen liittyvät asiat. Koska MAL-suunnitelman maankäyttö valmistuu vasta suunnittelun loppuvaiheessa, vaikutusten arvioinnin perusteella ei todennäköisesti enää tehdä muutoksia suunnitelman maankäyttöön. ELY-keskuksen mukaan yksi tapa vastata tähän haasteeseen olisi arvioida ensi vaiheessa lyhyemmän tähtäimen/ ensimmäisen nelivuotiskauden (vuodet 2028–2031) toimenpiteitä, jolloin maankäytössä ei ole vielä tapahtunut muutoksia.
- 2) ELY-keskus muistutti, että merkittävä osa vaikutusten arviointia on arvioitavien asioiden, menetelmien ja tarkasteluiden auki kirjoittaminen. Arviointia ohjelmoitaessa tulisi esittää jo melko tarkasti, minkälaisia tarkasteluja ja selvityksiä on tarkoitus tehdä arvioinnin tueksi. Arviointiohjelman mukaan aiemmista MAL 2023 -vaikutusten arvioinnin teemakohtaisista tarkasteluista valitaan liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta olennaiset. Jää kuitenkin epäselväksi, mitä teemakohtaisia tarkasteluja on tarkoitus toteuttaa. Tämän myötä on haastavaa arvioida tarkastelun riittävyyttä tai osuvuutta.
- 3) ELY-keskus totesi, että arviointisuunnitelmassa on tunnistettu hyvin suunnitelman mahdollisuuksia ja rajoitteita ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Arvioinnissa on erityisen tärkeää esittää selkeästi, miten suunnitelman toimenpiteet vastaavat asetettuihin päästövähennystavoitteisiin, joihin ei nykyisillä toimilla päästä. Ilmastovaikutusten huomiointi suunnitelmassa on erityisen tärkeää, sillä liikenteen päästömuutokset ovat hitaita ja sektori on jo jäljessä asetetuista

sitovista päästövähennystavoitteista. Liikenteen CO₂-päästöille on tarkoituksenmukaista asettaa määrälliset tavoitteet ja mittarit, perustuen asetettuihin päästövähennystavoitteisiin.

HSL:n vastaus Uudenmaan ELY-keskukselle (1.1.2026 alkaen Lupa- ja valvontavirasto)

- 1) *MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteinen prosessi on tarkentunut arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Teemme tiivistä yhteistyötä MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kesken koko prosessin läpi. Tavoitteena on arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia oikea-aikaisesti, niin että arvioinnin tuloksia voidaan hyödyntää suunnitelman ratkaisuihin. Päivitetty maankäytön vertailupohja-aineisto saadaan käyttöön huhtikuun 2026 alussa ja alustavia tarkasteluja voidaan tehdä sen avulla. Toimenpiteiden vaikutustarkasteluja tehdään myös lyhyemmän tähtäimen/ ensimmäisen nelivuotiskauden (vuodet 2028–2031) toimenpiteistä, jolloin maankäytössä ei ole vielä tapahtunut muutoksia.*
- 2) *Päivitämme ja tarkennamme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaan arvioitavien asioiden, menetelmien ja tarkasteluiden kuvausta, muun muassa teemakohtaisten tarkastelujen osalta. Dokumentoimme vaikutusten arvioinnissa tehdyt asiat ja muutokset prosessissa.*
- 3) *Liikenteen ilmastovaikutukset ovat keskeinen arvioinnin teema liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Asetamme liikenteen CO₂-päästöille määrälliset tavoitteet ja mittarit asetettuihin päästövähennystavoitteisiin perustuen ja arvioimme, kuinka paljon tavoitteesta voidaan saavuttaa liikennejärjestelmän toimenpiteillä.*

2. Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue, 1.1.2026 alkaen Uudenmaan elinvoimakeskus

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue (1.1.2026 alkaen Uudenmaan elinvoimakeskus) muistutti lausunnossaan, että SUMP-suositukset korostavat tarvetta huomioida jotkin teemat, esimerkiksi suojaamattomien liikkujien turvallisuuden parantamisen sekä TEN-T-verkon tehokkaan toiminnan, aiempaa vahvemmin suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue piti erityisen hyvänä, että vaikutusten kohdentumista arvioidaan väestöryhmittäin ja alueellisesti. Tällä voidaan selvittää, kohdistuvatko suunnitelman positiiviset tai negatiiviset vaikutukset erityisesti tietyille alueille tai tiettyihin väestöryhmiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja MAL-suunnitelmaan voidaan tällöin hakea toimia, jotka tasapainottavat vaikutuksia.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue piti hyödyllisenä, että liikennemallin käyttö mahdollistaa myös herkkyystarkastelujen tekemisen. Tämän ansiosta voidaan arvioida yksittäisten taustaoletusten muuttamisen vaikutuksia.

- 1) Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue piti tärkeänä, että suunnittelussa huomioidaan tavaraliikenne ja pitkämatkainen henkilöliikenne aiempaa vahvemmin. Pitkämatkainen tavaraliikenne ja

henkilöliikenne sisältyvät TEN-T-verkon tehokkaaseen toimintaan. On keskeistä arvioida vaikutuksia seudulliseen ja valtakunnalliseen liikenteeseen ja liikennejärjestelmään, sillä Helsingin seudulla tehtävät ratkaisut vaikuttavat huomattavasti niihin. Seudullisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän ohella alue kiinnittyy myös kansainväliseen liikennejärjestelmään. Vaikutustarkasteluissa olisi hyvä huomioida myös alueen tiheä, systeemisesti toimiva liikenneverkko. Yhdellä verkon osalla tapahtuva palvelutason muutos vaikuttaa verkollisesti muille verkon osille ja vaikutus on sitä suurempi mitä kuormittuneempi muu verkko on. Pitkämatkaisessa liikenteessä kulku- tai kuljetusmuodon vaihtoehdot ovat myös rajalliset.

- 2) Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue näki riskinä vaikutusten arvioinnin prosessille ja vaikutusten arvioinnin tulosten laadulle, että maankäytön ja asumisen asiat käsitellään hyvin yleispiirteisesti verrattuna liikenteeseen liittyviin asioihin ja niiden suunnittelu etenee eriaikaisesti. Tämä hankaloittaa maankäytön, asumisen ja liikenteen muodostaman kokonaisuuden vaikutusten arviointia.
- 3) Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia arvioitaessa on keskeistä tunnistaa suunnitelman merkittävät vaikutukset. Vaikutusten suuruusluokan lisäksi on tarpeellista arvioida myös vaikutusten muodostumisen aikajännettä.

HSL:n vastaus Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueelle

(1.1.2026 alkaen Uudenmaan elinvoimakeskus)

- 1) *Kiinnitämme vaikutusten arvioinnin tarkasteluissa ja mittareissa huomiota TEN-T-verkon tehokkaaseen toimintaan. Verkollisissa liikennemallitarkasteluissa saadaan esiin verkolla tapahtuvat yhteisvaikutukset ja riippuvuudet verkon osien välillä. Tällainen tarkastelu on erityisesti ruuhkautuneisuuden karttaesitys.*
- 2) *Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2027 sekä MAL-suunnitelman valmistelu on edennyt vaikutusten arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Kevään 2026 aikana täsmennämme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaa. Siinä on tarkoitus kuvata MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arvioinnin yhteinen prosessi ja esittää tarkemmin, miten maankäytön, asumisen ja liikenteen muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia arvioidaan tällä suunnittelukierroksella.*
- 3) *Tunnistamme ja kuvaamme vaikutusten arvioinnissa liikennejärjestelmäsuunnitelman merkittävät vaikutukset ja arvioimme myös vaikutusten muodostumisen aikajännettä.*

3. Helsingin kaupunki

Helsingin kaupunki piti lausunnossaan tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa huomioidaan seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus ja että valmistettava liikennejärjestelmä sopeutuu seudun kokonaisuuteen ja MAL-suunnitelman linjauksiin.

Helsingin kaupungin mukaan on erityisen kannatettavaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin kehittämisteemoiksi on valittu vaikutukset taloudelliseen kestävyYTEEN sekä eri väestöryhmiin ja

ihmisiin kohdistuvat vaikutukset. Nämä näkökulmat painottuvat myös Helsingin uudessa kaupunkistrategiassa. Lisäksi on tärkeää, että arvioidaan vaikutukset haavoittuvien väestöryhmien, kuten lasten, näkökulmasta.

Taloudellisten vaikutusten arviointiin liittyvä julkisen talouden kehittymisen ja budjetoinnin näkökulma perustee jäsenkuntien ja valtion asiantuntijoiden tiivistä osallistamista arviointiin. Valtion osallistuminen seudun liikennejärjestelmän rahoittamiseen on ollut riittämätöntä ja verrattuna pohjoismaisiin verrokipääkaupunkeihin huomattavasti vähäisempää. Julkisen talouden paineet haastavat tätä edelleen. On kuitenkin tärkeää korostaa Helsingin seudun erityistä asemaa asumisen, työpaikkojen, liikenteen ja talouden näkökulmasta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen vaikutusten arvioinnissa tulee kuvata uskottavasti liikennejärjestelmän keskeiset kehittämistarpeet, joihin myös valtion tulisi osaltaan sitoutua ja osallistua.

- 1) Helsingin kaupunki totesi, että tavoitteiden ja mittareiden muodostamisen vaihe jää arviointiohjelmassa vähälle huomiolle. Jotta suunnitelma laaditaan aidosti tavoitteellisesti, on tärkeää kuvata selkeästi, miten vaikutusten arviointi tukee suunnittelua ja ohjaa sitä kohti asetettuja tavoitteita. Suunnitelman iterointi arviointitulosten pohjalta on hyödyllistä ja vaikuttavaa, ja siitä on hyviä kokemuksia aiemmilta MAL-suunnittelukierroksilta. Suunnittelussa tulee pyrkiä säilyttämään nämä hyvät käytännöt, vaikka suunnitteluprosessi tiivistyy.
- 2) Logistiikan vaikutusten arviointia on tärkeää kehittää edelleen, jotta se tukee parhaiden suunnitteluratkaisujen löytämistä. Henkilöliikenteen sähköistyessä raskaan liikenteen merkitys liikenteen päästöjen lähteenä kasvaa, mikä tekee sen vaikutusten tarkemmasta arvioinnista entistä tärkeämpää.
- 3) Ilmastovaikutusten arvioinnilla tulee olla suunnittelussa vahva asema. Arviointiin olisi hyödyllistä sisällyttää myös liikenneinfrastruktuurin rakentamisen vaikutukset sekä hiilinieluvaikutukset. Ilmastokriisin edetessä ja voimistuessa myös ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulma on entistä tärkeämpi huomioida.
- 4) Ilmastopäästöjen määrällisiä tavoitteita määriteltäessä on otettava huomioon EU:n ja kansalliset tavoitteet sekä seudun kuntien tavoitteet. Ilmanlaadun arvioinnissa olisi tärkeää huomioida myös EU:n tiukentuvat raja-arvot, sillä erityisesti katupölyn hallinta tulee olemaan seudulla merkittävä haaste tulevana vuosina.

HSL:n vastaus Helsingin kaupungille

- 1) *Liikennejärjestelmän tavoitteiden ja mittarien muodostamisen prosessia on kehitetty arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Asetamme liikennejärjestelmän kehittämislinjauksille mittarit ja mahdollisuuksien mukaan myös määrälliset tavoitetasot, joiden avulla arvioidaan, miten hyvin suunnitelman toimenpiteet toteuttavat kehittämislinjauksia. Iteroiva prosessi toteutuu tällä kierroksella siten, että toimenpide-ehdotusten laadulliset vaikutustarkastelut tuottavat tietoa toimenpiteiden valintaan ja niiden muokkaukseen.*
- 2) *Tarkastelemme liikenteen päästövähennyksiä, toimenpiteitä ja tavoitteita myös logistiikan osalta. HSL on mukana useissa teemaan liittyvissä hankkeissa (esim. MADLESS, eCargo), joiden tuloksia hyödynnetään*

liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Helsingin kaupungin koordinoima MADLESS (Meta-Analysis Driven Logistics Emission Solutions through Stakeholder Collaboration) analysoi erilaisia päästövähennyskeinoja ja edistää toimijoiden yhteistyötä. Forum Virium Helsingin koordinoima eCargo puolestaan keskittyy kuorma- ja pakettiautojen sähköistymiseen erityisesti latausverkostoa kehittämällä.

- 3) Ilmastovaikutusten arvioinnilla on liikennejärjestelmäsuunnittelussa edelleen vahva asema. Ilmastomuutokseen sopeutuminen sisältyy liikennejärjestelmän SOVA-arviointeihin. Hiilinielut liittyvät ennen muuta maankäyttöön ja niitä on tarkasteltu MAL 2023 -työn yhteydessä. Liikenneinfrastruktuurin rakentamisen vaikutuksia ei ole vielä käsitelty liikennejärjestelmätasolla. Näkökulma on tärkeä, ja se on syytä ottaa mukaan seuraavilla suunnittelukierroksilla kehitettäviin mittareihin ja arviointeihin.
- 4) Otamme huomioon EU:n ja kansalliset tavoitteet sekä seudun kuntien tavoitteet ilmastopäästöjen määrällisiä tavoitteita määriteltäessä. Lisäksi huomioimme EU:n tiukentuvat raja-arvot ilmanlaadun arvioinnissa.

4. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY

HSY totesi lausunnossaan, että yhdyskuntarakenteen tiivistymistä tukeva liikennejärjestelmäsuunnittelu on monin tavoin kannatettavaa, ja alueen elinvoimaisuuden kasvu edistää myös vesihuollon kehitystä.

- 1) HSY halusi tuoda esiin, että erityisesti raideliikenteen hankkeet aiheuttavat vesihuollolle huomattavia lisäkustannuksia. HSY pitää perusteltuna, että taloudellisten vaikutusten arviointia kehitetään kattavammasi siten, että myös infran siirtokustannukset huomioidaan julkistaloudellisissa vaikutuksissa, sillä ne ovat edellytys hankkeiden toteuttamiselle. Suuret vuotuiset investoinnit johtosiirtoihin heikentävät mahdollisuuksia saneerata muualla käyttöikänsä päässä olevaa vesihuoltoverkostoa.

HSL:n vastaus Helsingin seudun ympäristöpalveluille

- 1) Infran siirtokustannusten huomioon ottaminen on oleellista yksittäisten hankkeiden arvioinnissa, eikä vaikutuksia ole aiemmin juurikaan tarkasteltu liikennejärjestelmätasolla. Tutkimme mahdollisuuksia saada karkeaa liikennejärjestelmätason arviota siirtokustannusten vaikutuksista osana julkistaloudellisten vaikutusten kehittämistä.

5. ITS Finland

ITS Finland toi lausunnossaan esiin näkökulmia, jotka pohjautuvat älykkään ja kestävä liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä niihin pohjautuvan liiketoiminnan mahdollisuuksien hyödyntämiseen.

