

Yhteenveto Helsingin seudun MAL 2023 - arviointiohjelmaluonnoksesta annetuista lausunnoista ja kannanotoista

Sisällys

Tiivistelmä	4
1. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi	7
Kuntasektori	7
Valtiohallinto	8
Järjestöt ja muut tahot	10
2. Arviointikehikko ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuus	11
Kuntasektori	11
Valtiohallinto	12
Järjestöt ja muut tahot	14
3. Arvioinnin menetelmät.....	15
Kuntasektori	15
Valtiohallinto	15
Järjestöt ja muuta vastaavat tahot.....	16
4. Muut huomiot	17
Valtiohallinto	17

Lausunnon antajia pyydettiin ottamaan kantaa alla oleviin kysymyksiin. Mikäli lausunnossa on otettu kantaa kysymykseen, ne on sisällytetty alla oleviin teemoihin otsikon mukaisesti.

1. Onko suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi kuvattu selkeästi?
2. Tuoko arviointikehikko ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuus seudullisen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen näkökulmia kattavasti esiin?
3. Onko arvioinnin menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?
4. Muut kommentit ja huomiot

Lausunnon/kannanoton jättivät:

- HSY
- Hämeen liitto
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- RAKLI
- Traficom
- Uudenmaan ELY-keskus
- Uudenmaan liitto
- Valtiovarainministeriö
- VR-Yhtymä Oy
- Väylävirasto
- 4 yksityishenkilöä

Tiivistelmä

MAL 2023- arviointiohjelmaluonnoksesta saatiin 14 lausuntoa ja kannanottoa pyydetyiltä sidosryhmiltä sekä yksityishenkilöiltä. Kaikille avoimeen verkkokyselyyn saatiin 39 vastausta. Palaute on ryhmitelty aihealueittain. Tiivistelmässä on esitetty keskeiset asiat, joihin palautetta on annettu. Koosteessa on lisäksi aina mainittu palautteen antanut taho ja arviointiohjelman osio, jolle muutos on tehty.

1. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi

Kuntasektorin lausunnoissa todettiin arviointiohjelman kuvaavan suunnittelua ja arvioinnin prosessia selkeästi ja ymmärrettävästi. Arviointiohjelman nähtiin esittelevän hyvin arvioinnin lähtökohtia, tavoitteita ja työn kulkua. Vaikutusten arvioinnin rooli osana suunnitteluprosessia koettiin selkeäksi ja arvioinnille asetettujen tavoitteiden toteutumista tukevaksi. Suunnitelmaversioiden iterointikierröksille varattua vaikutusten arviointiaikaa pidettiin riittävänä ja oikea-aikaisena. MAL-työn vuorovaikutteinen suunnitteluprosessi sai kiitosta. Yhteistyö päättäjien ja eri alojen ammattilaisten kanssa koettiin arvioinnin kannalta tärkeäksi ja arviointiohjelmassa asiallisella tavalla huomioituksi. Hämeen liitto piti tärkeänä, että MAL-työssä huomioitaisiin suunnittelualueita laajemmalla merkittävät vaikutukset Helsingin seudun työssäkäyntialueen kuntiin erityisesti alueen saavutettavuuden kannalta (2.1.).

Valtiohallinnon lausunnoissa todetaan MAL-suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessin olevan pääosin hyvin ja selkeästi kuvattu. Rullaava suunnitteluprosessi ja edellisten kierrosten tietopohjan hyödyntäminen saivat kiitosta. Iteroivan suunnittelu- ja arviointiprosessin kuvausta pidettiin selkeänä. Arviointiohjelman keskeiset tiedonvälityksen ja osallistumisen keinot olivat asianmukaisia ja kuvattu hyvin. Uudenmaan ELY-keskus esitti, että suunnittelun aikajärjenteiden tarkempi kuvaus auttaisi paremmin havainnollistamaan suunnittelun ja siihen yhdistyvän arvioinnin osuuksien ajoittumista ja keskinäisiä kytkentöjä.

MAL-suunnittelun ja muiden suunnitelmien välille tunnistettujen kytkösten huomioiminen koettiin arvokkaaksi. Arviointiohjelman nähtiin tuovan kattavasti esiin MAL 2023 –suunnitteluun vaikuttavat suunnitelmat ja säädökset. Lausunnoissa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman yhteys MAL-suunnitteluun koettiin pääosin hyvin kuvatuksi. Väylävirasto totesi, että rinnakkaisten prosessien välisiä kytkentöjä on jatkossa hyvä vielä selkeyttää (3.4., 7). Liikenne- ja viestintäministeriö toivoo suunnitelmassa mainittuja kuntien toimenpiteitä edistettävän myös kaupunkiseutujen suunnittelun kautta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman liikennejärjestelmäänalyysin tietopohjan kehityksen jatkuvan ja palvelevan myös alueellisen tason suunnittelua.

Jatkotyössä toivottiin huomioitavan myös Liikenne- ja viestintäviraston vuosille 2021–2022 ajoittuvan alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arvioinnin yhteisen kehittämisen työn tulokset (8). Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa EU-tason toimien ja EU:n kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun parhaiden käytäntöjen huomioimista (2.5.), sekä kestävyuden huomioimista niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan arviointiohjelmassa tuodaan kattavasti esiin suunnitteluun liittyvät haasteet. Kuitenkin prosessin kuvauksessa voisi tarkemmin tuoda esille mm. poliittiseen päätöksentekoon tai rahoitukseen liittyvät suunnitelman toteutumiseen kytkeytyvät epävarmuudet (2.2., 2.4.).

