



21.01.2020

Pormestari

3 §**Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta**

HEL 2019-012173 T 00 01 06

VN/735/2019

Päätös

Pormestari päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon:

Lausuntoa on pyydetty ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -järjestelmän kautta tai toissijaisesti tai lähettämällä lausunto ministeriön kirjaamoon. Kaupungin lausunto noudattaa lausuntopalvelu.fi:ssä esitettyä kysymysjaottelua ja lausunto on toimitettu myös sen kautta.

Kysymys nro 1: Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa arvioitavat vaikutukset kattavat melko hyvin liikennejärjestelmävaikutusten eri osa-alueet. Joitakin lisäyksiä on kuitenkin syytä vielä tehdä ja samalla täydentää tai korjata arvioitavien vaikutusten arviointikriteereitä.

Helsingissä sijaitsevat maan merkittävimmät matkustaja- ja tavaraliikenteen satamat, ja kaupungin vaikutus koko Suomen liikennejärjestelmään on myös korkean asukas- ja työpaikkamäärän johdosta suuri. Suomen asukkaista joka neljäs asuu Helsingin seudulla, ja osuus on kaupungistumisen seurauksena kasvussa. Kehityksen seurauksena seudun merkitys Suomen talouden veturina voimistuu. Helsingin seudun vaikutus koko maan talouden kehitykseen on merkittävä: noin kolmasosa Suomen bruttokansantuotteesta syntyy seudulla. Helsingin seutu on yksi Pohjois-Euroopan vetovoimaisista ja nopeasti kasvavista suurkaupunkialueista, ja kasvun ennakoitaan jatkuvan tulevaisuudessa. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 noin kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa, joista Helsingissä 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa.

Huomionarvoista on, että pääkaupunkiseudulla tehdään lähes 60 % kaikista Suomen joukkoliikennematkoista. Kaupunkiseuduilla ja alueiden sisäisessä liikenteessä myös kävelyllä ja pyöräliikenteellä on suuri merkitys. Kävelymatkojen vaikutusten arviointi tulisi ottaa mukaan ohjelmaan, sillä kävely on osa lähes kaikkia matkoja ja matkaketjuja, ja esim. helsinkiläisten tekemistä matkoista kävelyn kulkutapaosuus on suurin. Helsingin tavoitteena on myös nostaa pyöräliikenteen kulkuta-



21.01.2020

Pormestari

paosuus kaikista matkoista 20 %:nttiin vuoteen 2035 mennessä. Sekä pyöräliikenteen että kävelyn vaikutusten arviointia ja arviointimenetelmiä tulee kehittää, jotta niiden järjestelmätason vaikutukset saadaan entistä paremmin näkyviin.

Lausuttavana olevassa vaikutusten arviointiohjelmaluonnoksessa ei mainita kävelyä omana kulkutapanaan ja pyöräliikenteestäkin mainitaan saavutettavuuden yhteydessä vain kaupunkiseutujen pyöräilyolosuhteet. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut v. 2018 kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman, jolla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä Suomen kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista. Edistämishjelmassa tavoitteeksi on asetettu kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien merkittävä kasvu (30 %) vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite tulisi näkyä myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Lisäksi tekstissä esiintyvät termit pyöräily ja polkupyöräily tulee korvata termillä pyöräliikenne, joka tuo paremmin esiin pyöräliikenteen aseman omana, tärkeänä kulkutapana erityisesti kaupunkiseuduilla.

Sosiaalinen kestävyys, aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset

Vaikutusten arvioinnissa liikenteen ja maankäytön kehityksen välinen suhde tulee esittää selkeästi ja myös kartoilla. Huomiota on kiinnitettävä siihen, mihin seuraavien 12 vuoden ja sitä pidemmän ajan asuntotuotanto Suomessa sijoittuu ja mitkä ovat väestörakenteen kehitysnäkymät, sekä siihen, millaisia vaikutuksia sillä on yhdyskuntarakenteen kehitykseen ja miten tulevat ehdotetut liikenneinvestoinnit ottavat huomioon tämän kehityksen. Liikennejärjestelmää rakennetaan vuosikymmenien tarpeisiin, joten pidemmän aikavälin maankäytön kehitys ja liikenne- ja kulkuväylien kytkeytyminen siihen olisi hyvä hahmottaa suunnitelmassa.

