



17.12.2019

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

### **Kaupunkiympäristötoimialan lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta**

HEL 2019-012173 T 00 01 06

Lausuntopyyntö 22.11.2019 VN/7835/2019

#### Yleistä

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on suuri vaikutus Helsingin ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Sillä on vaikutusta myös Helsingin maankäytön kehittämiseen ja kuntatalouteen.

Kaupungeilla on merkittävä vaikutus Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn ja talouden kehitykseen. Tämän johdosta valtion tulee tukea kaupunkien kestävästä kasvusta myös liikenneverkon kehittämisen osalta. Perinteisen teollisuuden ja alkutuotannon osuus Suomen bruttokansantuotteesta vähenee jatkuvasti ja yksityisten palveluiden osuus kasvaa ollen jo yli 65% Suomen bkt:sta. Sama trendi näkyy myös vientiteollisuudessa. Tämä korostaa kaupunkien ja kaupunkiseutujen roolia ja myös työvoimassa tapahtuvaa rakenteellista muutosta, mikä vaikuttaa myös työvoiman liikkumiseen. Teollisuuskuljetusten painoarvo valtakunnallisessa talouden kehityksessä on vähenemässä. Siten liikenneinvestoinneissa tulee huolehtia ensisijaisesti kaupungistumisen tukemisesta ja logistiikan osalta isojen jättikuljetusten sijaan kaupunkilogistiikan kehittämisestä.

Liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen erilaiset tavoitteet, keinot ja vaikutukset kaupunkiseuduilla ja muualla maassa.

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



17.12.2019

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

tavoitteisiin päästään. Yksittäisiä toimenpiteitä ei voida sulkea pois valmistelun lähtökohtavaiheessa. Erityisesti päästövähennystavoitteiden saavuttamisen onnistumiseksi tällä on suuri merkitys.

### Suunnitelman valmistelu ja organisointi

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 laajaa kokemusta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, joten kaupungin asiantuntemusta on hyvä hyödyntää myös valtakunnan tason liikennejärjestelmätyössä.

Helsingissä ovat 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 ennakoidaan jatkuvan tulevaisuudessa. Seudulla ennustetaan olevan vuonna 2050 noin kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa, joista Helsingissä 860 000 asukasta ja 560 000 työpaikkaa.

### Vuorovaikutus ja viestintä

Vuorovaikutuksen järjestämisessä tulee huomioida Helsingin ja Helsingin seudun painoarvo ja suuri merkitys koko maan liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi.

### Vaikutusten arvioinnin tavoitteet ja säädösperusta

Helsingin seudulle on hyväksytty maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma MAL 2019, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019-2050. MAL -työn yhteydessä tehtiin suunnitelman vaikutusten arviointi, jonka tuloksia voidaan hyödyntää myös tässä työssä. Helsingin seudun liikenteestä on paljon tutkimustietoa, jota voidaan käyttää hyväksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa.

Liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen erilaiset lähtökohdat ja tavoitteet kaupunkiseuduilla ja muualla maassa on otettava huomioon suun-



17.12.2019

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

---

nitelmaa laadittaessa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla tehdään lähes 60 % kaikista Suomen joukkoliikennematkoista.

### Vaikutusten arvioinnin kuvaus

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa arvioitavat vaikutukset kattavat melko hyvin liikennejärjestelmävaikutusten eri osa-alueet. Sen sijaan arvioitavien vaikutusten arviointikriteereissä on vielä jonkin verran korjattavaa ja täydennettävää.

### Sosiaalinen kestävyys, Aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset

Vaikutusten arvioinnissa liikenteen ja maankäytön kehityksen välinen suhde tulee esittää selkeästi ja myös kartoilla. Mihän seuraavien 12 vuoden ja sitä pidemmän ajan asuntotuotanto Suomessa sijoittuu ja mitkä ovat väestörakenteen kehitysnäkymät? Millaisia vaikutuksia sillä on yhdyskuntarakenteen kehitykseen ja miten ehdotetut liikenneinvestoinnit ottavat huomioon tämän kehityksen?

Ohjelmassa olisi syytä arvioida tulevaisuutta myös pidemmälle kuin 12 vuoden päähän. Liikennejärjestelmää rakennetaan vuosikymmenien tarpeisiin, joten pidemmän aikavälin maankäytön kehitys ja liikenneinvestointien kytkeytyminen siihen olisi hyvä hahmottaa suunnitelmassa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa on hyvä tukeutua myös maankäytön osalta parhaaseen mahdolliseen saatavilla olevaan tietoaineistoon, kuten tehtiin Helsingin seudun MAL-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 aikavälin 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

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden arviointiin liittyen voidaan pääkaupunkiseudulla käyttää hyväksi tuoreen MAL 2019 -suunnitelman vaikutusarviointeja ja liikennemallitarkasteluja.

Arvioitaviin alueiden välisen saavutettavuuden kriteereihin tulee lisätä myös liikenneyhteyksien häiriöherkkyys ja matka-aikojen ennakoitavuus.



17.12.2019

## Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden arviointikriteereissä mainittu "kaupunkiseutujen sisääntuloteiden ja katuverkon ruuhkautuminen" pitäisi olla kaupunkiseutujen maanteiden ja katuverkon ruuhkautuminen, sillä kaupunkiseuduilla on myös muita kuin sisääntuloteita (kuten pääkaupunkiseudulla Kehä I ja Kehä III), jotka välittävät alueiden välistä liikennettä.

Vaikutusten arviointiohjelmassa ei mainita kävelyä omana kulkutapana ja pyöräliikenteestäkin mainitaan saavutettavuuden yhteydessä vain kaupunkiseutujen pyöräilyolosuhteet. LVM 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 kasvu 30 %:lla vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite tulisi näkyä myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Kaupunkiseuduilla ja alueiden sisäisessä liikenteessä kävelyllä ja pyöräliikenteellä on suuri merkitys. Kävelymatkojen vaikutusten arviointi tulisi ottaa mukaan ohjelmaan, sillä kävely on myös osa kaikkia matkoja ja matkaketjuja, ja esim. helsinkiläisten tekemistä matkoista kävelyn kulkutapaosuus on suurin. Helsingin tavoitteena on nostaa pyöräliikenteen kulkutapaosuus kaikista matkoista 20 %:iin vuoteen 2035 mennessä. Sekä pyöräliikenteen että kävelyn vaikutusten arviointia ja arviointimenetelmiä tulee kehittää, jotta niiden järjestelmätason vaikutukset saadaan entistä paremmin näkyviin.

### Muita huomioita

Tekstissä esiintyvät termit pyöräily ja polkupyöräily tulee korvata termillä pyöräliikenne, joka tuo paremmin esiin pyöräliikenteen aseman omana, tärkeänä kulkutapana erityisesti kaupunkiseuduilla.

### Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37142  
heikki.halva(a)hel.fi

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

Mikko Aho  
kaupunkiympäristön toimialajohtaja