Uudenmaan ELY-keskus esittää, että tulosten vertailukelpoisuuden ja hyödynnettävyyden kannalta olisi edullista tuoda esiin tehtyjen laskelmien yhtenevyys ja vertailukelpoisuus alueiden päästöjen seurannassa yleisesti hyödynnetyn käyttöperusteisten laskentatapojen kanssa (3.1.). ELY korostaa myös avoimen tiedonjaon tärkeyttä merkittävien ilmastovaikutusten arvioinnin teemojen kehityksessä

Järjestöjen ja muiden tahojen arvio prosessin selkeydestä vaihteli. RAKLI:n mukaan vaikutusten arviointi on kattavasti kuvattu, mutta RAKLI toivoo tarkempaa kuvausta MAL-suunnittelun ja kuntakohtaisen suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin välillä. Yksityishenkilöiden vastauksissa korostui tarve kuvata arviointiprosessia selkokielisemmin.

2. Arviointikehikko ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuus

Kuntasektorin lausunnoissa korostuivat erityisesti ilmasto- ja ympäristömittareiden tärkeys ja näiden saralla tapahtunut kehitystyö esimerkiksi maankäytön ja asumisen ilmastovaikutusten sekä hiilinielutarkasteluiden osalta. Nykyisten mittareiden kehittämistä ja uusien käyttöönottoa pidettiin tärkeänä myös maakunnan kehittämisen näkökulmasta. HSY:n mukaan arviointiohjelmassa tulisi tarkastella seudun tulevaisuuden sopeutumistarpeita nykyistä laajemmin, esimerkiksi huomioimalla suunnitelman vaikutukset hulevesien muodostumiseen ja hallintaan sekä lämpösaarekeilmiön esiintymiseen (3.4.). Maankäytön ja asumisen ilmastovaikutusten osalta olisi jatkossa hyvä kartoittaa SeutuMassa–työkaluun liittyvän tietovarannon hyödyntämismahdollisuuksia seudullisen MAL-suunnittelun sekä vaikutusten arvioinnin tukena (3.2.). HSY piti liikenteen lähipäästöille altistumisen arviointia hyvänä lisäyksenä arviointiohjelmiaan ja toi esille tarpeen arvioida lähipäästöille altistumista myös alueellisen eriarvoisuuden kysymyksenä.

Valtiohallinnon lausunnoissa vaikutusten arviointiohjelmassa esitetty arviointikehikon ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuuden koettiin tuovan suunnittelun näkökulmia kattavasti esiin. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin kehittämistä ja integrointia osaksi arvioinnin kokonaisuutta pidettiin arvokkaana lisäyksenä vaikutusten arvioinnin tarkasteluihin. Myös ilmastovaikutusten kehitystyötä ja SOVA-lain velvoitteiden mukaista luonnon monimuotoisuuden teemaa pidettiin tärkeänä. Lausunnoissa korostettiin, että myös taloudelliset vaikutukset tulee huomioida arvioinnissa kattavasti ja selkeästi. Myös indikaattorien valinnan ja tavoitteiden priorisoinnin haasteita tuotiin esille (2.4.).

Liikenne- ja viestintävirasto toivoo luonnon monimuotoisuuden teemalta jatkossa entistä kattavampaa tarkastelua myös iteroivassa suunnitteluprosessissa ja erityisesti vaikutusten arvioinnin kehittämistyössä (2.4., liite 2). Monimuotoisuus koettiin merkittäväksi ympäristöhaasteeksi, johon MAL-suunnitelmalla on rooli rakennettua ympäristöä lisäävänä ja viheralueisiin ja –yhteyksiin vaikuttavana tekijänä, erityisesti suunniteltavien maankäytön ensisijaisten vyöhykkeiden ja niille tuotettavan asuntorakentamisen osalta.

ELY-keskus esitti, että arvioinnissa tulisi energiankulutuksen rinnalla huomioida myös MAL-työn kannalta oleelliset energiantuotannon näkökulmat ja ratkaisut (5.8.2). Lisäksi maa- ja infrarakentamisen ilmastovaikutusten, sekä rakentamisen kiertotalouskysymysten arviointitapaa olisi arviointiohjelmassa hyvä tuoda selkeämmin esille (2.4, 3.4.) ja teemakohtaisten tarkasteluiden lähtötietoja kirkastaa huomioiden paikkatietojen rinnalla myös teeman kannalta olennaiset strategiat ja ohjelmat (2.5, liite 2).

Väylävirasto toteaa, että elinkeinoelämän kuljetukset tai elinkeinoelämän toimintojen, terminaalien ja satamien saavutettavuus näkyy arviointikehikossa, teemakohtaisissa tarkasteluissa ja päämittareissa henkilöliikennettä heikommin. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan tavaraliikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä asioita olisi tarpeen tuoda arvioinnissa suunniteltua voimakkaammin esiin (2.1.). Maankäytön arvioinnin osalta taas ehdotettiin, että maankäytön sijoittumisen ja volyymien eroja tulisi pyrkiä käsittelemään myös liikennejärjestelmätason arvioinnissa.