Osana suunnittelua ja arviointeja ITS Finland ehdotti mukaan teemoiksi seuraavia osa-alueita:

- datainfrastruktuuri ja yhteentoimivuuden kehittäminen
- digitaalinen liikenteenohjaus ja liikenteenhallinta
- automaation ja robotiikan hyödyntäminen
- kyberturvallisuuden ja järjestelmäresilienssin näkökulmat

- digitaalisten palveluiden ja matkaketjujen rooli

ITS Finlandin mukaan seuraavia vaikutusteemoja kannattaa vahvistaa:

- digitaalinen infrastruktuuri ja datatalous liikenteellisten tavoitteiden mahdollistajina
- automaatio ja älykkäät liikenteenhallintaratkaisut liikennejärjestelmän tehostajina
- kaupunkilogistiikan ja terminaalien kehitys
- järjestelmäresilienssi, varautuminen ja kyberturvallisuus
- markkinoiden toimivuuden ja innovaatioiden vaikutukset

ITS Finland muistutti lausunnossaan, että digitalisaatio ei ole tukitoimi, vaan osa ydininfrastruktuuria. Ennakoiva kunnossapito, älykkäät liikennevalot, yhteen toimivat digitaaliset palvelut ja liikenteenohjaus tuottavat oikein hyödynnettyinä merkittäviä turvallisuusvaikutuksia sekä kustannus- ja päästösäästöjä.

- 1) ITS ehdotti lausunnossaan lisättäväksi mukaan arviointiin digitalisaation, automaation ja datatalouden vaikutukset, jotka ovat myös EU-asetuksissa vahvasti esillä.
- 2) Menetelmänä ITS Finland halusi nostaa esille dynaamisten simulointien mahdollisuudet.
- 3) Laadullisen arvioinnin rinnalle olisi hyvä saada selkeitä määrällisiä mittareita, jotka tulisi kytkeä määrällisiin tavoitteisiin, esimerkiksi ruuhka-ajan säästöt, kulkumuoto-osuuksien kehitys, päästövaikutukset, logistisen tehokkuuden parannukset ja digitaalisten palvelujen käyttöasteet.
- 4) Logistiikan, teknologian ja datatalouden toimijat tulisi kutsua systemaattisemmin mukaan suunnitteluun. Helsingin seutu toimii monien yritysten innovaatioalustana, mikä kannattaa hyödyntää.

HSL:n vastaus ITS Finlandille

- 1) *Selvitämme mahdollisuuksien mukaan digitalisaation ja automaation vaikutuksia liikennejärjestelmälle. Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja vaikutusten arviointi, liikenne-ennustemalli tärkeänä työkalunaan myös tuottavat dataa muiden prosessien hyödynnettäväksi.*
- 2) *Liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointi on väistämättä yleispiirteisempää kuin dynaaminen simulointi, sillä vaikutuksissa pyritään tarttumaan laajoihin, seudullisesti merkittäviin ilmiöihin. Dynaamisten mallinnusten hyöty ilmenee paremmin hanketarkastelutasolla, joka on hankkeiden omistajien vastuulla. Dynaamisten simulointien mahdollisuudet on kuitenkin tunnistettu myös yhtenä seudullisen liikenne-ennustejärjestelmän kehittämiskohteena tulevaisuudessa.*
- 3) *Käytämme vaikutusten arvioinnissa sekä laadullisia että määrällisiä mittareita. Määrittelemme valituille mittareille tavoitetasot, jotka kuvaavat, kuinka hyvin suunnitelman tavoitteet saavutetaan. Kulkumuoto-osuuksien kehitykselle ja päästövaikutuksille on jo olemassa vakiintuneet määrälliset mittarit. Muita mittareita ovat esimerkiksi kuljetuskustannukset, tieliikenteen ruuhkaisuus ja liikennejärjestelmän hyötykustannuslaskelma. ”Kuljetuskustannukset” -mittarissa lasketaan kuljetusten kustannusten muutosta. Laskelma huomioi Väyläviraston hankearviointiohjeiden mukaan ajoneuvokustannukset (e/km), pääomakustannukset (e/h) ja matka-aikasäästön (e/h/auto). ”Tieliikenteen ruuhkaisuus” -mittarilla*

lasketaan, kuinka paljon ylimääräistä aikaa seudulla kuluu aamuhuipputunnin liikkumiseen suhteessa sujuvaan päivätuntiin. Myös hyötykustannuslaskelma huomioi matka-aikasäästöt sekä hankkeiden myötä tulevien nopeampien yhteyksien että koko verkolla tapahtuvan ruuhkautumisen vähentymisen kautta.

- 4) *Kehitämme elinkeinoelämän osallistumista suunnitteluun esimerkiksi työpajoissa, joissa tiedotetaan ja osallistetaan keskeisiä elinkeinoelämän sidosryhmiä.*

6. KUUMA-seutu

KUUMA-seutu piti lausunnossaan tärkeänä, että MAL-suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arviointiprosessit toimivat koordinoitusti ja vuorovaikutteisesti monipuolisen sekä riittävän arviointitiedon tuottamiseksi. Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen moninaisuus ja kuntien keskinäinen erilaisuus tulee ottaa huomioon.

Liikennejärjestelmän taloudellisen kestävyys, esimerkiksi joukkoliikenteen rahoituksen pitkäjänteinen ratkaiseminen on erittäin tärkeää. KUUMA-seutu piti erittäin tärkeänä, että valtio sitoutuu Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen negatiivisiin vaikutuksiin 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 joukkoliikenteen 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.

- 1) KUUMA-seutu piti elinkeinoelämän kilpailukykyä, yritysten työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimivuuden varmistamista tärkeinä näkökohtina suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. Vaikutusten arvioinnissa tulisi tarkastella, miten liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää Helsingin seudun sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä.
- 2) Liikenneturvallisuuden parantamisen tulisi olla eräs keskeisimmistä koko liikennejärjestelmäsuunnitelmaa läpileikkaavista teemoista.
- 3) KUUMA-seutu nosti esiin tarpeen analysoida hyvinvointialueiden palveluverkon ja liikennejärjestelmän keskinäistä suhdetta seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja piti tärkeänä, että vuoropuhelu hyvinvointialueiden ja seudullisen liikennejärjestelmä- sekä MAL-suunnittelun välillä on toimivaa.
- 4) KUUMA-seutu piti tärkeänä tuottaa arviointitietoa erilaisten kustannustehokkaiden, pienten ja keski suurten

toimenpidekokonaisuuksien vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin.

HSL:n vastaus KUUMA-seudulle

- 1) *Hyödynnämme vaikutusten arvioinnissa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja logistiikan toimivuutta kuvaavia mittareita. Näitä ovat erityisesti yritysten työvoimasaavutettavuuden sekä ruuhkautumisen ja kuljetuskustannusten mittarit.*
- 2) *Liikenneturvallisuus on tärkeä näkökulma SUMP-suunnittelussa. Asetamme liikenneturvallisuudelle tavoitetasot EU- ja valtakunnan tason linjausten pohjalta ja arvioimme mahdollisuuksien mukaan suunnitelman liikenneturvallisuusvaikutuksia erityyppisillä alueilla.*
- 3) *Arvioimme hyvinvointialueiden palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteellä ja lisäämme vuoropuhelua hyvinvointialueiden kanssa.*
- 4) *Hyödynnämme pienten ja keskisuurten hankkeiden arvioinnissa arviointikehikkoa, joka luotiin MAL 2023 -työn yhteydessä (MAL 2023, Pienten ja keskisuurten hankkeiden vaikutusten arviointi, 1.7.2022), ja kehitämme sitä tarpeen mukaan. Laadimme pienten ja keskisuurten yhteishankkeiden ohjelman osana liikennejärjestelmäsuunnittelua vuorovaikutteisesti kuntien ja valtion toimijoiden kanssa.*

7. Espoon kaupunki

Espoon kaupunki totesi lausunnossaan, että suunniteltu maankäyttö on liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin keskeisenä lähtökohtana.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa maankäyttö huomioidaan mahdollisimman hyvin, tuottaa lähtökohdat kiteytetylle MAL-suunnitelmalle. Tiiviiseen MAL-suunnitelmavaiheeseen päästään, mikäli liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on pystytty tuottamaan eri tekijöiden laadukasta yhteensovitusta. Kehittämislinjausten määrittäminen edellyttää huolellista ja vuorovaikutteista valmistelua ja yhteensovitusta eri suunnitteluprosessien kesken.

Espoon kaupunki piti kannatettavina viestinnän ja vuorovaikutuksen periaatteita (tehtävien valintojen perusteluista, suunnitelman vaikutuksista sekä osallistumisen vaikuttavuudesta viestiminen). Espoon kaupunki piti kannatettavana, että luottamushenkilöille varataan riittävästi aikaa keskusteluun kunnan sisällä ja muiden kuntien kanssa.

- 1) MAL 2023 -internetkarttapalvelu on toiminut erinomaisesti vaikutusten arvioinnin tiedonvälityksessä. Espoon kaupunki toivoi, että vastaava palvelu toteutetaan myös tulevilla suunnittelukierroksella.
- 2) Vaikutusten arviointi tuottaa tietoa liikenteen ja maankäytön yhteisvaikutuksesta, minkä on hyvä näkyä myös raportoinnissa. Espoon osalta ei voida tukeutua MAL 2023 -työssä käytettyihin maankäytön lukuihin, sillä ne ovat vanhentuneet.
- 3) Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida kuntatalouden kysymykset riittävästi.

- 4) Linjasto 2040 -työssä käytettiin joukkoliikenteen taloudellisena mittarina kustannuksia per matkustajakilometri linjoittain, joka liittyy samalla kapasiteetin tehokkaaseen käyttöön.
- 5) Liikenteen yksikköpäästöt ja ennusteet tulee laskea Helsingin seudulle erillisenä valtakunnallisista luvuista.

HSL:n vastaus Espoon kaupungille

- 1) *MAL-karttapalvelu on tarkoitus toteuttaa myös tällä suunnittelukierroksella. Palvelun sisällössä painotetaan suunnittelun aikana syntyvien paikkatietojen esittelyä ja jakelua.*
- 2) *MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteinen prosessi on tarkentunut arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Teemme tiivistä yhteistyötä MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kesken koko prosessin läpi. Tavoitteena on arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia oikea-aikaisesti, niin että arvioinnin tuloksia voidaan hyödyntää suunnitelman ratkaisuihin. Päivitetty maankäytön vertailupohja-aineisto saadaan käyttöön huhtikuun 2026 alussa ja alustavia tarkasteluja voidaan tehdä sen avulla.*
- 3) *Kehitämme kuntatalouden vaikutusten arviointia osana taloudellisten vaikutusten tarkasteluja.*
- 4) *Hyödynnämme tarvittaessa Linjasto 2040 -työssä käytettyjä arviointimenetelmiä liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnissa. Linjakohtaiset tarkastelut ovat kuitenkin liian yksityiskohtaisia seudullisen suunnitelman tarkasteluiksi.*
- 5) *Otamme liikenteen yksikköpäästöjen ja ennusteiden laskemisessa huomioon Helsingin seudun erityispiirteet.*

8. Väylävirasto

Väylävirasto totesi lausunnossaan, että suunnittelun ja vaikutusarvioinnin iteratiivisen prosessin periaate on kuvattu hyvin. On myös kuvattu, minkälaisia vaikutusarvioinnin menetelmiä hyödynnetään eri suunnitteluvaiheissa. Pääpaino vaikutusarviointitiedon tuottamisessa on suunnitelmaluonnoksen arvioinnissa, mutta tietoa tuotetaan myös sitä edeltävissä vaiheissa. Väyläviraston mukaan on hyvä, että vaikutusarvioinnissa käytetään monia menetelmiä ja tuloksia tarkastellaan eri näkökulmista ja vertaillaan sekä tavoitteisiin, nykytilaan että vertailuvaihtoehtoon. Vaikutusten arviointiohjelmassa on tunnistettu tarve huomioida tavaraliikenne ja pitkämatkainen henkilöliikenne aiempaa vahvemmin, mikä on olennaista Helsingin seudun toimissa solmukohtana valtakunnallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä.

Väylävirasto totesi lausunnossaan, että vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteet ovat hyviä ja ne on kuvattu selkeästi ja tiiviisti. Yhteistyön kytkentä MAL-suunnitelman laadinnan ryhmiin on välttämätöntä. Kattava vuorovaikutus ja viestintä valtion toimijoiden kanssa on erityisen tärkeää.

- 1) Iteratiivisen prosessin toteutuminen on hyvä varmistaa käytännössä.
- 2) Vaikutusten arviointiohjelmassa on tunnistettu tarve yhteensovittaa MAL-suunnitelma ja sen liitteeksi tuleva liikennejärjestelmäsuunnitelma. Näiden kahden suunnitelman yhteensovittamista ja vaikutusten arvioinnin yhteistä prosessia ei ole kuitenkaan juurikaan kuvattu. On tärkeää varmistaa

liikennejärjestelmäsuunnitelman ja MAL-suunnitelman yhtenevyys ja yhteisten tavoitteiden saavuttaminen. Riskinä voidaan nähdä, että liikenteen suunnittelu eriytyy maankäytön suunnittelusta.

- 3) Koska vaikutusarviointitietoa tuotetaan paljon ja laajasti eri teemoista, on tarpeellista osata myös tunnistaa vaikutusten merkittävyys ja oleellisuus. Vaikutusarvioinnin synteisillä on tärkeä rooli tässä.

HSL:n vastaus Väylävirastolle

- 1) *Iteroiva prosessi toteutuu tällä kierroksella käytännössä siten, että alustavien toimenpide-ehdotusten laadulliset vaikutustarkastelut tuottavat tietoa toimenpiteiden valintaan ja niiden muokkaukseen ennen varsinaisen suunnitelmaluonnoksen muodostamista.*
- 2) *MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteinen prosessi on tarkentunut arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Teemme tiivistä yhteistyötä MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kesken koko prosessin läpi. Tavoitteena on arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia oikea-aikaisesti, niin että arvioinnin tuloksia voidaan hyödyntää suunnitelman ratkaisuihin.*
- 3) *Tunnistamme vaikutusten arvioinnissa liikennejärjestelmäsuunnitelman merkittävät vaikutukset ja pyrimme kuvaamaan kokonaisuuden selkeästi ja ymmärrettävästi.*

9. Liikenneturva

Liikenneturva totesi lausunnossaan, että liikennejärjestelmän tulee olla turvallinen ja houkutteleva erityisesti suojaamattomalle liikenteelle. Näin toteutuessa liikennejärjestelmä on turvallinen kaikille. Myös alueen monikulttuurisuuden huomiointi on tärkeää.

Ajonopeuksien rauhoittaminen on tehokas keino lisätä turvallisuutta etenkin sellaisilla alueilla, joilla kaikenikäiset kulkevat paljon jalan ja pyörällä. Lisäksi alhaisemmat ajonopeudet muun muassa vähentävät haittoja, jotka aiheutuvat päästöistä ja liikenteen melusta. Liikenneympäristössä tulee seurata toteutuneita ajonopeuksia suunnitelmallisesti ja huomioida liikenneympäristön vaikutus ajonopeuksiin ja koettuun turvallisuuteen.

Turvallinen liikenneympäristö on merkittävä myös taloudellisesti. Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,84 milj. euroa, vakavan loukkaantumisen yksikköarvo on 1,41 milj. euroa ja lievän loukkaantumisen yksikköarvo 85 000 euroa (vuoden 2022 hinnoissa).