Tarkasteltavista näkökulmista puuttuukin kokonaan liikenteen ratkaisujen vaikutus mahdollisuuksiin rakentaa tiivistä kaupunkia, tiiviitä asuinalueita, houkuttelevia kauppa- ja vapaa-ajanviettoalueita sekä työpaikka-alueita ja sitä kautta aikaan saada mahdollisimman suuret agglomeraatioedut ja tuottavuuden kasvu.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa on hyvä tukeutua myös maankäytön osalta parhaaseen mahdolliseen saatavilla olevaan tietoaaineistoon, kuten tehtiin Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnittelun yhteydessä. Maakuntien liitoilta voisi esimerkiksi kerätä koko Suomen kattavan aineiston, jossa otetaan kantaa seuraavan 12 vuoden asuntorakentamisen sijoittumiseen. Maakuntien liitoilla on hyvä näkemys myös pidemmän aika-



21.01.2020

Pormestari

välin kehitykseen. Tällainen data olisi erittäin hyvää lähtötietoaineistoa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta. Vaikutusten arvioinnissa on hyvä esittää, miten tulevat liikenneinvestoinnit jakautuvat kasvavien ja taantuvien alueiden, kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sekä eri kulkutapojen välillä.

Vaikutukset saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon

Kappaleessa 5.2 on pohdittu Suomen kansainvälistä saavutettavuutta mm. väylien palvelutasolla ja aluskustannuksia. Tässä yhteydessä olisi välttämätöntä ottaa näkökulmiin mukaan myös Suomen lentokenttä- ja satamaverkko valtakunnallisella tasolla, ei ainoastaan alueellisesti ja yhtä kenttää tai asemaa koskien. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulee painottaa sekä alueiden että järjestelmien yhteenliittymistä, toisin sanoen vaikuttaminen ja toimet yhdellä alueella tai yhdessä liikennemuodossa vaikuttavat koko maahan ja muihin liikennemuotoihin.

Valtakunnallisessa tarkastelussa tulee voida analysoida, miten erilaiset valtakunnalliset priorisointiratkaisut ja solmukohtien (satamat, lentoasemat) lisääminen tai vähentäminen vaikuttavat palvelutasoon, tehokkuuteen ja kustannuksiin. Nykyisenlaajuinen laaja satama- ja lentoasemaverkosto on kallis ylläpitää. Priorisoimalla ja karsimalla pystyttäisiin vähentämään kustannuksia ja lisäämään tehokkuutta ja innovatiivisuutta. Tällä olisi samalla kustannuksia vähentävä ja tehokkuutta lisäävä vaikutus myös meri-, rautatie- ja tieväylien ylläpitoon.

Tiiviit kaupunkiseudut ovat valtakunnallisen liikennejärjestelmän ja sitä koskevan suunnitelman kannalta keskeisiä, sillä juuri niiden liikennetarkaisuihin on merkittävä vaikutus koko maan kilpailukykyyn, tuottavuuteen, elinkeinoelämään ja työmarkkinoihin. Tiiviit kaupunkiseudut myös eroavat merkittävästi muista Suomen alueista ruuhkautumisen ja maan kalliin hinnan vuoksi. Toisaalta ne ovat merkittäviä tuottavuuden, asumisen, kaupan ja työssäkäynnin keskuksia. Tiiviiden kaupunkiseutujen yhteen kytkeytymisellä raideliikenteen ratkaisuin on merkittävä vaikutus työmarkkinoihin ja kilpailukykyyn myös valtakunnan tasolla.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden arviointiin liittyen voidaan pääkaupunkiseudun osalta käyttää hyväksi tuoreen MAL 2019 - suunnitelman vaikutusarviointeja ja liikennemallitarkasteluja. Arvioitaviin alueiden välisen saavutettavuuden kriteereihin tulee lisätä myös liikenneyhteyksien häiriöherkkyys ja matka-aikojen ennakoitavuus.