Järjestöjen ja muiden vastaavien tahojen osalta arviointikehikko ja suunnitelman näkökulmat koettiin kattaviksi. Asumisen nykytilan kuvaukseen toivottiin tarkempaa ja tasapainoisempaa keskustelua seudun asuntotuotannon tilasta (6.3.). Liikenteen osalta tuotiin esille kestävän liikenteen ja ilmastotavoitteiden saavuttamisen tärkeyttä.

3. Arvioinnin menetelmät

Kuntasektorin lausujista Uudenmaan liitto totesi vaikutusten arvioinnin menetelmien ja mittareiden kehittyneen jokaisella Helsingin seudun MAL-suunnitelmakierroksella, kuten myös uusimmalla MAL2023 kierroksella. Hämeen liitto toi esiin, että arvioinnissa on keskeistä tunnistaa merkittävimmät vaikutukset myös suunnittelualueen ulkopuolella, erityisesti alueen saavutettavuuden näkökulmasta (2.1.). Saavutettavuuden muutosten tarkastelua eri ikä- ja tuloluokissa pidettiin tärkeänä.

Valtiohallinnon lausunnoissa todettiin, että vaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu arviointia selkeästi ja kattavasti. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että arviointiohjelmassa tulee esille MAL-suunnittelussa toteutunut liikennejärjestelmän arviointimenetelmien määrätietoinen kehitystyö, joka näkyy mm. HELMET-liikenne-ennustejärjestelmän ja teemakohtaisten arviointien edistymisessä.

Vaikutusten arvioinnin menetelmistä toivotaan jatkossa tarkempaa kuvausta (2.2., 3.1.). Lausunnoissa tuotiin esille arvioinnin perusteiden, menetelmien, oletusten ja työkalujen kuvaamisen tärkeys arvioinnin tulosten läpinäkyvyyden ja kriittisen tarkastelun kannalta. Uudenmaan ELY-keskus ehdotti, että tulosten yhteydessä esitettäisiin myös tulosten herkkyyttä kuvaava hajonta ja Valtiovarainministeriö nosti esiin pitkän aikavälin suunnittelun epävarmuudet (3.3., 5.4). Väyläviraston sekä liikenne- ja viestintäviraston lausunnoissa vaikutusten merkittävyyden arvioinnin menetelmistä ja kriteereistä toivottiin tarkempaa kuvausta (2.2.). Suunnitelman kannalta keskeisimmät ja merkittävimmät vaikutukset kehoitetaan tunnistamaan suunnitteluprosessin alussa, jolloin arvioinnin resursseja on mahdollista kohdentaa tarkoituksellisemmin (2.2.).

Järjestöt ja muut vastaavat tahot VR esittää, että rautatiejärjestelmän osalta MAL-suunnittelussa on tärkeää keskittyä myös ylimaakunnallisiin ja valtakunnallisiin liikennejärjestelmävaikutuksiin (2.1.). Väestösijoittumisen lisäksi mittarina voisi olla myös kestävä työpaikkasijoituksen mittari.

4. Muuta huomioitavaa

Väylävirasto totesi, että sivujen 30–31 listauksessa VE0-vaihtoehdon sisältämistä liikennehankkeista tulisi lisätä myös hanke Kehä I Laajalahti (4.2.1.). Väylävirasto totesi, että VE0-vaihtoehdosta käytetty nimi vertailupohja kuvaa hankalasti selitettävää vertailuvaihtoehtoa onnistuneesti. Liikenne- ja viestintävirasto esitti, että MAL-työn seurannan jatkosuunnittelussa huomioitaisiin ympäristöministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä liikenne- ja viestintäviraston yhteistyön tuloksena muodostuvat kaikille MAL-sopimusseuduille yhteneväiset maankäytön, asumisen ja liikenteen seurantaindikaattorit. (8) VR esittää, että Helsingin seudun liikenneteemojen osalta on suunnittelukaudella huomioitava Helsinki-Tampere-rataosan perusparannus ja sen yhteydessä etupainotteisesti tarvittava radan toimivuus- ja välityskykyparannus. Radanpidon perussuunnitelma (2.5.) on oltava mukana myös MAL-suunnittelu- ja investointiohjelmatyössä.

1. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi

Kuntasektori

- Lausuntopyynnön kohteena olevassa vaikutusten arviointiehdotuksessa kuvataan selkeästi ja ymmärrettävästi MAL-yhteissuunnittelun melko monimutkaista suunnitteluprosessia ja vaikutusten arvioinnin niveltymistä osaksi suunnittelua. (HSY)
- HSY:n asiantuntijat ovat osallistuneet aiempien seudullisten MAL-suunnitelmien ja nyt käynnistyneen suunnittelukierroksen taustatietojen tuottamiseen. Tiivein yhteistyö on tässä vaiheessa liittynyt sosiaalisten vaikutusten arvioinnin tietopohjan ja arviointimenetelmien kehittämiseen. Kuitenkin myös ilmastovaikutusten arviointi liittyy HSY:n tehtäviin, sillä tuemme pääkaupunkiseudun kaupunkien ilmastotyötä sekä tietoa tuottamalla, että yhteistyötä edistämällä. Lisäksi HSY koordinoi valtion kanssa solmittavien MAL-sopimusten seuranta Helsingin seudulla, jossa työssä ilmastovaikutusten seurannalla on nyt entistä suurempi merkitys. Näin ollen toivomme hyvän ja tiiviin yhteistyön jatkuvan edelleen myös MAL-suunnitelman laatimisen ja erityisesti sen vaikutusten arvioinnin puitteissa. (HSY)
- Hämeen liitto toteaa, että arviointiohjelma kuvaa hyvin MAL 2023 -suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin lähtökohtia, valmistelua, prosessia ja tavoitteita sekä lieventämistoimia ja seuranta, lisäksi ohjelmassa on selkeästi esitetty vaikutusten arvioinnin toteutuksen vaiheet ja menetelmät. (Hämeen liitto)
- Ohjelmassa on kuvattu kattavasti arvioinnin tarkoitus ja tavoitteet, suunnittelun ja arvioinnin eteneminen ja toteutus, arvioinnin kehittämisen painopisteet sekä vuorovaikutus. Arviointiohjelmassa on kuvattu havainnollisesti mitä MAL-suunnittelu on, ja mitkä asiat rajautuvat sen ulkopuolelle, sekä huomioitu edellisestä MAL-suunnitelmasta saatu palaute sekä suunnitelman jälkeen tapahtuneet suunnitelmat ja päätökset, maakuntakaavoitus ja vireillä olevat lakiuudistukset sekä mm. ilmastotavoitteet. (Hämeen liitto)
- Hämeen liitto toteaa, että MAL-suunnitelmatasolla vaikutetaan merkittävästi liikenteen keskeisimpiin saavutettavuusvaikutuksiin, jonka vuoksi suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee lisäksi huomioida Helsingin seutua työssäkäyntialueenaan käyttävät pääradan varren pendelöintikunnat. (Hämeen liitto)
- Helsingin seudun työssäkäyntialue on suunnittelualueetta laajempi, koko kasvukäytävä on tänä päivänä jo yhtenäinen työmarkkina-alue. Kanta-Hämeen työpaikkaomavaraisuus on Suomen pienin ja maakunnasta pendelöidään sisään ja ulos eniten koko maassa. Työmatkaliikkinen on erityisen merkityksellistä Riihimäen ja Hämeenlinnan seuduilla. Kanta-Hämeen sijainti Suomen kasvukäytävän ytimessä ja pääradan tarjoama erinomainen saavutettavuus kytkevätkin maakunnan osaksi laajaa metropolialuetta. (Hämeen liitto)
- Suomen kasvukäytävällä on potentiaalia laajentua kansainväliseksi kasvumoottoriksi, mikä on hyvä tunnistaa myös MAL-työssä. Päärata on elintärkeä Kanta-Hämeen yrityksille, ihmisille sekä taloudelle, jonka vuoksi pääradan kehittäminen tärkeää, erityisesti tulee kiirehtiä Pasila-Riihimäki välin 2-vaiheen viimeistelyä, jonka rahoitus on kiinnitetty Helsingin seudun MAL-sopimukseen. Hämeen liitto pitääkin erityisen tärkeänä, että työssä on tunnistettu tarve valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittamiseen MAL-suunnitelman ja MAL-sopimuksen kanssa. (Hämeen liitto)
- Vaikutusten arviointi on kytketty tiiviisti osaksi MAL-suunnittelua ja päätöksentekoa, mikä tukee arvioinnille asetettujen tavoitteiden toteutumista. Suunnitelmaversioiden iterointikiirroksille on varattu riittävä ja oikea-aikainen vaikutusten arviointiaika. Myös vuorovaikutus ja yhteistyö päättäjien ja eri alan asiantuntijoiden kanssa on huomioitu asiallisella tavalla ja tärkeänä osana suunnittelua. (Uudenmaan liitto)