Liikenneturvan lausunnossa on kolme keskeistä kohtaa:

- 1) Ajonopeuksiin eri väylätyypeillä tulee paneutua tarkasti. Alhaisemmat ajonopeudet ja niitä tukeva liikenneympäristö on yksi keskeisimmistä keinoista vähentää onnettomuuksia liikenteessä etenkin taajamissa.
- 2) Kattava käsitys eri liikkumismuotojen onnettomuuksista ja vaaranpaikoista saadaan vain tarkastelemalla onnettomuuksien ja tapaturmien eri tilastoja ja aineistoja monipuolisesti, mikä on otettava huomioon suunnittelutyössä ja seurannassa.
- 3) Suunnittelussa huomioidaan se, että onnettomuudet eivät jossain liikkumismuodossa saa lisääntyä, jos liikkumismuodon suorite kasvaa.

HSL:n vastaus Liikenneturvalle

- 1) *Liikenneturvallisuus on tärkeä näkökohta ja valintaperuste suunnitelmaluonnoksen toimenpiteille. Tunnistamme ajonopeuksien ja niitä tukevan liikenneympäristön turvallisuusvaikutukset osana vaikutusten arviointia.*
- 2) *Teimme osana MAL 2023 -suunnitelman valmistelua tarkastelun (Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu 2022), jossa eri tilastoja ja aineistoja tarkasteltiin monipuolisesti. Päivitämme analyysia jatkossa tarpeen mukaan.*
- 3) *Otamme huomioon liikenneturvallisuusvaikutukset sekä absoluuttisina lukuina että suhteessa kunkin liikkumismuodon suoritteeseen.*

10. Logistiikkayritysten liitto

Logistiikkayritysten Liitto painotti lausunnossaan tehokkaan ja toimivan logistiikan kriittisyyttä Suomelle. Tuoreimman Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta oli 12,5 prosenttia vuonna 2022. Logistiikkayritysten Liitto piti yleisesti tärkeänä, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset yrityksiin ja elinkeinoelämälle arvioidaan perusteellisesti ennen päätöksentekoa. Logistiikkayritysten Liitto korosti logistiikkapalvelujen tarjoajien kanssa käytävien keskustelujen tärkeyttä, ja antaa järjestönä valmisteluun mielellään panoksensa.

Logistiikkayritysten Liitto painotti, että maankäytössä ja kaavoituksessa on välttämätöntä ottaa huomioon logistiikkayritysten tarpeet toimintojen (logistiikkakeskukset, terminaalit) sijoittumisen, sekä nykyisten ja tulevaisuuden tilantarpeiden osalta.

Logistiikkayritysten Liitto piti ilmastotoimia tarpeellisina korostaen samalla, että päästövähennystavoitteista ja -toimista päätettäessä tulee huolehtia Suomen kilpailukyvyistä. Suomen ei tule asettaa itselleen EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita. Päästövähennyksiä tulee edellyttää tasapuolisesti eri sektoreilta, ml. maankäyttösektori.

Logistiikka-alan kilpailukyky tulee turvata ympäristösääntelyn kiristyessä. Raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana on vielä pitkään diesel, mikä pitää ottaa huomioon päätöksenteossa. Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää on mahdollistaa vaihtoehtojen (sähkö, kaasua, vety) käyttö myös raskaalle liikenteelle. Raskaan kaluston laajamittainen sähköistyminen edellyttää suuria panostuksia sähköjärjestelmän kehittämiselle. Sähköverkkoa tulee vahvistaa sekä kanta- ja jakeluverkkotasolla. Samalla on tärkeä jatkaa hankintatukia vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevalle kalustolle.

Logistiikkayritysten Liitto piti erittäin tärkeänä MAL-sopimusten toteutumista tukemaan tarvittavan jakelu- ja latausinfraan sekä taukopaikkaverkoston rakentamista.

- 1) Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa kattavasti huomioon logistiikkaketjujen ja raskaan tavaraliikenteen tarpeet. Vaikutusarviointiluonnoksessa korostuu henkilöliikenteen näkökulma. Pitkän aikavälin tarkasteluissa on hyvä

huomioida, että liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet vaikuttavat eri sijaintien saavutettavuuteen ja toimintojen sijoittumiseen yhdyskunta- ja aluerakenteessa.

- 2) Arviointiluonnoksessa on nostettu esiin päästövähennyksiin vaikuttaminen mm. muuttamalla eri liikennemuotojen keskinäistä työnjakoa. Logistiikkayritysten Liitto huomautti, että tieliikenne säilyttää jatkossakin roolinsa keskeisenä kuljetusmuotona ja on joustavuutensa takia mm. kaupunkien jakeluliikenteessä korvaamaton. Tämä on tärkeä tunnistaa ja tunnustaa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.
- 3) Raskaiden tiekuljetusten vaihtoehtojen käyttövoimien lisääntymisen keskeinen este on puutteellinen tankkaus- ja latausinfrastruktura. Myös EU:n vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamien velvoitteiden täyttäminen vuoteen 2030 mennessä tulee varmistaa. Raskaan liikenteen tarpeita palveleva taukopaikkaverkosto on tärkeä osa toimivaa infrastruktuuria mm. mahdollistaen kuljettajien lakisääteisten tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikat mahdollistavat pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittausten ja massojen maksimaalista hyödyntämistä. Taukopaikkoihin liittyvät haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla, ja niiden puute vaikeuttaa erityisesti maakuntien ja pääkaupunkiseudun välisten logistiikkaketjujen sujuvuutta.

HSL:n vastaus Logistiikkayritysten liitolle

- 1) *Elinkeinoelämä ja logistiikka ovat tärkeitä näkökulmia liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Kokoamme teemaan liittyvät arviointitulokset yhteen, esimerkiksi omaksi alaluvukseen arviointiselostuksessa. Elinkeinoelämän kilpailukykyä ja logistiikan toimivuutta kuvaavia mittareita ovat erityisesti yritysten työvoimasaavutettavuuden sekä ruuhkautumisen ja kuljetuskustannusten mittarit. Näiden avulla tarkastelemme myös toimintojen saavutettavuutta yhdyskunta- ja aluerakenteessa.*
- 2) *Tunnistamme tieliikenteen merkityksen kuljetuksissa ja jakeluliikenteessä. Pyrimme edistämään logistiikan päästövähennyksiä yhteistyössä toimijoiden kanssa. HSL on mukana useissa teemaan liittyvissä hankkeissa (esim. MADLESS, eCargo), joiden tuloksia hyödynnetään liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.*
- 3) *Tunnistamme raskaan liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakelu- ja latausinfrastruktuurin sekä taukopaikkaverkoston puutteet Helsingin seudulla ja otamme ne huomioon osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja MAL-sopimuksen toteuttamista.*

11. Siuntion kunta

Siuntion kunta piti lausunnossaan tärkeänä, että suunnitelma ja sen arviointi tukevat seudullista yhteistyötä, kestäväää liikkumista ja saavutettavuutta myös kehyskuntien näkökulmasta. Siuntion näkökulmasta on tärkeää, että kehyskuntien rooli ja vaikutusmahdollisuudet tuodaan selkeästi esiin koko prosessin ajan. Siuntio on HSL:n jäsenkunta, mutta ei virallisesti osa Helsingin seutua, joten se on mukana MAL-suunnittelussa vain

liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta. Tämä vaikeuttaa Siuntion maankäytön ja asumisen suunnitelmien riittävää huomioimista.

Tiedonvälityksessä tulisi korostaa paikallisia vaikutuksia, jotta pienempien kuntien näkökulmat eivät jää seudullisen kokonaiskuvan varjoon. Erillisinä osallistumiskeinoina toimivat lisäksi keväällä 2026 toteutettava kansalaispaneeli ja sidosryhmille kohdennetut työpajat. Siuntion kunta esittää, että kehyskuntia osallistettaessa yksi työpaja on myös Siuntiossa.

- 1) Prosessi on kuvattu kattavasti, mutta sen selkeyttä ja ymmärrettävyyttä voisi parantaa tiivistämällä keskeiset vaiheet ja aikataulut yhteen visuaaliseen kokonaisuuteen.
- 2) On tärkeä huomioida kaikkien väestöryhmien mahdollisuudet käyttää julkista liikennettä ja samalla huomioida näiden väestöryhmien vaikutusmahdollisuudet, kun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan.
- 3) Vaikutusten arvioinnissa kiinnitetään entistä enemmän huomiota myös ihmisiin kohdistuviin vaikutuksiin ja vaikutuksiin väestöryhmittäin ja alueellisesti. Koska nämä ovat osa MAL-arviointia, on pelko, että Siuntio jää myös näiden vaikutusten arvioinnin osalta katveeseen. Siuntion kunta korostaa, että vaikutuksia on arvioitava alueittain ja kuntakohtaisesti, erityisesti saavutettavuuden, liikenneturvallisuuden ja joukkoliikenteen osalta.
- 4) Nollavaihtoehdon maankäyttö- ja liikennetiedot voivat olla puutteellisia pienten kuntien osalta ja erityisesti Siuntion, joka ei ole MAL-suunnittelussa mukana. Siuntion kunta ehdottaa, että aineistoa päivitetään tasaisin väliajoin kuntien kanssa HSL:n aloitteesta.

HSL:n vastaus Siuntion kunnalle

- 1) *Pyrimme parantamaan prosessin kuvauksen selkeyttä ja ymmärrettävyyttä tiivistämällä keskeiset vaiheet ja aikataulut yhteen visuaaliseen kokonaisuuteen.*
- 2) *Kiinnitämme huomiota eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin ja mahdollisuuksiin osallistua suunnitteluun, muistaen kuitenkin liikennejärjestelmäsuunnittelun strategisen ja yleispiirteisen luonteen.*
- 3) *Kiinnitämme vaikutusten arvioinnissa huomiota ihmisiin kohdistuviin vaikutuksiin ja vaikutuksiin väestöryhmittäin ja alueellisesti. Vaikutuksia on tarkoitus arvioida karkealla kuntaryhmäjaolla (Helsingin kantakaupunki, muu Helsinki, muu pääkaupunkiseutu, junaliikenteeseen tukeutuvat kehyskunnat, bussiliikenteeseen tukeutuvat kehyskunnat) sekä lisäksi karttakuvilla, joiden avulla pystytään arvioimaan esimerkiksi saavutettavuutta tarkemmin alueittain. Selvitämme työn kuluessa, onko joitakin mittareita tarkoituksenmukaista tuottaa myös kuntakohtaisesti.*
- 4) *Nollavaihtoehdon liikennetiedot on kerätty aineistopyynnöllä Helsingin seudun liikennejärjestelmäryhmän kautta, jossa myös Siuntio on jäsenenä. Lisäksi Siuntion liikenneverkon nykytilatietoja päivitetään vuosittain seudullisen MYLLÄ-ryhmän (Liikennemallin ylläpito ja ennusteet) jäsenille lähetettävällä kyselyllä. Siuntion maankäyttötiedot päivitetään HSL:n sisäisenä työnä Tilastokeskuksen ennusteisiin tukeutuen.*

12. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom korosti lausunnossaan, että liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin tulee tukea laadukkaan ja tietoon perustuvan suunnitelman valmistumista poliittisen päätöksenteon pohjaksi ja totesi, että periaate on tuotu hyvin esiin Helsingin seudun SUMP-suunnitelman vaikutusten arvioinnin ohjelmassa.

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.

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. On myös hyvä, että aiemmillä 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 aiemmilta suunnittelukierroksilla käytetty jako (Helsingin kantakaupunki, muu Helsinki, muu pääkaupunkiseutu, raideliikenteeseen tukeutuvat kehyskunnat ja muut kehyskunnat) on yhä tarkoituksenmukainen ja hyvä lähtökohta laajan alueen käsittelyyn.

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.

Helsingin seudulla liikennejärjestelmän suunnittelu ja vaikutusten arviointi on ollut perinteisesti hyvin laaja-alaista ja laadukasta. Suunnitelman vaikutusten arviointi on hyvin laaja ja vaativa tehtävä. Jatkossa resursseja on hyvä suunnata kaikkein olennaisimpien vaikutusten arviointiin.

- 1) Vaikutusten arviointia tehdään suhteessa siihen, miten hyvin liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin. Tavoitteiden tarkennuttua myös vaikutusten arvioinnin painotukset voivat vaatia päivittämistä.

- 2) 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 paremmin, mitä enemmän Helsingin seudun sisäisestä liikkumisesta saadaan tukeutumaan tilatehokkaisiin ja kestäviin liikkumismuotoihin.
- 3) 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. On harmillista, että MAL-suunnitelmaa ja lakisääteistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laaditaan tällä kierroksella eri prosesseissa. Ideaalitalanteessa liikenteen ja maankäytön suunnittelua tehtäisiin samanaikaisesti. Tällöin sekä liikenteen että maankäytön ratkaisuja voitaisiin vaikutusten arvioinnin perusteella muuttaa niin, että yhteiset tavoitteet saavutetaan.
- 4) Koko seudulla liikennejärjestelmän suunnittelun tavoitteiden tulee olla samat, vaikka keinovalikoima jonkin verran vaihtelisikin seudun eri osissa.
- 5) Elinkeino vaikutuksia arvioitaessa on tarpeen tunnistaa erilaisia elinkeinoja edustavia ryhmiä.

HSL:n vastaus Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille

- 1) *Liikennejärjestelmän tavoitteiden ja mittarien muodostamisen prosessia on kehitetty arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Päivitämme vaikutusten arvioinnin painotuksia liikennejärjestelmälle asetettavien kehittämislinjausten pohjalta.*
- 2) *Otamme MAL-sopimuksen tavoitteet huomioon liikennejärjestelmän kehittämislinjauksissa ja niiden mittareissa.*
- 3) *MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteinen prosessi on tarkentunut arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Teemme tiivistä yhteistyötä MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kesken koko prosessin läpi. Tavoitteena on arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia oikea-aikaisesti, niin että arvioinnin tuloksia voidaan hyödyntää suunnitelman ratkaisuihin.*
- 4) *Liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset koskevat koko seutua. Asetamme niille yhteiset, koko seutua koskevat mittarit. Selvitämme, onko joillekin mittareille tarpeen asettaa tämän lisäksi myös aluetyyppikohtaisia tavoitetasoja.*
- 5) *Elinkeinoelämä ja logistiikka ovat tärkeitä näkökulmia liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Kokoamme teemaan liittyvät arviointitulokset yhteen, esimerkiksi omaksi alaluvukseen arviointiselostuksessa. Kuvaamme koosteessa mahdollisuuksien mukaan suunnitelman vaikutuksia eri elinkeinoja edustavien ryhmien kannalta.*

13. Tuusulan kunta

MAL-suunnittelun uudistamisen myötä liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arviointiprosessi on eriytetty maankäyttöön ja asumiseen liittyvästä vaikutusten arvioinnista. Tuusulan kunta piti lausunnossaan

tärkeänä, että vaikutusten arviointiprosessit toimivat koordinoitusti ja vuorovaikutteisesti monipuolisen sekä riittävän arviointitiedon tuottamiseksi.