Samoin saavutettavuuden arviointikriteereissä mainittu "kaupunkiseutujen sisääntuloteiden ja katuverkon ruuhkautuminen" pitäisi korjata muotoon kaupunkiseutujen maanteiden ja katuverkon ruuhkautuminen, sillä



21.01.2020

Pormestari

kaupunkiseuduilla on myös muita kuin sisääntuloteitä (kuten pääkaupunkiseudulla Kehä I ja Kehä III), jotka välittävät alueiden välistä liikennettä.

Jo liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita määriteltäessä pitää olla käsitys siitä, miten ja millä mittareilla tavoitteisiin pääsyä arvioidaan. Vaikutusten arviointia tulee tehdä koko prosessin ajan siten, että se vaikuttaa iteratiivisesti suunnitelman laatimisen aikana tehtäviin valintoihin. On olennaisen tärkeää, että kaikki keinot ovat käytettävissä, jotta tavoitteisiin päästään. Yksittäisiä toimenpiteitä ei voida sulkea pois valmistelun lähtökohtavaiheessa. Erityisesti päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tällä on suuri merkitys.

Kysymys nro 2: Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?

On hyvä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän pitkän tähtäimen näkemyksen kehittäminen on lähtenyt käyntiin. Valitettavasti arviointisuunnitelmassa on kaksi merkittävää puutetta näkökulmissa: (1) kaupunkiseutujen kilpailukyky sekä (2) valtakunnallinen ja kansainvälinen matkustaja- ja rahtiliikenne sekä niiden solmukohtat (satamat ja lentoterminaalit) sekä valtakunnallinen rautatie- ja tieverkosto.

Arviointiohjelmalta puuttuvat myös julkilausutut tavoitteet. Vasta kun tavoitteet on asetettu, on mahdollista määritellä arviointikeinot, sillä ne kytkeytyvät tavoitteisiin ja ovat niistä riippuvaisia.

Liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen erilaiset lähtökohdat, tavoitteet, keinot ja vaikutukset kaupunkiseuduilla ja muualla maassa on otettava huomioon suunnitelmaa laadittaessa. Sama koskee erilaisten kulkumuotojen osuutta ja asemaa maan eri osissa.

Arviointi tulisi myös ulottaa siihen, siihen miten teiden ja ratojen laskennallista korjausvelkaa ja investointivelkaa pienennetään. Korjausvelan kehitystä pitää seurata systemaattisesti ja pääväylillä korjausvelkaa ei pitäisi olla. Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) alueella syntyy noin kolmannes koko maan liikennesuoritteesta. Korjausvelan kasvusta kertoo se, että alueella huonokuntoisten päällysteiden osuus on lisääntynyt viiden vuoden aikana 350 kilometrillä. Ratojen korjausvelka vaikuttaa junien nopeustasoon ja häiriöherkkyyteen ja haittaa sekä henkilöliikenteen että elinkeinoelämän kuljetuksia. Kasvukolmion osalta tarvitaan myös kipeästi liikennejärjestelmän toimivuutta parantavia investointeja erityisesti raideverkkoon.