Valtiohallinto

- Arviointiohjelmassa on esitetty vaikutusten arvioinnin toteutuksen vaiheet sekä suunnitelman laadinnan ja vaikutusten arvioinnin kytkös seikkaperäisesti ja selkeästi. On erittäin hyvä, että Helsingin seudun MAL – suunnitelman laadinta on rullaava prosessi, jossa hyödynnetään aikaisemmillä suunnittelukierroksilla syntyynyttä tietoa. (Väylävirasto)
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman yhteys MAL-suunnitteluun on arviointiohjelmassa tunnistettu. Jatkossa kytkennät rinnakkaisten prosessien välillä on hyvä vielä selkeyttää. (Väylävirasto)
- Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi on kuvattu arviointiohjelmassa selkeästi. Arviointiohjelmassa on selostettu SOVA-lain (2005/200/2 §) asettamat velvoitteet vaikutusten arvioinnille hyvin. Lisäksi MAL 2023 –suunnittelun iteroiva suunnittelu- ja arviointiprosessi on selitetty selkeästi. Varsinaiselle vaikutusten arvioinnille asetetut tavoitteet ovat suunnittelun ja arvioinnin kehittämisen näkökulmasta kiitettäviä. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että arviointiohjelmassa on tuotu kattavasti esiin MAL 2023 –suunnitteluun vaikuttavat suunnitelmat ja päätökset. Erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja siihen liittyvien liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja väyläverkon investointiohjelman sekä liikenteen päästövähennystavoitteisiin liittyvien ohjelmien kytkös MAL-suunnitteluun on tehty kattavasti. Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että jatkotyössä huomioitaisiin myös viraston vuosille 2021–2022 ajoittuvan alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arvioinnin yhteisen kehittämisen työn tulokset. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessin kuvauksessa voisi tarkemmin huomioida suunnitelman toteutumiseen liittyvät epävarmuudet, jotka liittyvät mm. Poliittiseen päätöksentekoon ja rahoituksen raameihin. Arviointiohjelmassa tuodaan kattavasti esiin itse suunnitteluun liittyvät haasteet. Kuitenkin myös suunnitelman toteutumisen liittyvien haasteiden esittäminen lisäisi suunnittelu- ja arviointiprosessin läpinäkyvyyttä jo arviointiohjelman vaiheessa. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Liikenne- ja viestintäministeriön mielestä suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi on arviointiohjelmassa kuvattu hyvin. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää erittäin tärkeänä, että MAL-suunnittelussa huomioidaan maakunnallisella ja valtakunnallisella tasolla tapahtuva suunnittelu. Arviointiohjelmassa on kuvattu laajasti MAL 2023 – suunnitelmassa huomioitavat muut suunnitelmat ja lainsäädäntö, joista liikenne- ja viestintäministeriö haluaa seuraavassa korostaa eräitä asioita. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että arviointiohjelmassa on huomioitu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lisäksi myös fossiilittoman liikenteen tiekartta sekä parhaillaan valmistelussa oleva liikenneturvallisuusstrategia. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Kuten arviointiohjelmassa on hyvin kuvattu, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 on hyväksytty keväällä 2021 ja sen toimeenpano on käynnissä. Suunnitelma luo yli hallituskausien ulottuvan näkymän siihen, miten liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena. Yksi osa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on valtion rahoitusohjelma tuleville vuosille, joka asettaa raamin liikennejärjestelmän rahoitukselle. Suunnitelma sisältää myös kuntien toimenpiteitä, joita liikenne- ja viestintäministeriö toivoo edistettävän mm. kaupunkiseutujen suunnittelun kautta. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoon sisältyy olennaisena osana liikennejärjestelmää koskevan tietopohjan parantaminen, mikä on hyvin huomioitu arviointiohjelmassa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikennejärjestelmänalyysistä, jossa käsitellään liikennejärjestelmän tilannetta ja kehitysnäkymiä tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmänalyysi sisältää tietoa niin liikenneverkoista (liikenneverkon strateginen tilannekuva), liikenteen palveluista, liikkumisesta ja saavutettavuudesta, turvallisuudesta ja ympäristövaikutuksista. Liikennejärjestelmänalyysin kehittämisessä keskitytään liikenteen palveluihin ja saavutettavuuteen. Liikennejärjestelmänalyysiä kehitetään yhteistyössä