Liikennejärjestelmän näkökulmasta suunnitelmaa, sen vaikutuksia ja vaikutusten arviointia on tarpeen peilata EU:n TEN-T -asetuksessa asetettuihin tavoitteisiin muun muassa ympäristöystävällisemmästä liikenteestä, kestävämmästä kulkumuotojakaumasta sekä ruuhkien, kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden liikennejärjestelmän kielteisten ulkoisvaikutusten vähentämisestä, joiden merkitys myös korostuu tiivistyvällä seudulla.

Liikennejärjestelmän taloudellisen kestävyys merkitys on tärkeää tunnistaa. Esimerkiksi joukkoliikenteen rahoituksen pitkäjänteinen ratkaiseminen on erittäin tärkeää palvelutason turvaamiseksi ja kestävä liikunnan edistämiseksi. Tuusulan kunta piti erittäin tärkeänä, että valtio sitoutuu taloudellisesti Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Tuusulan kunta kiinnitti huomiota HLJ-työn aikatauluun vuosien 2026 ja 2027 aikana sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessiin. On keskeistä keskittyä siihen, että alustavat toimenpiteet ja suunnittelua ohjaavat suositukset pystytään valitsemaan ja muotoilemaan suunnittelua ja arviointia vuorottelevassa prosessissa niin, että haluttuun suuntaan vaikuttavat toimet tunnistetaan ja niiden vaikutusten mittakaava on kokonaisuuteen sopiva.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu edellyttää riittävää resursointia niin kuntien kuin valtionkin osalta tietoon perustuvan päätöksenteon mahdollistamiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä tulee tarkentaa tahot, joiden vastuulla suunnitelman sisältämien toimenpiteiden toteuttaminen on.

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

Tuusulan kunta vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla.

- 1) Tuusulan kunta piti 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. Tuusulan kunta nosti esimerkkinä esiin suunnitellun maantien 152 jatkeen (Kehä IV) ja Kehä IV:n muodostamassa liikennekäytävässä valtateiden 3 ja 4 välille sijoittuneiden ja jatkossa sijoittuvien logistiikan, kaupan ja teollisuuden toimijoiden seudullisen merkityksen, vaikutukset työllisyyteen, talouteen sekä mm. raskaan liikenteen määrään liikenneverkolla.

- 2) Tuusulan kunta piti erittäin myönteisenä, että liikenneturvallisuuden näkökulma on tuotu selkeästi esiin vaikutusten arviointiohjelmassa. Liikenneturvallisuuden parantamisen tulisi olla eräs keskeisimmistä koko liikennejärjestelmäsuunnitelmaa läpileikkaavista teemoista.
- 3) Tuusulan kunta nosti esiin tarpeen analysoida hyvinvointialueiden palveluverkon ja liikennejärjestelmän keskinäistä suhdetta. Palveluverkon liikenteellisen saavutettavuuden tarkastelu tulisi ottaa huomioon seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa korostaen palveluiden saavutettavuutta kestäväillä kulkutavoilla. Tuusulan kunta piti tärkeänä, että vuoropuhelu hyvinvointialueiden ja seudullisen liikennejärjestelmä- sekä MAL-suunnittelun välillä on toimivaa.
- 4) Tuusulan kunta piti tärkeänä tuottaa arviointitietoa erilaisten kustannustehokkaiden, pienten ja keskisuurten toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksista ja vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin. Myös liikenneverkon ylläpidon ja päivittäisen liikennöitävyyden varmistamisen näkökulma tulee ottaa huomioon.
- 5) Seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutus maakunnallisen ja valtakunnallisen tason suunnittelun kanssa tulee varmistaa.

HSL:n vastaus Tuusulan kunnalle

- 1) *Hyödynnämme vaikutusten arvioinnissa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja logistiikan toimivuutta kuvaavia mittareita. Näitä ovat erityisesti yritysten työvoimasaavutettavuuden sekä ruuhkautumisen ja kuljetuskustannusten mittarit.*
- 2) *Liikenneturvallisuus on tärkeä näkökulma SUMP-suunnittelussa. Asetamme liikenneturvallisuudelle tavoitetasot EU- ja valtakunnan tason linjausten pohjalta ja arvioimme mahdollisuuksien mukaan suunnitelman liikenneturvallisuusvaikutuksia erityyppisillä alueilla.*
- 3) *Arvioimme hyvinvointialueiden palvelujen saavutettavuutta erityisesti joukkoliikenteellä ja lisäämme vuoropuhelua hyvinvointialueiden kanssa.*
- 4) *Hyödynnämme pienten ja keskisuurten hankkeiden arvioinnissa arviointikehikkoa, joka luotiin MAL 2023 -työn yhteydessä (MAL 2023, Pienten ja keskisuurten hankkeiden vaikutusten arviointi, 1.7.2022), ja kehitämme sitä tarpeen mukaan. Laadimme pienten ja keskisuurten yhteishankkeiden ohjelman osana liikennejärjestelmäsuunnittelua vuorovaikutteisesti kuntien ja valtion toimijoiden kanssa.*
- 5) *Valtion liikennehallinnon sekä maakunnan liiton edustajat osallistuvat tiiviisti Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen. Tällä tavalla varmistamme vuorovaikutuksen eri suunnittelutasojen kesken.*

14. Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto piti hyvänä kevennettyä MAL-prosessia ja suunnitelman painotusta aikaisempaa enemmän liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Maakuntakaava määrittää yhdyskuntarakenteen juridisesti seudullisella tasolla, jolloin liikennejärjestelmäsuunnitelmaan painottaminen on luontainen ja lakisääteinen rooli MAL-suunnitelmassa. Uudenmaan liitto piti kuitenkin tärkeänä, että MAL-suunnitelmassa huomioidaan maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen erityisesti arvioinnin osalta.

Vaikutusten arviointiohjelma on huolella koottu prosessimaiseksi kokonaisuudeksi. Kuvat, kaaviot ja aikajana selkeyttävät ja lisäävät ohjelman luettavuutta. Yksinkertainen kokoava prosessikaavio ohjelman liitteenä saattaisi selkeyttää asiakokonaisuutta entisestään.

- 1) Uudenmaan liitto jäi pohtimaan pitkäjänteisen seurannan ja vertailtavuuden kannalta muuttunutta MAL-suunnitelman rakennetta ja siten myös vaikutusten arviointia. Ovatko esimerkiksi vaikutukset ohjelmakausien kesken vertailtavissa, vaikuttaako nykyinen rakennemuutos vertailtavuuteen tai onko keskinäinen vertailu ja seuranta tarpeen?
- 2) Uudenmaan liitto totesi, että vaikutusten arvioinnissa on kiinnitettävä huomioita myös suunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden tai toimenpidekokonaisuuksien ristikkäisiin vaikutuksiin, ja ne olisi hyvä kuvata mahdollisuuksien mukaan myös arviointiohjelmassa.
- 3) Uudenmaan liitto koki kuvauksen osallistettujen tahojen tuottaman sisällön ja sen vaikuttavuuden kuvauksesta suunnitelmaan nähden jäävän kevyeksi. Toivottavaa on, että osalliset saavat tiedon oman panoksensa vaikutuksista riittävän ajoissa ja oikealla kanavalla.

HSL:n vastaus Uudenmaan liitolle

- 1) *Eri kierrosten suunnitelmien ja niiden vaikutusten keskinäinen vertailu on vaikeaa, sillä numeeristen mittareiden liikenne-ennusteiden taustaoletuksia ja ilmiöiden ennusteita päivitetään joka kierroksella. MAL 2023 -kierrokseen verrattuna HELMET-liikenne-ennustemallista on julkaistu uusi versio, joka pohjautuu vuoden 2023 liikkumistutkimusaineistoon aikaisemman vuoden 2018 liikkumistutkimusaineiston sijaan. Suunnitelmien keskinäisen vertailun sijaan panostamme liikennejärjestelmän tilannekuvan päivittämiseen ja seurantaan.*
- 2) *Pyrimme tunnistamaan suunnitelmakokonaisuuden ristikkäisiä vaikutuksia ja kuvaamaan ne arviointiselostuksessa.*
- 3) *Kehitämme Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vuorovaikutusta ja viestintää lausuntopalautteen perusteella. Viestintää kehitetään selkokieliemmäksi ja viestintäkanavia laajennetaan. Panostamme viestinnän saavutettavuuteen niin viestinnän sisällön kuin kanavien osalta. Myös tietoa vaikuttamismahdollisuuksista ja suunnittelun työvaiheista pyritään selkeyttämään viestinnällä.*

15. Vantaan kaupunki

Vantaan kaupunki piti lausunnossaan perusteltuna, että MAL 2027 -suunnitelma laaditaan aiempaa strategisempaa ja tiiviimpänä, ja liitteenä julkaistavassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mennään syvemmälle liikenteen kysymyksiin. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tulee kuitenkin olla tiiviissä yhteydessä maankäytön ja asumisen suunnittelun kanssa, jotta kokonaisuudesta tulee toimiva ja tarkoituksenmukainen.

MAL2023 -suunnitelman hyödyntäminen on kannatettavaa, jotta päästään suoraviivaisesti jatkamaan siinä tunnistettujen toimien edistämistä. Edellisen suunnitelman ottaminen pohjaksi tällä kierroksella toimii hyvin kerran, mutta seuraavalla kierroksella on syytä varautua lähtemään tarvittaessa

perusteellisemmin tyhjältä paperilta. On myös pidettävä huolta, että pystytään tarvittaessa löytämään myös uusia rohkeita ratkaisuja aiemmin tunnistettujen lisäksi. Samoin on tärkeää ottaa huomioon kuntien strategiat, ohjelmat ja suunnitelmat. Helsingin seudun liikennejärjestelmän tulee kuitenkin uskaltaa ottaa tarvittaessa kantaa seudullisissa kysymyksissä myös näissä mahdollisesti esiintyviin ristiriitaisuuksiin. Vaikutusten arvioinnin tulee voida vaikuttaa aidosti suunnitelman ratkaisuihin.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdissa on tunnistettu monia hyviä kehittämiskohteita, erityisesti vaikutusten kohdistuminen ihmisryhmittäin ja alueittain sekä taloudellisen kestävyuden nostaminen erityiseksi painopisteeksi. Taloudellisen arvioinnin osalta on tarpeen tunnistaa vaikutukset paitsi yhteiskunnalle myös suoraan asukkaille, jotta kaikki ratkaisujen kustannukset voidaan tunnistaa ja varmistua siitä, etteivät ne epätarkoituksenmukaisesti siirry taholta toiselle.

Liikenteen sähköistyminen alentaa autoilun kustannuksia, mutta samalla polttoaineen verotulojen menetyksistä aiheutuu painetta muutoksille liikenteen verotuksessa. Tällä on vaikutusta ajoneuvoliikenteen kustannuksiin ja vastaavasti ennusteisiin ja hankkeiden kannattavuuteen. MAL-työn yhteydessä on hyvä määrittää seudun tahtotila liikenteen verotukseen ja hinnoitteluun.

Seudun eri alueiden sekä erilaisten ryhmien ja erityisesti haavoittuvien ryhmien tarpeiden tunnistaminen, ominaispiirteiden tunnistaminen on tärkeää, jotta vaikutuksia osataan arvioida oikein alueittain. Suunnittelun jokaisessa vaiheessa on syytä huolehtia sekä kuntien että asukkaiden riittävästä osallistamisesta.

Viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma perustuu paljon verkossa tapahtuvaan viestintään ja osallistamiseen, mikä toimii esimerkiksi kuntien ja monien asiantuntijoiden suuntaan. Asukkaista se ei kuitenkaan tavoita kaikkia, joten monikanavaisempi tiedon jakaminen olisi tarpeen. Viestinnän tavoitettavuuden osalta tärkeää on myös olennaisen tiedon saaminen eri kielillä sekä selkokielellä. Tiedon jakaminen yhteistyössä kuntien kanssa niiden omissa viestintäkanavissa tavoittaa useampia kuin pelkkä HSL:n viestintä välttämättä tekisi. Samalla kunnille tarjoutuu mahdollisuus avata viestiä myös oman kunnan näkökulmasta.

Vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelmassa on muut sidosryhmät eli esimerkiksi järjestöt, asukasyhdistykset, hyvinvointialueet ja oppilaitokset kuvattu varsin suppeasti. Näillä on kuitenkin monesti annettavaa erityisesti käyttäjäymmärrykseen liittyen, joten heidän näkemysten aitoon kuulemiseen eri suunnitteluvaiheessa pitäisi miettiä tehokkaita keinoja.

- 1) Nykytila, tulevaisuus ja käyttäjäymmärrys kohdassa ei ole kuvattu, miten käyttäjäymmärrys saadaan riittävällä tasolla mukaan suunnitteluun systemaattisesti ja myös hiljaisten ryhmien osalta. Aihe on haastava, mutta erittäin tärkeä, jotta osataan löytää oikeat kehittämiskohteet.
- 2) Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin osalta mainitaan suunnitelman vaikutukset terveyteen, mutta myös laajempi hyvinvointinäkökulma olisi toivottavaa lisätä. Vaikutuksista liikenneturvallisuuteen olisi syytä ottaa

huomioon perinteisen liikenneturvallisuuden eli liikenneonnettomuuksien vähentämisen lisäksi myös vaikutukset turvallisuuteen väkivallan osalta sekä turvallisuuden tunteeseen.

- 3) Vaikutusarvioinnissa tulee huomioida myös bussiliikenne, joka kulkee henkilöautojen kanssa samoilla väylillä ja siten henkilöautoihin kohdistuvat toimenpiteet vaikuttavat myös bussiliikenteeseen niin hyvässä kuin pahassa. Seudulla on paljon alueita, joissa joukkoliikenne perustuu bussiliikenteeseen, joten tämän toimivuutta ja sujuvuutta on nostettava myös esille.
- 4) Taloudellisten vaikutusten tunnistaminen julkisen talouden ja yhteiskuntatalouden osalta on nostettu kehittämiskohteeksi. Monet talouteen liittyvät asiat kytkeytyvät vahvasti maankäytön suunnitteluun, jolloin tässä teemassa kokonaisuuden arvioiminen on ensiarvoisen tärkeää.
- 5) Vertailupohjaan liittyy erityisesti taloudellisista näkökulmista paljon epävarmuuksia. Esimerkiksi HSL:n joukkoliikenteen lipunhintoihin vaikuttavaan infrakorvausjärjestelmään kohdistuu suuria muutospaineita. Mahdolliset muutokset tässä vaikuttavat joukkoliikenteen hintaan asukkaille ja siten matkustajamääriin ja ennusteisiin.