Samoin, arviointi tulisi kohdistaa siihen, miten pääväyläasetusta (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus pääväylistä ja niiden palvelutasoista 933/2018) toimeenpannaan. Pääväyläasetuksen määrittelemiä



21.01.2020

Pormestari

väyliä on syytä tarkentaa, mikäli kriteerit, kuten esim. liikennemäärät muuttuvat. Pääväyläasetuksen toteuttaminen on tärkeää ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää Suomen liikennejärjestelmän nykyistä pitkäjänteisempää kehittämistä. Tämä tarkoittaa sitä, että myös arvioinnissa pitäisi tarkastella sitä, miten pääväyläasetuksen sisältämät palvelutasotavoitteet käytännössä toteutuvat (esim. nopeus-taso). Pääväyläasetuksen toteuttaminen auttaa myös resurssien oikea-aikaisessa kohdentamisessa niin, että esimerkiksi tärkeimmillä henkilöliikenteen ja vientiliikenteen väylillä ei olisi merkittäviä palvelutasopuutteita tulevaisuudessa. Tämä on paitsi Helsingin myös koko maan etu.

Kysymys nro 3: Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?

Vuorovaikutuksen järjestämisessä tulee huomioida Helsingin ja Helsingin seudun painoarvo ja suuri merkitys koko maan liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle. On tärkeää, että Helsingin kaupunki on vahvasti mukana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa ja myös osallistuu hankkeen vuorovaikutusta ja yhteistyötä koordinoivaan ja sisältövalmistelua ohjaavaan yhteistyöryhmään. Helsingin kaupungilla on laaja ja pitkäaikainen kokemus kaupungin omasta ja seudullisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, joten kaupungin asiantuntemusta tulee hyödyntää myös valtakunnan tason liikennejärjestelmätyössä.

Kysymys nro 4: Muita eväitä suunnitelman valmisteluun?

Jo edellä viitatussa Helsingin seudun strategisessa MAL 2019 -suunnitelmassa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena tulisi kehittää vuosina 2019-2050. MAL-työn yhteydessä tehtiin suunnitelman vaikutusten arviointi, jonka tuloksia voidaan hyödyntää myös tässä työssä. Helsingin seudun liikenteestä on olemassa paljon tutkimustietoa, jota voidaan ja on perusteltua käyttää hyväksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa, jotta sen onnistumiselle luodaan hyvät edellytykset.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 22.11.2019, liikenne- ja viestintäministeriö
- 2 Lausuntopyyntö 22.11.2019, liite, suunnitelman valmistelu
- 3 Lausuntopyyntö 22.11.2019, liite, valtakunnallinen liikennejärjestelmä

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



21.01.2020

Pormestari

4 suunnitelma
Kaupunkiympäristötoimialan lausunto vaikutusten arviointiohjelmasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet**Ote**

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunginkanslian elinkeino-osasto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan. Lausuntoasiakirjojen mukaan suunnitelma ohjaa Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Suunnitelmassa tullaan esittämään Suomen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmän tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta muodostuu jatkuva prosessi, mikä tekee Suomen liikennejärjestelmän kehityksestä ennakoitavampaa ja vaikuttavampaa.

Ministeriö on pyytänyt kaupungin lausuntoa sen SOVA-lain (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) mukaisesta ympäristövaikutusten vaikutusten arviointiohjelmasta 24.1.2020 mennessä. Asiasta on saatu kaupunkiympäristötoimialan lausunto ja sitä on valmisteltu yhdessä kaupunginkanslian elinkeino-osaston ja edunvalvontatiimin kanssa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 22.11.2019, liikenne- ja viestintäministeriö
2 Lausuntopyyntö 22.11.2019, liite, suunnitelman valmistelu
3 Lausuntopyyntö 22.11.2019, liite, valtakunnallinen liikennejärjestelmä



21.01.2020

Pormestari

4 suunnitelma
Kaupunkiympäristötoimialan lausunto vaikutusten arviointiohjelmasta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

Kaupunkiympäristön toimiala
Kaupunginkanslian elinkeino-osasto



21.01.2020

Pormestari

MUUTOKSENHAKUOHJEET

1 MUUTOKSENHAKUKIELTO

Pöytäkirjan 3 §.

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §



21.01.2020

Pormestari

Jan Vapaavuori
pormestari

Päätös on sähköisesti allekirjoitettu.

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa
www.hel.fi 22.01.2020.

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566