sidosryhmien kanssa ja tarkoituksena on, että se palvelee liikennejärjestelmäsuunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä valtakunnallisen tason lisäksi myös alueellisella tasolla. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä liikenneverkon strategisen tilannekuvan perusteella Väylävirasto laatii investointiohjelman valtion väyläverkolle. Investointiohjelmaa hyödynnetään jatkossa valtion talousarvioehdotusten valmistelussa ja se luo näkymää valtion väyläverkkojen kehittämiseen tulevina vuosina eri puolilla Suomea. Liikenne 12 –suunnitelman mukaisesti Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto valmistelevat liikenneverkon strategisen tilannekuvan ja investointiohjelman pohjalta valtion näkemyksen mahdollisista liikenneverkon kehittämishankkeista MAL-neuvottelujen pohjaksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa kestävyys huomioidaan niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä ja että EU-tasolla kootut parhaat käytännöt kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelussa (Sustainable Urban Mobility Plan) huomioidaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Euroopan komissio on parhaillaan valmistelemassa TEN-T-asetuksen uudistamista siten, että se vastaisi paremmin vihreän kehityksen ohjelman (Green Deal) tavoitteisiin. Kaupunkiseutujen kehittämisen osalta Suomi vaikuttaa TEN-T-asetuksen uudistamiseen siten, että se tukisi kestävästä liikennettä ja mahdollistaisi yhdyskuntarakenteen tiivistämistä suurimmilla kaupunkiseuduilla. Suomi pyrkii edistämään pitkämatkaisen ja alueellisen liikenteen yhteensovittamista kaupunkisilmukoidissa. Samanaikaisesti TEN-T-suuntaviiva-asetuksen kanssa uudistetaan myös ITS-direktiivi. Lisäksi käsittelyssä on parhaillaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa koskeva asetusehdotus, joka asettaa tavoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurille kaikissa liikennemuodoissa ja joka on hyvä huomioida liikennejärjestelmäsuunnittelussa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Lisäksi MAL 2023-suunnitelman laatimisessa olisi hyvä huomioida Liikenne- ja viestintäviraston vuosille 2021–2022 ajoittuvan liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnin yhteisen kehittämisen työn tulokset. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Arviointiohjelmaan sisältyvää suunnitelmaa valmistelun organisoinnista ja vuorovaikutuksesta liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- SOVA-asetuksen 5 §:n mukaan suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaavan viranomaisen on kuultava ympäristöselostuksessa annettavien tietojen laajuudesta ja yksityiskohtaisuudesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta. Tämä lausunto on SOVA-asetuksen 5 §:n tarkoittama kuuleminen.
- MAL 2023 -suunnitelman arviointiohjelman luonnos antaa hyvän kuvan suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin rullaavasta prosessista. Edelliseen MAL-kierrokseen verrattuna arviointiohjelmaa on edelleen selkeytetty ja tarkennettu. Arviointiohjelmassa on kuvattu hyvin vertailupohja ja sen muodostuminen; myös suunnittelualueen kuvaus avaa lähtötilannetta edellistä arviointiohjelmaa (MAL 2019) paremmin. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnittelun ja siihen kytkeytyvän arvioinnin osuuksien ajoittuminen ja keskinäiset kytkennät tulisivat kuitenkin ulkopuoliselle lukijalle vieläkin paremmin esiin Gantt-aikajanana tai muunlaisen aikataulukaaavion avulla tehtävän graafisen esityksen avulla. Kyse olisi tarkemmasta kuin luvun 2.3 kuvan 4 kaltaisesta MAL 2023 -suunnittelun aikajänteiden graafisesta kuvauksesta. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Arvioinnin tuloksia verrataan helposti olemassa oleviin laskemiin. Siksi päästölaskelmien vertailukelpoisuutta ja hyödynnettävyyttä parantaisi, jos raportoinnin yhteydessä tuotaisiin esiin tehtyjen laskelmien yhtenevyys ja vertailukelpoisuus alueiden päästöjen seurannassa yleisesti hyödynnetyn käyttöperusteisten laskentatapojen kuten mm. HSY:n HILMA-mallin ja SYKEN ALas-mallin kanssa. (Uudenmaan ELY-keskus)
- On hyvä, että arvioinnin yhtenä kehityskohteena on maankäytön muutoksen aiheuttama hiilinielujen ja -varastojen tarkastelu. Siihen liittyvä uusi avoin tieto ja laskennan kehittäminen palvelee useita toimijoita sekä Uudellamaalla että valtakunnalliseksi. Tämän vuoksi hiilinielujen ja -varastojen laskennassa ja sen kehittämisessä olisi erityisesti pyrittävä avoimuuteen sekä välttää Musta laatikko -tyyppisiä tarkastelua ja mallintamista. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Kokonaisuudessaan arviointiprosessi ja sen uudet työkalut voisivat parhaimmillaan tarjota käytäntölähtöisiä tukiaineistoa ja vähintään uudenlaisia avauksia koko ajan kehittymässä olevaan alueidenkäytön ja kaavoituksen ilmastovaikutusten arvioinnin avuksi. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Asiakirjaa olisi mahdollista vielä selkeyttää. Olisi tarpeellista miettiä, miten kuntapäätäjät ja muut mahdolliset prosessista kiinnostuneet voisivat paremmin sisäistää sitä, mikä suunnitteluun vaikuttaa ja mihin ongelmiin tai kehityskuluihin suunnittelussa haetaan strategisia ja konkreettisia ratkaisuja sekä sitä, miten näitä ratkaisuehdotuksia tullaan arvioimaan. (Valtiovarainministeriö)
- Asiakirjan sisällysluettelo vaikuttaa selkeältä, mutta tekstit kaipaisivat selkeyttämistä ja tiivistämistä. (Valtiovarainministeriö)
- Asiakirjan otsikoinnin muuttaminen olisi voinut selkeyttää sen roolia, jolloin se olisi helpommin eriytettävissä itse MAL-suunnitelmasta ja sen arvioista. (Valtiovarainministeriö)
- Kyseisen asiakirjan ohella HSY on valmistellut yhdessä kuntien kanssa kaksi muuta asiakirjaa (MAL 2023 Puiteohjelma sekä MAL 2023 Nykytila ja kehityssuunnat), joita referoidaan useaan otteeseen. Asiakirjasta on vaikea hahmottaa, mikä on jo tehtyä suunnitelmaa/puiteohjelmaa tai siihen liittyvää kysymyksen asetelua ja mikä taas pelkästään prosessikuvausta. (Valtiovarainministeriö)

Järjestöt ja muut tahot

- Vaikutusten arviointi on kuvattu kattavasti. Ohjelma ja prosessit vaikuttavat seikkaperäisiltä. RAKLI kaipaa kuvausta, miten ko. ohjelma näkyy ”alemmman tason” (kuntakohtaisessa) suunnittelussa ja vaikutusten arvioinneissa. Toisin sanoen, keventääkö MAL-suunnittelun perinpohjainen arviointiohjelma kuntakohtaisia maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelma-/ohjelma-arviointeja? RAKLIn näkemys on, että seudullinen MAL-suunnittelu ja kuntakohtainen suunnittelu pitää nähdä kokonaisuutena, jossa ei tehdä samoja selvityksiä ja arviointeja useaan kertaan. (RAKLI)
- Varaudutaanko ohjelmalla kaavoitus- ja rakentamislakiluonnoksen mukaiseen kaupunkiseutusuunnitelman vaikutusarviointiin? (RAKLI)
- Ei. Teksti on kirjoitettu korkeastikoulutetuille ja muille ammattilaisille, jolloin maallikot jätetään tarkoituksella hieman pimentoon nyansseista. Ymmärrän toki tavoitteen ja tarkoituksen. (Yksityishenkilö)
- Teksti tarvitaan myös Selkosuomeksi, jotta erityisryhmilläkin on mahdollisuus ymmärtää teksti ja osallistua kyselyihin yms. sen mitä voi (Yksityishenkilö)