HSL:n vastaus Vantaan kaupungille

- 1) *Tarkennamme prosessin kuvauksessa ja jatkosuunnittelussa, mihin asioihin ja millaisista lähteistä käyttäjäymmärrystä haetaan.*
- 2) *Hyvinvointi ymmärretään arvioinnissa laajana ja myös kokemuksellisenä kokonaisuutena. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa laajempaa hyvinvointinäkökulmaa tarkastellaan ensisijaisesti liikenteeseen liittyvien rakenteellisten edellytysten ja vaikutusmekanismien kautta, joiden tiedetään olevan yhteydessä ihmisten hyvinvointikokemuksiin. Hyvinvointia arvioidaan saavutettavuuden, turvallisuuden ja terveyteen liittyvien tekijöiden näkökulmista, hyödyntäen esimerkiksi liikennemallinnuksia ja muuta määrällistä arviointitietoa. Näitä tarkasteluja täydennetään tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan asiantuntija-arvioiden avulla erityisesti kokemuksellisten ja vaikeammin mitattavien vaikutusten osalta.*
- 3) *Bussiliikenne on tärkeä osa seudun joukkoliikennettä ja pyrimme ottamaan sen ominaispiirteet riittävästi huomioon suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Esimerkiksi ruuhkien vaikutuksia bussiliikenteen sujuvuuteen voidaan tuoda sanallisesti esiin ”Tieliikenteen ruuhkautuneisuus” -mittarin tulkinassa. Mittaria voidaan tarvittaessa myös kehittää huomioimaan bussikaistat.*
- 4) *Pyrimme vahvistamaan julkistaloudellista analyysia maankäyttötulojen näkökulmasta vertailemalla suunnitelman ja vertailupohjan maankäyttöä.*
- 5) *HLJ-toimikunta on linjannut, että vertailupohjassa käytetään HSL:n hallituksen viimeksi päättämiä vuoden 2026 lipunhintoja. Infrakorvausten vaikutusta arvioidaan lisätarkasteluna.*

16. VR-Yhtymä Oyj

VR Yhtymä Oyj esitti lausunnossaan, että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta tarkasteltaisiin laajasti ja yhteensovitetusti Suomen pitkämatkaista liikennettä ja tavaraliikennettä koskevat kehittämisasiat sekä niitä koskevat vaikutukset. VR:n näkemyksen

mukaan kyseisen näkökulman huomiointi edellyttäisi suunnittelu- ja vaikutusarvioprosesseissa liikennejärjestelmäsuunnittelua ja sen vaikutusarviointia koskevat laajat asiantuntijatahojen mukanaolot ja iteratiivisen suunnitelman työvaihekuulemiset.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sitä koskeva vaikutusten arviointityö on erittäin tärkeää, joten VR toivoo mahdollisuutta olla suunnittelutyökokonaisuudessa jatkossa tiiviisti mukana.

- 1) Vaikutusten arviointiohjelmaluonnos sisältää avoimia ja päätöstä edellyttäviä linjaus- ja lähtökohta-asioita. Näiden osalta VR ehdotti, että ohjelmaluonnosta työstettäisiin lähtökohtaesityksenä eteenpäin ja annettaisiin sidosryhmille mahdollisuus uudelleenarviointiin.
- 2) VR esitti, että vaikutustarkasteluissa ja arviointimenetelmissä tarkennettaisiin väestökasvuennusteita, Helsingin seudun monikeskuksisten alueiden ja solmuasemien välistä saavutettavuusnäkökulmaa (mittarina pääyhteysvälien matka- ja vaihtoajat), ympäristövaikutusten ohella energiankulutusnäkökulmaa sekä SUMP-suunnitteluun liittyen pidempimatkaisen julkisen liikenteen palvelutason kehittämistä ja sen vaikutuksia esimerkiksi alueen työvoiman saatavuuteen, muuttotarpeisiin ja monipaikkaisuuden mahdollisuuksiin.
- 3) VR halusi nostaa esiin mielenkiintoisena teemana ja mittarina väyläverkon korjausvelkamäärän kehittymisen alueen olemassa olevilla liikenneväylillä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutussuunnitelmassa riittävillä väyläverkon korjaus- ja parantamisinvestoinneilla tulisi varmistaa, ettei olemassa olevalle väyläverkolle synny liikennejärjestelmän toimivuudelle haitallisia uusia pullonkauloja.
- 4) Rautatieliikenteen osalta suunnittelukaudella on odotettavissa useita merkittäviä väyläverkon muutosasioita, joiden tarkkaa sisältöä ja vaikutuksia ei vielä tunneta. Suunnitelmakaudelle on muun muassa esitetty alueen rataverkon turvalaitejärjestelmien merkittävät kokonaisuudistamiset (ERTMS-/ETCS-/asetinlaitejärjestelmät), jolloin kestävän joukkoliikenteen osalta suunnittelukaudella tulee haasteeksi olemassa olevan väyläverkon liikenteellisen palvelutason sekä sitä koskevien pitkäkestoisten rakentamisaikaisten liikennevaikutusten hallinta. Kyseiset hankkeet eivät arviointiohjelmaluonnoksessa esitetyn hankerajauksen mukaan kuulu vertailupohjaan, mutta VR esitti niiden ottamista huomioon skenaario- ja vaihtoehtotarkasteluissa.
- 5) VR esitti tieliikenteen estevaikutuksen huomiointia vaikutusarvioinnissa riittävällä tavalla eri kehitysskenaarioissa. Estevaikutusta voi olla selvä fyysinen este, kuten moottoritie, jota ei voi ylittää/alittaa muuten kuin kaukana toisistaan olevien yli-/alikulujen kautta. Estevaikutus voi myös olla vilkkaasti liikennöidyn tien tuoma hidaste, vaikeus tai pelko tien ylittämiseen, vaikka paikalla olisi suojatie esimerkiksi niiden liikkujien osalta, joilla on aistirajoite tai muu fyysinen rajoite.
- 6) Raidefaktori tulisi ottaa riittävällä tasolla huomioon eri joukkoliikenneskenaarioiden houkuttelevuudessa yksityisautoiluun verrattuna.

HSL:n vastaus VR-Yhtymä Oyj:lle

- 1) *Kehitämme liikennejärjestelmäsuunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessia muun muassa lausuntopalautteen pohjalta ja tarjoamme*

sidosryhmille mahdollisuuksia osallistumiseen ja kommentointiin myöhemmin prosessin eri vaiheissa.

- 2) Olemme tarkentaneet Helsingin seudun väestökasvuennusteita ja tutkimme saavutettavuutta monesta eri näkökulmasta. Pystymme tarvittaessa tarkastelemaan pääyhteysvälien matka-aikoja liikenne-ennustemallilla. Olemme valmiita osallistumaan myös muihin pitkämatkaista joukkoliikennettä koskeviin tarkasteluihin ja arviointeihin yhteistyössä valtakunnallisten toimijoiden kanssa siltä osin kuin kysymykset kytkeytyvät seudulliseen liikennejärjestelmään.*
- 3) Tarkastelemme väyläverkon kunnossapitokustannusten kehitystä osana taloudellisten vaikutusten arviointia.*
- 4) Otamme huomioon rataverkon turvalaitejärjestelmien merkittävät kokonaisuudistamiset (ERTMS-/ETCS-/asetinlaitejärjestelmät) sekä muut väyläverkon merkittävät muutokset siltä osin kuin niistä on saatavissa riittävästi tietoa mallinnusta varten. Sen sijaan emme käsittele rakentamisaikaisia liikennevaikutuksia tällä suunnitelmatasolla.*
- 5) SOVA-laki edellyttää arvioimaan vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, mikä osaltaan liittyy myös estevaikutuksen huomioimiseen. Täsmennämme prosessin kuluessa, miten ja millä tasolla estevaikutukset tulisi ottaa huomioon liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.*
- 6) Raidefaktori-ilmiötä mallinnetaan nykyisin osin liikennevälinekohtaisten nousuvastusten avulla, mutta aiheen perusteellinen käsittely edellyttäisi syvempää analyysia ja liikenne-ennustemallin kehittämistä, johon ei ole tähän mennessä ollut resursseja.*

17. Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö totesi lausunnossaan, että arviointiohjelma sisältää joitakin viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (200/2005, jäljempänä SOVA-laki) ja asetukseen (347/2005, jäljempänä SOVA-asetus) liittyviä epätarkkoja ja osin virheellisiäkin mainintoja.

Ympäristöarvioinnissa suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaava viranomainen selvittää ja arvioi suunnitelman tai ohjelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset ja laatii ympäristöselostuksen. Ympäristöselostuksen tulee olla SOVA-lain 8 §:n ja SOVA-asetuksen 4 §:n mukainen. Lisäksi ympäristöarviointi sisältää kuulemisten järjestämisen, ympäristöselostuksen ja kuulemisten tulosten huomioon ottamisen päätöksenteossa sekä päätöksestä tiedottamisen (SOVA-laki 8–11 §).

SOVA-lain mukaan kyseessä olevan suunnitelman hyväksymistä koskevasta päätöksestä taikka suunnitelmasta on käytävä ilmi perusteltu kannanotto siitä, miten ympäristöselostus ja mielipiteet ja lausunnot sekä ympäristönäkökohdat ovat vaikuttaneet suunnitelman ja vaihtoehtojen valintaan.

Ympäristöministeriö katsoi, että arviointiohjelmassa kuvattu vertailupohja (nollavaihtoehto), jossa merkittävää maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä ei tehdä nykyisin jo päätetyn kehittämisen lisäksi ja tuleva kehitys vuoteen 2045 mennessä otetaan huomioon, on perusteltu. Muilta osin olisi

tarkoituksenmukaista kohdentaa vaihtoehtojen tarkastelu sellaisiin keskeisiin arvioinnin kohteena olevan suunnitelman ratkaisuihin ja sisältöihin, joilla on tai saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Arviointiohjelman mukaan ympäristöarviointi tehdään osana suunnitelman muuta vaikutusarviointia. Arviointi on tarkoitus raportoida laadittavassa ”arviointiselostuksessa”. Ympäristöselostus voi olla osa muitakin vaikutuksia kuin ympäristövaikutuksia, koskevaa asiakirjaa. Tähän liittyen ympäristöministeriö tuo kuitenkin esiin, että ympäristöselostuksen tulisi olla muusta aineistosta selkeästi erottuva osa.

Arviointiohjelmassa on tuotu esiin Helsingin kaupunkiseudun kansainvälinen merkitys ja ympäristöministeriö pitää hyvänä, että arviointiohjelmassa on tunnistettu tarve arvioida myös suunnittelualueen ulkopuolelle mahdollisesti kohdistuvat merkittävät vaikutukset. Mikäli liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen sopimuspuolen tai EU:n jäsenvaltion alueelle tulee toimia SOVA-lain 10 §:n mukaisesti.

- 1) Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on yksi SOVA-asetuksen 1 §:ssa luetelluista ympäristöarviointia edellyttävistä suunnitelmista ja ohjelmista. Myös muut kuin SOVA-asetuksen 1 §:ssa mainitut viranomaisen lakiin, asetukseen tai hallinnolliseen määräykseen perustuvat suunnitelmat ja ohjelmat edellyttävät ympäristöarviointia, mikäli ne täyttävät SOVA-lain lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainitut edellytykset ympäristöarviointivelvoitteen täyttymiselle (SOVA-asetus 1 §:n 2 mom.). Ympäristöarvioinnin lisäksi SOVA-laissa säädetään yleisestä velvollisuudesta selvittää suunnitelman tai ohjelman ympäristövaikutukset. Säännös (3 §) koskee sellaisia eri toimialoilla valmisteltavia suunnitelmia ja ohjelmia, jotka eivät edellytä ympäristöarviointia. Edellä kuvattu SOVA-lainsäädännön soveltamisala tulee ottaa huomioon myös MAL-suunnitelman valmistelussa.
- 2) Arviointiohjelmassa on nostettu esiin arviointiin liittyvä haaste, joka aiheutuu MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessien eriaikaisuudesta ja tarkkuustason eroista. Tästä näkökulmasta ympäristöministeriö pitää hyvänä, että prosessin kokonaisuutta esitetään arviointiohjelmassa lähestyttävän iteratiivisen suunnittelun periaatteiden mukaisesti ja prosessin kehittäminen on tarkoitus dokumentoida systemaattisesti, jolloin mahdollistetaan jatkuva oppiminen tulevilla suunnitelmakierroksilla.
- 3) Arviointiohjelman perusteella arvioinnissa tullaan selvittämään varsin kattavasti suunnitelman toteuttamisesta aiheutuvat erityyppiset SOVA-lain edellyttämät ympäristövaikutukset sekä myös muita vaikutuksia. Ympäristöministeriö korostaa erityisesti ilmastovaikutusten (hillintä ja sopeutuminen) arvioinnin tärkeyttä, jota olisi mahdollisuuksien mukaan hyvä tehdä myös määrällisenä arviointina.

HSL:n vastaus ympäristöministeriölle

- 1) *Tarkastelemme maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteisvaikutuksia ja sovitamme yhteen liikennejärjestelmä- ja MAL-suunnitelmien arviointeja, jotta SOVA-lainsäädännön soveltamisala tulee huomioiduksi molempien suunnitelmien osalta.*

- 2) *MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteinen prosessi on tarkentunut arviointiohjelman kirjoittamisen jälkeen. Teemme tiivistä yhteistyötä MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kesken koko prosessin läpi. Tavoitteena on arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän muodostaman kokonaisuuden vaikutuksia vaiheittain, niin että arvioinnin tuloksia voidaan hyödyntää suunnitelman ratkaisuihin iteratiivisen suunnittelun periaatteiden mukaisesti.*
- 3) *Liikenteen ilmastovaikutukset ovat keskeinen arvioinnin teema liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Asetamme liikenteen CO₂-päästöille määrälliset tavoitteet ja mittarit asetettuihin päästövähennystavoitteisiin perustuen ja arvioimme, kuinka paljon tavoitteesta voidaan saavuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä.*

18. Helsingin vanhusneuvosto

Helsingin vanhusneuvosto painotti lausunnossaan, että yhteiskunnassa viime vuosina tapahtuneet muutokset ovat olleet merkittäviä ja ne on otettava huomioon. Eri väestöryhmiä, kuten ikääntyneitä on erittäin tarpeellista kuulla saavutettavuus- ja esteettömyysymmärryksen parantamiseksi. On tärkeää, että suunnitelmassa on kattava asiakaskunnan ymmärrys. Vaikka sujuva työmatkaliikenne on tärkeää, myös muita käyttäjäryhmiä on huomioitava. Ikäihmisten määrä kasvaa ja sen myötä kasvaa myös ajokortittomien määrä. Lisäksi huomattava osa ikääntyneimmistä ei käytä sähköisiä asiointivälineitä. Tämä on huomioitava jo tiedon keräämisvaiheessa ja palveluiden suunnittelussa.

On tarkoituksenmukaista, että vaikutukset arvioidaan kaikkien väestöryhmien, elinkeinojen ja ympäristön osalta. Samalla on hyvä tunnistaa merkittävät muutokset yhteiskunnan kehityksessä. Kokonaisuuteen vaikuttaa myös vaikea työllisyystilanne sekä muutokset etätyön ja verkkokaupan yleistymisessä. Samaan aikaan ihmisillä, joilla ei ole verkkoyhteyksiä, palvelut ovat heikentyneet mm. niiden keskittämisen myötä, ja tarve liikkua keskitettyjen palveluiden luokse on lisääntynyt.

Yhteiskunnassa odotetaan, että ihmiset vanhenisivat kotona riippumatta palveluiden sijainnista. Tällöin oman auton käytöllä joudutaan paikkaamaan julkisen liikenteen puutteita. Tällä hetkellä Suomessa on 1,4 miljoonaa vanhuuseläkeläistä. Näistä noin 120 000 asuu Helsingissä. Tämä joukko on hyvin moninainen. Osa pystyy liikkumaan ja hoitamaan asiansa, mutta osalla toimintakyky heikkenee iän lisääntyessä. Toimintakyvyn ylläpitäminen edellyttää mahdollisuutta liikkua omalla autolla tai julkisella liikenteellä. Julkisen liikenteen ja kävelyn merkitystä pitää korostaa, jotta vältytään vielä mittavammilta julkisilta menoilta.