2. Arviointikehikko ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuus

Kuntasektori

- HSY pitää erityisen arvokkaana sitä, että MAL-suunnitelman tavoitteena on eheyttää Helsingin seudun yhdyskuntarakennetta olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuen. MAL-suunnitelman näkökulma painottuu ymmärrettävästi liikenteen infrastruktuuriin, mutta myös muun kunnallisteknisen, esimerkiksi vesihuollon infrastruktuurin rakentamisella on merkittäviä yhdyskuntataloudellisia ja ympäristövaikutuksia. (HSY)
- Ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta arviointiohjelmassa selvitetään meri- ja vesistötulvien riskialueita Suomen ympäristökeskuksen aineiston avulla. Ohjelmassa ei kuitenkaan huomioida suunnitelman vaikutuksia hulevesien muodostumiseen ja hallintaan tai suunnitelman toteutumisen mahdollisesti aiheuttamia muutoksia lämpösaarekeilmiön esiintymiseen Helsingin seudulla. (HSY)
- MAL 2023 –arviointiohjelmassa olisi tarpeen tarkastella tulevaisuuden sopeutumistarpeita huomattavasti nykyistä laajemmin. Ilmastopaneeli julkaisi syyskuussa 2021 maakunnalliset raportit siitä, miten ilmastonmuutos tulee etenemään kolmeen eri päästöskenaarioon perustuen. Sopeutumisen näkökulman vahvistaminen ja sopeutumistoimien huomioiminen on edellytys sellaiselle maankäytön, asumisen ja liikenteen ohjaukselle, jolla voidaan aidosti vähentää asukkaiden haavoittuvuutta ilmastoriskeille. (HSY)
- MAL 2023 –suunnitelman maankäytön ja asumisen ilmastovaikutusten arvioinnin osalta arviointiohjelma mainitsee tärkeimmäksi kehityskohteeksi hiilinielujen ja –varastojen muutoksen arvioinnin. Tässä yhteydessä arviointiohjelmassa viitataan myös HSY:n tuottamaan selvitykseen pääkaupunkiseudun hiilinieluista ja varastoista. HSY pitää hyvänä hiilinielujen ja –varastojen huomioimista maankäytön muutosten vaikutuksia arvioitaessa. Kuitenkin maankäytön ja asumisen ilmastovaikutusten arvioinnissa on syytä huomioida laajasti erilaisia ilmastovaikutuksia synnyttäviä toimintoja ja prosesseja. (HSY)
- Tärkeä näkökulma kestäväan maankäyttöön ja rakentamiseen sekä materiaali- ja energiatehokkuuteen liittyy rakentamisesta syntyvien kaivumassojen sekä rakentamisjätteen hyödyntämiseen, ja niiden kuljetuksista syntyvien päästöjen vähentämiseen. HSY on yhteistyössä pääkaupunkiseudun kaupunkien kanssa kehittänyt yhteisen seudullisen tietovarannon ja paikkatietopohjaisen tietojärjestelmän pääkaupunkiseudun maamassojen hallintaan. Jatkossa olisi hyvä kartoittaa SeutuMassa –työkaluun liittyvän tietovarannon hyödyntämismahdollisuuksia seudullisen MAL-suunnittelun sekä vaikutusten arvioinnin tukena. (HSY)
- HSY pitää erittäin hyvänä sitä, että arviointiohjelmaan on otettu mukaan liikenteen lähipäästöille altistumisen arviointi. Ilmansaasteet ovat Suomessa merkittävin ympäristöterveysriski, vaikka pitoisuudet ovatkin kansainvälisissä vertailuissa matalia. Tulevaisuudessa liikenteen pakokaasupäästöt vähenevät merkittävästi, sillä ajoneuvoteknologian kehitys ja liikenteen sähköistyminen vähentävät päästöjä. Suurimmat terveyshaitat aiheutuvat pienhiukkasista, jotka tuottavat haittoja matalinakin pitoisuuksina. Lisäksi katupöly säilyy ilmanlaatuongelmana tulevaisuudessakin, sillä myös sähköiset ajoneuvot tuottavat ja nostavat ilmaan katupölyä. Asukkaiden altistuminen lähipäästöille vaihtelee alueellisesti. Näin ollen lähipäästöille altistumista tulisi arvioida myös alueellisen eriarvoisuuden kysymyksenä. (HSY)
- Vaikutusten arvioinnin menetelmiä ja mittareita on kehitetty jokaisella Helsingin seudun MAL-suunnitelmakerroksella. Arvioinnin taso ja menetelmät ovat joka kierroksella kehittyneet eteenpäin, näin vaikuttaisi tapahtuvan myös tällä käynnissä olevalla kierroksella. (Uudenmaan liitto)
- Arvioinnin pohjaksi on tunnistettu entistä paremmin mm. ilmasto- ja luonnon monimuotoisuutta koskevat ajankohtaiset ja tärkeät kysymykset esimerkiksi maankäytön ja asumisen ilmastovaikutusten sekä hiilinielutarkasteluiden osalta. (Uudenmaan liitto)
- Olemassa olevien mittarien kehittämistä sekä uusien mittarien käyttöön ottamista pidetään tärkeänä myös maakunnan kehittämisen näkökulmasta. (Uudenmaan liitto)