Lisäksi olisi hyvä painottaa suunnittelussa enemmän kulkemisen tarpeisiin. Iäkkäät ihmiset voivat tarvita apua kulkemisessa ja liikkuminen voi olla hitaampaa. Kävelyvauhti, tasapaino, apuvälineet ja väsyminen vaikuttavat reittien käytettävyyteen. Pysäkkien sijainti ja kävelyetäisyys vaikuttavat liikkumiseen ratkaisevasti. Hankalat vaihtoyhteydet ja aikataulujen epäluotettavuus voivat käytännössä estää joukkoliikenteen käytön. Matkalippujen pidempi voimassaoloaika kompensoisi hitaampaa kulkemista. Lisäksi saattajan, esim. omaishoitajan matkalipun tarpeellisuutta olisi hyvä

arvioida. Eri asuinalueet eivät välttämättä ole keskenään tasavertaisessa asemassa julkisen liikenteen saavutettavuuserojen vuoksi. Olisi hyvä selvittää, miten palvelulinjojen kattavuutta voidaan parantaa.

Vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelma on rakenteeltaan kattava, mutta sen toteutus on vahvasti digitaalisiin kanaviin tukeutuva. Ikäihmisten osalta tämä ei riitä. Heille pitäisi olla omat viestintäkanavat ja suunnitelmat, sillä he ovat suuri ja kasvava käyttäjäryhmä ja joukkoliikenne on monelle ainoa liikkumisväline. Tahojen, joiden tulisi saada tietoa ja osallistua ovat vanhusneuvostot, eläkeläisjärjestöt, pienituloisia ikääntyneitä tavoittavat järjestöt sekä vammaisneuvostot.

Terveyspalveluihin ja muiden palveluiden pariin on päästävä ongelmitta. Liikennevälineiden vaihtoajat eivät saa olla liian tiukkoja. Selkeään ja saavutettavaan tiedotukseen on panostettava. Olemassa olevan liikenteen infran ylläpitäminen on tärkeää ottaen huomioon samanaikaisesti merkittävästi muuttuvat sääolosuhteet.

Lippujen hintojen tulisi olla matkustamiseen kannustavia. Jos lipun ostaminen ei ole mahdollista heikommin toimeentulevalle, voi esimerkiksi lääkärikäynti jäädä tekemättä. Helsingin seutu ikääntyy nopeasti. Liikennejärjestelmän tulisi ennakoita, missä ikääntyneiden määrä kasvaa, minne palvelut sijoittuvat ja millaiset liikkumistavat ovat realistisia vuonna 2045.

- 1) Pitkäikäisyyden ansioista vanhusväestön osuus väestöstä on kasvanut samaan aikaan kun syntyvyys on laskenut.
- 2) Suunnitelman ymmärrettävyyttä voitaisiin parantaa tekemällä työvaiheista selkokielisiä tiivistelmiä. Suunnitelmassa voisi olla konkreettisia esimerkkejä siitä, mitä päätetään missäkin vaiheessa. Tekstiä kannattaisi muokata selkeämmälle kielelle esimerkiksi selittämällä siinä käytettäviä lyhenteitä. Kuvien tulisi olla saavutettavia.
- 3) Nykyinen prosessi ei tee näkyväksi sitä, missä kohdassa ikääntyneiden liikenteelliset tarpeet arvioidaan ja miten arviointi vaikuttaa päätöksiin. Arvioinnissa tuotettua tietoa tulisi raportissa avata konkreettisesti, esimerkiksi miten eri vaikutusluokat ohjaavat toteutettavia toimenpiteitä ja milloin ja miten heikoksi arvioitu sosiaalinen vaikutus johtaa muutoksiin suunnittelussa.
- 4) Ikääntyneet tulee nostaa näkyväksi omana ryhmänään, ja lisäksi ikäjakauma kannattaisi jaotella esimerkiksi 65–74, 75–84 ja yli 85-vuotiaisiin. Menetelmien kehittämistavoissa voisi olla kokemuseräisiä menetelmiä sekä esteettömyysmallien integrointia liikennemalleihin. Esteettömyys ja saavutettavuus voisi olla oma arviointikokonaisuus.
- 5) On tärkeää, että kaikkia käyttäjäryhmiä pystytään oikeasti kuulemaan ja huomioimaan heidän tarpeensa. Kuuleminen ja tiedotus ei voi olla vain sähköistä vaan sen pitää tavoittaa kaikki käyttäjäryhmät. Kuulemisessa voidaan käyttää myös visuaalisia keinoja paremman osallisuuden takaamiseksi.

HSL:n vastaus Helsingin vanhusneuvostolle

- 1) *Ikääntyvien kasvava määrä on tunnistettu ja se on mukana tulevaisuuden ennusteissa.*

- 2) *Pyrimme tekemään raporteista ja selvityksistä ymmärrettävämpiä. Kiinnitämme huomiota tekstin selkeyteen ja kuvien saavutettavuuteen.*
- 3) *Pyrimme kuvaamaan suunnitelman vaikutukset eri väestöryhmiin (esimerkiksi ikääntyneisiin) mahdollisimman konkreettisesti. Arviointiin kuuluu myös tunnistaa mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja ja antaa suosituksia jatkosuunnitteluun.*
- 4) *Tuotamme liikenne-ennustemallilla arvioita esimerkiksi liikkumisen kustannusten muutoksesta ikäryhmittäin. Valitettavasti tarkempaa ikäluokittaista jaottelua kuin 65+ ei ole käytössä. Siksi arviointeja on tarkoituksenmukaista täydentää asiantuntija- ja kokemusperäisillä arvioilla.*
- 5) *Pyrimme järjestämään syksyllä 2026 järjestöjen ja neuvostojen edustajille työpajan, jossa käsitellään alustavien liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia erityisesti esteettömyyden ja saavutettavuuden näkökulmasta.*

19. Helsingin vammaisneuvosto

Helsingin vammaisneuvosto katsoi lausunnossaan, että liikennejärjestelmän suunnitelman valmistelun prosessin eteneminen tulisi kuvata konkreettisemmin ja ymmärrettävämmin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman sosiaalisten vaikutusten arvioinnin suunnitelma on hyvä ja erittäin tarpeellinen. Suunnitelmassa tulisi arvioida myös sellaiset kohtuullisten mukautusten sekä positiivisen erityiskohtelun vaihtoehdot, että HSL kehittää ja lisää palveluliikennettä sekä ottaa nykyistä laajemman vastuun liikkumisen tuen eli shl-vpl kuljetuspalvelujen logistiikan järjestämisestä.

Helsingin vammaisneuvosto esitti, että liikennejärjestelmän vaikutusten arviointikriteereihin lisätään liikennevälineiden ja liikenteen esteettömyyden tarkastelu. Tämä esitys on linjassa sen kanssa, että edelliseen suunnittelukierrokseen verrattuna vaikutusten arvioinnissa kehitetään erityisesti ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia sekä vaikutusten kohdistumista väestöryhmittäin ja alueellisesti.

Vammaisneuvosto painotti, että jo strategisen suunnittelun vaiheessa on syytä ottaa huomioon myös vanhusten, vammaisten ja muiden liikunta- ja toimintarajoitteisten liikkujien kyky ja mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Liikkumisesteisten ihmisten määrän lisääntyminen tulee ottaa huomioon kaikissa suunnitelmissa.

Vammaisneuvosto painotti, että liikennevälineiden ja -ympäristön koettu turvallisuus on edellytys vammaisten ihmisten liikkumiselle ja mahdollisuudelle saavuttaa terveyshyötyjä. Vammaisneuvosto muistutti myös, että investoinnit kävelyyn ja pyöräilyyn hyödyttävät myös ihmisiä, jotka käyttävät apuvälineitä (esim. pyörätuolit, valkoiset kepit, opaskoirat), jotka takaavat yhtäläiset mahdollisuudet päivittäiseen arkiliikuntaan.

Vammaisneuvosto korosti joukkoliikenteen esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Toimiva joukko- ja palveluliikenteen reittiverkosto on ratkaisevan tärkeä vapaa-ajan liikkumiselle, sillä kuljetuspalvelupäätökset ovat nykyään yhä rajallisempia ja kattavat pääasiassa rajallisen ja vain

välttämättömät matkat. Vammaisneuvosto muistutti, että talvikunnossapidon puute tekee vammaisista ihmisistä haavoittuvampia, koska se voi tehdä ulkona liikkumisesta täysin mahdotonta tai todella vaikeaa.

Vammaisneuvosto korosti laadullisia arviointeja. Liikennemallit harvoin kattavat kaikkia tosiasiallisia liikkumisen fyysisen infrastruktuurin esteitä (korkeat reunakivet, rikkoutuneet hissit), ja siksi arviointiin tulee sisällyttää tai täydentää moninaisen joukkoliikenteen käyttäjien kohderyhmän edustajien tuottamalla laadullisella tiedolla. Tässä HSL voi osallistaa esim. kaupunkien vammaisneuvostoja sekä pitkäaikaissairaus- ja vammaisjärjestöjä.

- 1) Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessissa tapahtuvat muutokset tulee avata selkeästi ja verrata aikaisempaan prosessiin. Nyt jää jossain määrin epäselväksi prosessin etenemisen aikataulu: mitä suunnittelu ajoittuu tuleville vuosille ja mitä tapahtuu kulloisenakin ajankohtana.
- 2) Saavutettavuusvaikutusten käsite tulee avata nykyistä selkeämmin. Onko tarkoitus, että se käsittää myös digitaalisen saavutettavuuden ja myös kaluston ja fyysisen ympäristön esteettömyyden eli moninaisten tarpeiden huomioinnin design for all -periaatteella? Saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutusten arvioinnissa kannattaa käyttää esteettömyyteen ja saavutettavuuteen erikoistunutta ammattiosaamista.
- 3) Liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisten vaikutusten arvioinnin tulee sisältää myös liikkumisen taloudellisen saavutettavuuden arviointia.
- 4) Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee edistää esteettömyyden toteutumista myöhemmissä suunnittelu- ja toteuttamisvaiheissa.
- 5) Vammaisneuvosto pitää hyvänä lähtökohtana, että suunnitelman valmistelu perustuu monipuoliseen vuoropuheluun, jossa eri näkemysten on tarkoitus päästä esiin. Vammaisneuvosto korostaa viestinnän on oltava ja helposti ymmärrettävää ja saavutettavaa vammaisille ja ikääntyneille sekä aistirajoitteisille henkilöille. Heitä ja heitä edustavia järjestöjä tulee osallistaa suunnitteluun ja keskusteluun.
- 6) Kaikkiin asukkaisiin ja suunnittelusta kiinnostuneisiin eri muodoissa (nettisivut, someviestintä, uutiskirje, infoaamukahvit jne.) kohdistettava viestintä tulee olla saavutettavaa.

HSL:n vastaus Helsingin vammaisneuvostolle

- 1) *Täsmennämme ja havainnollistamme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaa ja prosessikuvausta selkeillä kaavioilla ja aikajanoilla.*
- 2) *Liikenteellisellä saavutettavuudella tarkoitetaan tyypillisesti matka-aikaa (eri kulkutavoilla) ja etäisyyttä. Myös matkan kustannus vaikuttaa saavutettavuuteen. Avaamme käsitteitä tarkemmin vaikutusten arvioinnin raportoinnissa. Laajempaa saavutettavuuden ja esteettömyyden kokonaisuutta on tarkoituksenmukaista tarkastella myös laadullisena asiantuntija-arviona.*
- 3) *Taloudellisten vaikutusten arviointi sisältää myös liikkumisen taloudellisen saavutettavuuden arviointia (liikkumisen kustannukset).*
- 4) *Pyrimme siihen, että strategisen tason suunnittelu ohjaa esteettömiin ratkaisuihin tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa.*
- 5) *Pyrimme järjestämään syksyllä 2026 järjestöjen ja neuvostojen edustajille työpajan, jossa käsitellään alustavien liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia erityisesti esteettömyyden ja saavutettavuuden näkökulmasta.*

6) *Panostamme viestinnän saavutettavuuteen niin viestinnän sisällön kuin kanavien osalta.*

20. Espoon vammaisneuvosto ja sen Rakennetaan Kaikille -työryhmä

Rakennetaan kaikille -työryhmä (jatkossa RAKA) esitti seuraavien asioiden huomioon ottamista, jotta HSL:n liikennejärjestelmän vaikutusarvioinnissa huomioidaan sekä toimimis- ja liikkumisesteisten ihmisten tarpeiden (esteettömyys, (digi)saavutettavuus, käytettävyys sekä turvallisuus) kehittäminen sekä erityistarpeet kaikenlaisen informaation keräämisessä erityisryhmiltä.

Espoossa joukkoliikenne on kokenut suuria mullistuksia lähimenneisyydessä. Länsimetro aloitti toimintansa ja samalla vakiintuneet bussilinjat muuttuivat täysin. Myös pikaraitiotien valmistuminen toi muutoksia Espoon joukkoliikenteeseen. Lisää muutoksia saadaan mm. kaupunkiradan ja sen asemaympäristöjen sekä yhä laajemmin rakennettavien pyöräbaanoiden valmistuttua. Mikroliikenne eli (sähkö)potkulaudat ovat tuoneet aivan uudenlaisen tavan liikkua ja sen tuomat edut ja haitat (väärin pysäköidyt laudat tuovat esteitä ja vaaratilanteita liikkumiselle) tulee huomioida osana kaupunkiliikennettä.

Tässä muutamia esimerkkejä RAKA-työryhmän saamista palautteista esteettömyyden, digiesteettömyyden sekä käytettävyyden osalta, jossa parempi vuorovaikutus ja laaja esteettömyyden ymmärtäminen olisi voinut tuoda yhdenvertaisemman mahdollisuuden tai yleensä edes mahdollisuuden käyttää julkisen liikennejärjestelmän osia:

- HSL:n lipunmyyntiautomaatit ja liikennevälineissä sijaitsevat lipunlukijat tms. automaatit eivät ole digiesteettäviä
- Länsimetron metrojunan ja laiturin välinen aukko on toteutettu niin leveäksi, että mm. manuaalipyörätuolin, lasten pyörätuolien ja monien rollaattoreiden renkaat putoavat tähän aukkoon.
- Esteettömän reitin tulisi olla aina lyhin reitti, mutta monissa paikoissa reitti liikkumisesteisten saattoliikennepaikalta lähtölaiturille on liian pitkä
- Bussiliikenteen pysäkkien käyttäminen on mahdotonta. Pelkkä esteetön bussi tai bussipysäkki ei riitä, vaan pysäkillä on päästävä esteettömästi, mikä ei toteudu riittävän laajasti.
- HSL:n palautejärjestelmä ei toimi tai annetulla palautteella ei ole vaikutusta esteettömyysasioissa.
- Kuljettajien koulutusta on tehostettava, jotta mm. apuvälineen kanssa voi tosiasiallisesti päästä liikennevälineeseen.
- Liikenteen poikkeustilanteissa (jopa suunnitelluissa ja pitkäkestoisissa) toimimis- ja liikkumisesteisten henkilöiden tarpeet on unohdettu tai sivuutettu, eikä palvelujen käyttäminen ole mahdollista.

On huomioitava, että juuri toimimis- ja liikkumisesteisten ryhmässä käyttäjinä ja asukkaina on paljon henkilöitä, joiden digitaidot ovat puutteellisia tai digilaitteiden käyttö on vaikeaa, jopa mahdotonta. On mietittävä erityisryhmäkohtaisia haastatteluita tai muita metodeja, joilla saadaan aidosti mukaan erityisryhmät kertomaan liikennejärjestelmän puutteista ja kehittämis ehdotuksista.

Suunnitteluun ja koko prosessiin tulee pyytää kommentteja HSL-alueen vammaisneuvostoilta/ ko. kunnan vammaisneuvostolta. Myös järjestökentän/ kokemusasiantuntijoiden tietämystä pitää hyödyntää laajemmin. Vammaisvaikutusten arviointi unohdetaan nykyisin osana kaikkea julkisen hallinnon valmisteluprosessia. Ko. vaikutusarvioinnin tekeminen voisi tuoda selkeämmin esille moninaisia tarpeita huomata ja huomioida ihmisten liikkumisen erityistilanteita.

RAKA pyytää saada vastauksen tähän lausuntoon

- 1) Mikäli joukkoliikennettä halutaan kehittää aidosti kaikkia asukkaita ja käyttäjäryhmiä koskevaksi liikkumismuodoksi, tulee esteettömyyteen ja digisaavutettavuuteen sekä turvallisuuteen kiinnittää paljon enemmän huomiota. Yhdenvertaisesti toimiva yhteiskunta – ja liikennejärjestelmä sen osana – edellyttää jo suunnitteluvaiheessa kaikkien käyttäjätahojen, myös toimimis- ja liikkumisesteisten henkilöiden kuulemista ja huomioon ottamista.
- 2) RAKA-työryhmä korosti, että monet yhdenvertaista liikkumista edistävät merkittävät huomiot ja kommentit jäävät saamatta suunnittelu- ja toteuttamisvaiheessa, kun vammaisneuvostoja sekä vammais- tai sairausjärjestöjä ei kuulla suunnitelmallisesti. Yhdenvertaisuus ja liikkumisvapaus ovat perustuslain mukaisia perusoikeuksia, joiden toteutumisessa prosessissa tulee arvioida vammaisten kannalta.

HSL:n vastaus Espoon vammaisneuvostolle ja sen Rakennetaan Kaikille -työryhmälle

- 1) *Syvennämme ymmärrystämme esteettömyyden huomioimisesta liikennejärjestelmätasolla. Pyrimme järjestämään syksyllä 2026 järjestöjen ja neuvostojen edustajille työpajan, jossa käsitellään alustavien liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia erityisesti esteettömyyden ja saavutettavuuden näkökulmasta.*
- 2) *Osallistamme eri väestöryhmiä pääosin syksyn 2026 työpajassa tai -pajoissa. Osallistaminen painottuu vuoropuheluun eri väestöryhmiä edustavien järjestöjen ja neuvostojen kanssa. Työpajatyössä huomioidaan YK:n vammaissopimuksen vaatimukset osallistamisesta.*

21. Näkövammaisten keskusliitto

Näkövammaisten keskusliitto totesi lausunnossaan, että liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee edistää esteettömyyttä. Esteettömyyttä on tarkasteltava myös näkövammaisten ja kuulonäkövammaisten näkökulmasta. Käytännössä tämä tarkoittaa esteettömyyden varmistamista muun muassa joukkoliikennevälineissä ja pysäkeillä sekä kuljettajien tietoisuuden lisäämistä näkövammaisten matkustajien tarpeista.

Näkövammaisten liitto ehdotti, että liikennejärjestelmän vaikutusten arviointikriteereihin lisätään vammaisvaikutusten arviointi. Ehdotus on linjassa sen kanssa, että edelliseen suunnittelukierrokseen verrattuna vaikutusten arvioinnissa kehitetään erityisesti ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia sekä vaikutusten kohdistumista väestöryhmittäin ja alueellisesti. Samoin ehdotus on linjassa YK:n vammaissopimuksen velvoitteiden kanssa. Sopimus

määrittelee liikkumisoikeuden ja esteettömyyden ihmisoikeuksiksi, joten nämä oikeudet tulee täysimääräisesti huomioida liikennejärjestelmässä.

Vuorovaikutus- ja viestintäsuunnitelma ei vastaa YK:n vammaissopimuksen vaatimuksia vammaisten henkilöiden ja heitä edustavien järjestöjen laajasta ja kattavasta osallistamisesta.

Nykyisin jokainen kunta määrittelee itse käytettävät esteettömyysratkaisut ja suunnitteluperiaatteet, mikä vaikeuttaa näkövammaisten ihmisten liikkumista suunnitelman kattamalla alueella. Näkövammaisten liitto ehdotti esteettömän liikenneympäristön suunnitteluperiaatteiden ja ratkaisujen standardointia osana liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa tai vähintäänkin osana suunnitelman toimeenpanoa.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan muun muassa sitä, miten suunnitelma muuttaa liikenneturvallisuutta ja miten se vaikuttaa ihmisten terveyteen. Näkövammaisten liitto huomautti, että näitä kysymyksiä tarkasteltaessa on otettava tarkasteluun myös muun muassa katujen talvikunnossapito sekä sähköpotkulautojen aiheuttamat turvallisuusriskit ja vaaratekijät. Molemmat vaikeuttavat näkövammaisten liikkumista ja tekevät siitä turvatonta ja ajoittain mahdotonta.

- 1) Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessia ei ole kuvattu riittävän selkeästi eikä yksityiskohtaisesti. Prosessin etenemisen aikataulusta ei selviä vaiheiden tarkka ajoittuminen eri vuosille ja eri ajankohtiin. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessin mahdollisia muutoksia verrattuna aiempaan prosessiin ei ole avattu, joten vertaaminen aiempaan prosessiin on vaikeaa.
- 2) Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käytetään käsitettä saavutettavuusvaikutukset. Käsite on laaja, joten sen tarkentaminen on perusteltua. On epäselvää, sisältääkö käsite myös digitaalisen saavutettavuuden sekä käytettävän kaluston ja rakennetun ympäristön esteettömyyden.
- 3) Kun esteettömyyttä ja digitaalista saavutettavuutta arvioidaan, on suositeltavaa käyttää apuna alan asiantuntijoita. Näin todennäköisyys virheelliselle arvioinnille pienenee ja tulokset ovat laadukkaampia.
- 4) Prosessia tulee täydentää kuvaamalla, millä tavoin vammaiset ihmiset osallistetaan prosessiin YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen mukaisesti. YK:n vammaissopimus on voimassa lakina, joten sen velvoitteiden tulee näkyä myös tässä prosessissa.
- 5) Vammaisvaikutusten arvioinnin ohella vaikutustenarviointiohjelmasta puuttuu liikennejärjestelmän arviointi suhteessa liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysvisioon.
- 6) Viestinnän tulee olla saavutettavaa ja monikanavaista, jotta se tavoittaa myös näkövammaiset ja heitä edustavat näkövammaisjärjestöt. Digitaalisessa viestinnässä on varmistettava sen saavutettavuus eli toimivuus näkövammaisten käyttämien apuvälineiden (ruudunlukuohjelma ja suurennusohjelma) kanssa.

HSL:n vastaus Näkövammaisten keskusliitolle

- 1) *Täsmennämme ja havainnollistamme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaa ja prosessikuvausta selkeillä kaavioilla ja aikajanoilla.*

- 2) *Liikenteellisellä saavutettavuudella tarkoitetaan tyypillisesti matka-aikaa (eri kulkutavoilla) ja etäisyyttä. Myös matkan kustannus vaikuttaa saavutettavuuteen. Avaamme käsitteitä tarkemmin vaikutusten arvioinnin raportoinnissa.*
- 3) *Laajempaa saavutettavuuden ja esteettömyyden kokonaisuutta on tarkoituksenmukaista tarkastella myös laadullisina arvioina alan asiantuntijoiden avulla.*
- 4) *Osallistamme eri väestöryhmiä pääosin syksyllä 2026 työpajassa tai -pajoissa. Osallistaminen painottuu vuoropuheluun eri väestöryhmiä edustavien järjestöjen ja neuvostojen kanssa. Työpajatyössä huomioidaan YK:n vammaissopimuksen vaatimukset osallistamisesta.*
- 5) *Otamme vammaisvaikutukset sekä liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysvision huomioon liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen vaikutusten arvioinnissa.*
- 6) *Viestintää kehitetään selkokielisemmäksi ja viestintäkanavia laajennetaan. Panostamme viestinnän saavutettavuuteen niin viestinnän sisällön kuin kanavien osalta.*

22. Kauniaisten vammaisneuvosto

Kauniaisten vammaisneuvosto painotti lausunnossaan, että Kauniaisten kohdalla on tärkeää tarkastella työssäkäyntialuetta, poikittais- ja liityntäliikennettä sekä kaupungin sisäistä liikennettä ja niiden vaikutusta liikennejärjestelyjen suunnitteluun.

Vaikka Kauniainen pinta-alaltaan on pieni kunta, on se maastollisesti haastava, minkä tulisi näkyä eri liikennemuotojen sujuvana yhdistämisessä. Lähtökohtana suunnittelulle tulisi olla käyttäjien näkökulma, kokemukset ja palaute. Mikä on hyvä ratkaisu haavoittuvammassa asemassa oleville, on ilman muuta toimiva ratkaisu kaikille.

Oman kunnan alueelta liikutaan paljon ympärillä oleviin kuntiin. Mielestämme tärkeää on saada arvioinnin pohjaksi kuntalaisnäkemys sekä selvitykset kunnassa tehdyistä suunnitelmista ja erityisesti käyttäjäkokemuksesta. Erityisesti olisi arvioinnin pohjana oltava ympäristöystävälliset ja liikenneturvallisuuden ja saavutettavuuden kannalta olevat ja palautteessa saadut ratkaisut.

Kauniaisten vammaisneuvosto nostaa esiin seuraavia näkökohtia suunnitteluun:

- Liityntäliikenteen järjestelyt
- Joukkoliikenteen vyöhykejako (esim. Jorvin sairaalan sijainti C-vyöhykkeellä)
- Linjan 212 vaihtoyhteydet paikallisjunaan Kauniaisissa.
- Kunnan sisäisen pikkubussiliikenteen kehittäminen
- Onko kunnan alueella riittävästi maksuautomaatteja lipun ostamista varten?

On tärkeää selvittää kuntalaisen käyttäjäkokemukset ja kunnassa tehdyt kestävä liikenteen kehittämissuunnitelmat ja ratkaisut. Liikenneturvallisuuden tilastot ovat myös erittäin tärkeitä suunnittelun pohjana. Tiedottaminen pitäisi

tapahtua myös asukastilaisuuksia järjestämällä ja mahdollisimman monia kunnassa ja yhteistyöalueilla käytössä olevia tiedotuskanavia käyttäen.

Tärkeää on huomioida haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden turvallinen ja saavutettava liikkuminen. Kauniaisten maastolliset olosuhteet ovat myös haastavat näille henkilöryhmälle, mikä liikennejärjestelyjen suunnittelussa tulisi ottaa huomioon.

- 1) Liikenneturvallisuuden ja saavutettavuuden osalta on tärkeää huomioida erityisesti haavoittuvassa asemassa olevat tienkäyttäjät (esim. jalankulkijat, pyöräilijät, vanhukset, vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt). Tämä mahdollistaa kaikille turvallisen liikkumisen.
- 2) Liikkuminen kuntien välillä erityisesti kotikunnastamme Kauniaista on vilkasta. Liityntäliikenteen sujuminen ja pääsy liikenteellisesti tärkeisiin kohteisiin toivotaan olevan sujuvaa käyttäjäpalautetta kuunnellen.

HSL:n vastaus Kauniaisten vammaisneuvostolle

- 1) *Tarkastelemme suunnitelman vaikutuksia alueittain ja väestöryhmittäin, erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien tienkäyttäjien näkökulmasta.*
- 2) *Liikkuminen kuntien välillä, liityntäliikenne ja pääsy liikenteellisesti tärkeisiin kohteisiin ovat keskeisiä näkökulmia, joita käsittelemme seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja sen vaikutusten arvioinnissa.*

23. Järvenpään nuorisovaltuusto

Järvenpään nuorisovaltuusto oli tyytyväinen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Suunnitelma on kokonaisuudessaan hyvin laadittu ja asiantunteva. Suunnitelmaan kirjattu visio Euroopan kestävimmin kasvavasta ja ihmisläheisimmästä metropolialueesta on kunnianhimoinen, mutta realistinen ja toteuttamiskelpoinen. Kiitosta ansaitsevat myös suunnitelman keskeiset periaatteet, kuten sopeutumiskykyisyys ja resurssiviisaus.

Nuorisovaltuusto piti myönteisenä sitä, että nuorille on annettu mahdollisuus antaa mielipiteensä suunnitelmasta ja osallistua sen valmisteluun. Nuorten mielipiteen huomioiminen ei aina toteudu, joten tätä pidetään tärkeänä.

- 1) Nuorisovaltuusto toivoo, että suunnitelman toteuttamisen kustannukset eivät heijastuisi HSL-lippujen hintoihin, koska edullinen joukkoliikenne on monille nuorille tärkeä, sillä se mahdollistaa sujuvan liikkumisen mm. harrastuksiin ja kouluun.

HSL:n vastaus Järvenpään nuorisovaltuustolle

- 1) *Tarkastelemme suunnitelman vaikutuksia, myös liikkumisen kustannuksia, alueittain ja väestöryhmittäin. Kiinnitämme erityistä huomiota liikkumisen tasapuolisiin mahdollisuuksiin iästä ja tulotasosta riippumatta.*

24. Nurmijärven nuorisovaltuusto

Nurmijärven nuorisovaltuusto toi lausunnossaan esiin nuorten näkökulmia, ja toivoi, että ne auttavat kehittämään järjestelmää entistä toimivammaksi ja sujuvammaksi kaikille käyttäjille, erityisesti nuorille.

Nuorille tulisi tarjota enemmän mahdollisuuksia osallistua prosessin eri vaiheisiin, erityisesti alkuvaiheessa. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi työpajojen, keskustelutilaisuuksien tai muiden osallistumismahdollisuuksien kautta, joissa nuoret voivat tuoda esiin omia tarpeitaan ja mielipiteitään. Näin voitaisiin varmistaa, että liikennejärjestelmä palvelee myös nuorten erityistarpeita. Erityisesti viestinnän tulisi olla nuorille suunnattua ja selkeää, jotta he voivat osallistua keskusteluun ja vaikuttaa suunnitteluprosessiin. Viestintää voisi tehostaa esimerkiksi koulujen ja nuorisotilojen kautta, joissa nuoret voivat jakaa ajatuksiaan ja saada tietoa suunnitelmista.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää varmistaa, että myös syrjäseuduille saadaan riittävät ja sujuvat yhteydet kaupungin muihin osiin. Bussien ja muiden kulkuneuvojen aikatauluja tulisi tarkastella erityisesti koulujen aikataulujen näkökulmasta. Esimerkiksi koulujen päättymisen jälkeen vuoroja voisi olla enemmän ja ruuhkia vähemmän, jotta nuoret pääsevät sujuvasti kotiin.

Nuorisovaltuusto on valmis tekemään yhteistyötä HSL:n kanssa liikenteen parantamiseksi ja erityisesti nuorten äänen saamiseksi paremmin kuuluviin jo suunnitteluvaiheessa. Nuoret ovat suurimpia julkisen liikenteen käyttäjiä, ja heidän tarpeensa tulisi huomioida alusta alkaen. Ehdotamme, että nuorisovaltuusto sekä muut nuorten edustajat otettaisiin mukaan vuoropuheluun ja yhteistyöhön, jotta nuorten mielipiteet tulevat kuulluiksi erityisesti sellaisilla alueilla, kuten Nurmijärvellä, joissa liikennejärjestelmän kehittäminen on erityisen tärkeää nuorten arjen sujuvuuden kannalta.

Liikennejärjestelmän saavutettavuus kaikille on tärkeää, ja siksi viestinnän tulisi olla monikielistä. Ulkomaalaistaustaiset asukkaat tulisi tavoittaa, jotta kaikilla olisi mahdollisuus ymmärtää liikennejärjestelmän toiminta ja osallistua suunnitteluprosessiin. Nuorten näkökulmasta on myös tärkeää, että heidän osallistumismahdollisuutensa eivät rajoitu vain tiettyihin ryhmiin, vaan kaikki nuoret voivat osallistua keskusteluihin. Tämä voisi toteutua esimerkiksi nuorisovaltuustojen, nuorten järjestöjen ja koulujen kautta, joissa nuoret voivat antaa palautetta ja ideoita liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Liikennejärjestelmän kapasiteetti ja aikataulut ovat tärkeitä erityisesti koulujen läheisyydessä, joissa bussit täyttyvät nopeasti. Tämän vuoksi bussien kapasiteettia tulisi parantaa ja vuorovälejä tiivistää, jotta nuorilla olisi varmempi mahdollisuus päästä liikkumaan ilman pitkää odotusaikaa. Lisäksi juhlapyhinä, jolloin liikenteen käyttöaste on usein alhainen, olisi järkevää vähentää joidenkin vuorojen liikennöintiä, jotta resursseja käytetään tehokkaammin. Samalla myöhempien ilta-aikojen, kuten klo 21 jälkeen kulkevien vuorojen käyttöasteen mukaan vuorovälejä voisi harventaa, mutta kuitenkin varmistaa, että tärkeimmät yhteydet säilyvät.

Kaiken kaikkiaan toivomme, että Helsingin seudun liikenne ottaa nuorten tarpeet ja osallistumismahdollisuudet paremmin huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa. Nuoret ovat aktiivinen ja tärkeä osa yhteiskuntaa, ja heidän liikenteen käyttöönsä liittyvät tarpeensa tulisi huomioida suunnittelun alusta lähtien. Toivomme, että liikennejärjestelmä on saavutettavissa ja palvelee hyvin nuorten liikkumistarpeita samalla, kun se on toimiva ja kustannustehokas kaikille seudun asukkaille.

- 1) Suunnitteluprosessi on kokonaisuudessaan hyvä, mutta sen läpinäkyvyyttä ja ymmärrettävyyttä voisi parantaa.
- 2) Erityistä huomiota tulisi kiinnittää syrjäseutujen asukkaille ja nuorille, joiden liikkumismahdollisuudet eivät ole yhtä sujuvat kuin suurkaupunkialueilla asuvilla. Hinnoittelussa tulisi myös ottaa huomioon nuorten taloudelliset mahdollisuudet, sillä kohtuuhintaiset liput ovat keskeinen tekijä nuorten liikkumisen mahdollistamisessa.

HSL:n vastaus Järvenpään nuorisovaltuustolle

- 1) *Täsmennämme ja havainnollistamme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaa ja prosessikuvausta selkeillä kaavioilla ja aikajanoilla.*
- 2) *Tarkastelemme suunnitelman vaikutuksia, myös liikkumisen kustannuksia, alueittain ja väestöryhmittäin. Kiinnitämme erityistä huomiota liikkumisen tasapuolisiin mahdollisuuksiin iästä ja tulotasosta riippumatta.*

25. Vantaan vanhusneuvosto

Vantaan vanhusneuvosto huomautti, että vammaispalvelulain piiristä siirtyi vuoden 2026 alusta huomattava määrä ikääntyneitä vammaisia vanhuspalvelujen piiriin. Heidän palvelupisteensä muuttuvat kuluvan vuoden aikana, mikä tulee ottaa liikennejärjestelmän suunnittelussa huomioon. Liikennevälineissä on jatkossa yhä enemmän ikääntyneitä henkilöitä, joiden reaktioaika esimerkiksi liikennevälineeseen noustessa tai poistuttaessa on pidempi kuin muun väestön. Reittien aikatauluja ei tule tämän vuoksi tehdä liian tiukoiksi ja kuljettajien koulutuksessa ja jatkokoulutuksessa ikääntyneiden ihmisten määrän kasvu tulee ottaa huomioon.

Vantaan vanhusneuvosto halusi lisäksi kiinnittää huomiota HSL:n rahoitusjärjestelmän eriarvoisuutta luovaan ja koko julkisen liikenteen käytettävyyttä rapauttavaan luonteeseen. Nykyinen HSL:n infrastruktuurin rahoitusjärjestelmä johtaa sekä lippujen hintojen korotuksiin että vähennyksiin HSL:n palveluissa. Molemmat vaikeuttavat erityisesti ikäihmisten elämää ja lisäävät toisaalla kuntien ja hyvinvointialueiden kustannuksia esimerkiksi liikkumattomuuden ja sosiaalisten kontaktien vähenemisen kautta.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen (Hyte) on pääasiassa kuntien tehtävä ja että julkisen liikenteen toimivuus on keskeisimpiä edellytyksiä toimivalla Hytelle. Yksi tärkeimpiä arvioitavia vaikutuksia onkin, millaiset seuraukset ikääntyvien (yli 50-vuotaiden, koska vanhuuden toimintakyvyn säilyttämisen rutiinit tulee aloittaa ajoissa) toimintakyvylle voi aiheutua, jos hinnoittelu estää liikuntaan ja harrastuksiin osallistumista sekä vuorovaikutusta sukulaisten ja tuttavien kanssa? Kansantalouden kannalta on erityisen tärkeää vähentää ennakolta ikääntymisen vaikutuksia. Erityisesti vaikutuksia tulee selvittää Vantaalla, jossa on paljon pienellä eläkkeellä toimeentulevia.

Pyöräteiden ja pyöräilyreittien järjestelmällinen kehittäminen tarjoaa yhden mahdollisuuden ikääntyvien terveyden edistämiseen. Turvallisten, muihin teihin harvoin risteävien reittien järjestelmällinen suunnittelu myös kuntarajojen yli tulee ottaa suunnitelmaan mukaan. Samalla ei tule unohtaa jalankulkijoita ja kävelyteiden kunnossapitoa.

Mikäli kunnat eivät pääse asiassa toivottuun ratkaisuun, yksi keino huonojen vaikutusten torjuntaan voisi olla HSL:n edullinen eläkeläislippu tai kuntien suora subventointi eläkeläisten lippuihin. Vanhusneuvoston mielestä erillISRatkaisuja parempi menettely olisi kuitenkin erottaa infrastruktuurin rakentamiseen liittyvät kustannukset HSL:n toimintataloudesta. Neuvosto piti tarpeellisena, että sen näkemys infrasopimuksista saatetaan sopimuksista vastaavien kuntien toimielinten tietoon. HSL:n perimmäisin ongelma ei ole HSL:n organisaation sisällä näillä näkymin ratkaistavissa.

Vantaan vanhusneuvosto piti tärkeänä, että eläkeläisjärjestöille luodaan mahdollisuuksia osallistua liikennejärjestelmän suunnitteluun. Neuvosto toivoi, että se voi jatkossakin ottaa kantaa ja HSL kuuntelee vastaavanlaisia suunnitelmia tehdessä.

- 1) Vantaan vanhusneuvosto muistutti lausunnossaan, että suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessissa kannattaa kiinnittää erityistä huomiota visualisointiin. Tekstimassoja paremmin viesti tulee ymmärretyksi kuvina ja videoina.
- 2) Vantaan vanhusneuvosto piti kansalaispaneelien käyttöä erinomaisena ajatuksena. Neuvosto ehdotti käytettäväksi myös kohdennettuja paneeleita, joissa pain piste on käyttäjäryhmissä, joilla voi olla erityisiä haasteita HSL:n liikennevälineiden käytössä: ikäihmiset, lapset ja nuoret sekä eri vammaisryhmien edustajat.

HSL:n vastaus Vantaan vanhusneuvostolle

- 1) *Täsmennämme ja havainnollistamme vaikutusten arvioinnin työsuunnitelmaa ja prosessikuvausta selkeillä kaavioidella ja aikajanoilla.*
- 2) *Osallistamme eri väestöryhmiä pääosin syksyllä 2026 työpajassa tai -pajoissa. Osallistaminen painottuu vuoropuheluun eri väestöryhmiä edustavien järjestöjen ja neuvostojen kanssa. Työpajassa käsitellään alustavien liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia erityisesti esteettömyyden ja saavutettavuuden näkökulmasta.*

26. Vantaan vammaisneuvosto

- 1) Vantaan vammaisneuvosto kaipasi lausunnossaan selkeämpiä käytäntöjä etenkin vammaisten turvallisuuden ja esteettömän kulkemisen edistämiseksi:
 - Rollaattorin kanssa matkustaminen on vaarallista erityisesti junissa. Junan liikkeelle lähtemisessä tulee kaatumisia, jos ei ole ehtinyt paikalle istumaan tai ei ole istuintilaa. Matkalipun leimaaminen ei myöskään ole mahdollista, jos pelkää kaatumista.
 - Uudet liikennepysäkit tulee olla saavutettavia. Uudet ratikkapysäkit ovat esteettömiä, mutta bussipysäkkien esteettömyyden tasalaatuisuus on puutteellista.

- Kuljettajien aikataulujen nykyinen tiukkuus tuottaa ongelmatilanteita. Liikkumisesteinen kulkija tulee ehtiä huomioida.
- Lipunmyynnin heikentyminen (automaattien poistuminen, R-kioskin lisämaksut) vaikeuttaa ikääntyneiden ja vammaisten liikkumista, sillä kaikki eivät voi käyttää mobiiliappia.
- Ihmisten julkisen liikenteen siirtymä tulisi pystyä suunnittelemaan liikkumisdatan perusteella. Mobiililiput eivät kerro poistumispaikkia.

HSL:n vastaus Vantaan vammaisneuvostolle

1) *Pyrimme arvioimaan vaikutuksia erilaisiin käyttäjäryhmiin käytettävissä olevien menetelmien ja resurssien puitteissa. Esteettömät ratkaisut usein suunnitellaan tarkemmalla suunnitellun tasolla. Myös strategisella tasolla on kuitenkin mahdollista lähestyä asiaa esimerkiksi saavutettavuuden ja osallisuuden näkökulmista. Osallistamme eri väestöryhmiä pääosin syksyllä 2026 työpajassa tai -pajoissa. Osallistaminen painottuu vuoropuheluun eri väestöryhmiä edustavien järjestöjen ja neuvostojen kanssa. Työpajassa käsitellään alustavien liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia erityisesti esteettömyyden ja saavutettavuuden näkökulmasta.*

27. Yksityishenkilö

Lausunnon antaja halusi tuoda esille HSL:n liikenteen käyttäjän näkökulman. Raideliikenteen ja kumipyöräliikenteen vaikutuksia ympäristövaikutusten ja ilmastomuutoksen kannalta tulee tuoda esille. Raideliikenne vastaa kestävästä liikkumisesta haasteeseen sekä ihmisten että tavaroiden liikkumisessa. Tulee tutkia miten kaavoitus voi tukeutua ratayhteyteen ja uusiin lähiliikenteen asemiin. Vuorovaikutus tulee ulottaa asukkaiden kuulemiseen.

Lausunnonantaja korosti, että alueella tulee toteutua vastaaminen ilmastomuutokseen ja haavoittuvassa asemassa olevien oikeus liikkumiseen. Haavoittuvassa asemassa olevia ihmisryhmiä ovat paitsi nuoret, maahanmuuttajat ja iäkkäät, myös autottomat ja ajokortittomat.

Ihmisten kokemukset HSL:stä myös vaikuttavat HSL:n menestykseen ja ne pitää ottaa vakavasti. Joukkoliikenteen odotusajat tulisi saada pienemmiksi. Muita kehittämistarpeita ovat kunnon pysäkit, toimiva reittiopas, edullisemmat hinnat ja reittien suunnittelu. Ennen HSL-aikaa Linjamäestä pääsi pikkubussilla Järvenpään Purolan kautta. Se korvattiin Jokelaan suuntautuvalla yhteydellä, joka tekee erittäin vähän käytetyn mutkan Purolan kautta. Mutka lisää matka-aikaa 10 minuutilla.

Ihmisiä täytyy saada käyttämään linjoja. Niiden pitää olla houkuttelevia. Ruuhka-ajan ulkopuolella eläkeläisille voisi tarjota jopa ilmaisia kyytejä, kun linjat kuitenkin kulkevat, esim. kaikki pikkubussit voisivat olla ilmaisia. Kutsuliikenne olisi paras tapa haja-asutusalueen ongelmiin, mutta sitä ei ole edistetty. HSL voisi myös ryhtyä tekemään yhteistyötä muiden toimijoiden esim. Boltin kanssa.

Lausunnonantaja kokee suunnitellun E-vyöhykkeen epäoikeudenmukaisena. Pohjois-Tuusulan asukkailla on huonot yhteydet, ja lisäksi heidän myös pitää

maksaa enemmän niistä vähistä matkoista, jotka he ovat pakotettuja tekemään.

- 1) Tuusulan alueen läpi kulkee neliraiteiseksi lähivuosina muuttuva päärata. Sen tuomat mahdollisuudet kuljetustarpeeseen vastaamisessa tulee arvioida.
- 2) Nuorten, maahanmuuttajien, iäkkäiden, autottomien ja ajokortittomien liikkumisen mahdollisuuksia tulee parantaa. Näitä ryhmiä, erikoisesti maahanmuuttajia ja nuoria näkee busseissa.

HSL:n vastaus

- 1) *Arvioimme eri joukkoliikenneyhteyksien ja niiden kehittämisen vaikutuksia osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja vaikutusten arviointia.*
- 2) *Tarkastelemme suunnitelman vaikutuksia alueittain ja väestöryhmittäin. Kiinnitämme erityistä huomiota liikkumisen tasapuolisiin mahdollisuuksiin iästä ja tulotasosta riippumatta.*

HSL kiittää kaikkia lausunnon antaneita monipuolisesta ja asiantuntevasta palautteesta, joka auttaa meitä kehittämään liikennejärjestelmäsuunnittelua ja vaikutusten arviointia.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja antaa

Riikka Aaltonen

Liikennejärjestelmäasiantuntija, vaikutusten arvioinnin projektipäällikkö

TIEDOKSI

Lausunnon antaneet tahot