Valtiohallinto

- Arviointikehikossa on tuotu esiin hyvin laajasti arvioitavia vaikutusalueita. Tällä suunnittelukierroksella vaikutusten arvioinnissa keskitytään erityisesti ihmisiin kohdistuviin vaikutuksiin ja niiden kohdentumiseen. Tämä voi tuottaa uutta ja merkittävää tietoa vaikutuksista. (Väylävirasto)
- Liikennejärjestelmän näkökulmasta ohjelmassa korostuu henkilöliikenne. Elinkeinoelämän kuljetukset tai elinkeinoelämän toimintojen, terminaalien ja satamien saavutettavuus näkyy arviointikehikossa, teemakohtaisissa tarkasteluissa ja päämittareissa heikommin. (Väylävirasto)
- Arviointiohjelmassa korostetaan merkittävien vaikutusten arviointia. Olisiko jo ohjelmavaiheessa kannattanut tunnistaa alustavasti merkittävät vaikutusalueet. Näin arvioinnin voimavaroja olisi voitu suunnata riittävän ajoissa suunnitelman kannalta merkittävimpiin vaikutusten arviointiin. Myös merkittävyyden määrittelyä ja kriteerejä kannattaisi tarkentaa. (Väylävirasto)
- Vaikutusten arvioinnissa käytetään VEO-vaihtoehdosta nimeä vertailupohja, mikä kuvaa onnistuneesti hankalasti selitettävää vertailuvaihtoehtoa. (Väylävirasto)
- Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että vaikutusten arviointiohjelmassa esitetty arviointikehikko ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuus tuovat seudun suunnittelun eri näkökulmat kattavasti esiin. Arvioinnin vaikutuslajit on arviointikehikossa jaoteltu ympäristövaikutuksiin, sosiaalisiin vaikutuksiin ja taloudellisiin vaikutuksiin. Arviointikehikko kuvaa selkeästi ne osa-alueet, joihin MAL 2023 –suunnitelmalla on tunnistettu olevan vaikutuksia. Erityisesti sosiaalisten vaikutusten arvioinnin kehittäminen ja integroiminen arvioinnin kokonaisuuteen on kiitettävää. Myös maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän ilmastovaikutusten arvioinnin kehitystyö on ollut ansiokasta. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Liikenne- ja viestintävirasto näkee hyvänä, että luonnon monimuotoisuuden teema on osa arviointikehikkoa SOVA-lain velvoitteiden mukaisesti. Luonnon monimuotoisuuden heikkenemisen merkitys ympäristöhaasteena on viime vuosina korostunut yhä voimakkaammin. MAL-suunnitelmalla on rooli rakennettua ympäristöä lisäävänä ja viheralueisiin ja –yhteyksiin vaikuttavana tekijänä, erityisesti suunniteltavien maankäytön ensisijaisten vyöhykkeiden ja niille tuotettavan asuntorakentamisen osalta. Tästä syystä on kannatettavaa, että teemaa tarkasteltaisiin jatkossa entistä kattavammin myös iteroivassa suunnitteluprosessissa ja erityisesti vaikutusten arvioinnin kehittämistyössä. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että vaikutusten arvioinnin kehittämisessä hyödynnetään edellisen MAL-suunnittelukierroksen jälkiarvioinnin tuloksia sekä saatua palautetta. Tiedemaailman hyödyntämistä osana vaikutusten arviointia liikenne- ja viestintäministeriö pitää kannatettavana. Tiedepaneelista on saatu hyviä kokemuksia esimerkiksi fossiilittoman liikenteen tiekartan vaikutusten arvioinnissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Arvioinnin kehittämisteemoiksi nostetut yhdessä oppiminen, arviointitiedon ymmärrettävyys ja epävarmuuksien tunnistaminen ovat hyviä kehittämiskohteita. Arviointiohjelmassa on nostettu esiin tekijöitä, joihin liittyvien epävarmuuksien vaikutuksia tuloksiin tarkastellaan herkkyystarkastelujen kautta. Esimerkiksi liikennemallin yksikköarvojen herkkyystarkastelu on tärkeää. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Arviointikehikossa vaikutukset on jaettu ympäristövaikutuksiin, sosiaalisiin vaikutuksiin ja taloudellisiin vaikutuksiin. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin kehittäminen on nostettu yhdeksi painopisteistä, samoin ilmastovaikutusten arvioinnin laajentaminen ja luonnon monimuotoisuuden ja sopeutumisen teemojen esiin nosto arvioinnissa. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan on tärkeää, että myös taloudelliset vaikutukset huomioidaan arvioinnissa kattavasti. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan tavaraliikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä asioita olisi tarpeen tuoda arvioinnissa, esimerkiksi teematarkasteluissa, suunniteltua voimakkaammin esiin. Tavaraliikenteen osalta tärkeitä ovat esimerkiksi yhteydet liikenteen solmupisteisiin (kuten satamat), raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittäminen, HCT-kuljetukset sekä kaupunkilogistiikan edellytykset, ja näillä kaikilla on merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen niin seudullisesti kuin valtakunnallisestikin. Maankäytön arvioinnin osalta liikenne- ja viestintäministeriö tuo esiin, että maankäytön sijoittumisen ja volyymien erot tulisi pyrkiä tuomaan esiin myös liikennejärjestelmätason arvioinnissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

- Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu mielellään yhteistyöhön Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä liikenteen, maankäytön ja asumisen ratkaisujen yhteensovittamiseen. Kokonaisuutena MAL 2023 – suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma luo liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan hyvän pohjan laajalle suunnitelman vaikutusten arvioinnille ja mahdollistaa myös vaikutusten arvioinnin kehittämistä. On tärkeää, että suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa liikennejärjestelmä nähdään kokonaisuutena (henkilö- ja tavaraliikenne ja kaikki liikennemuodot). Liikenne- ja viestintäministeriö on valmis avoimeen yhteistyöhön MAL- ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisprosessien kehittämisessä ja huomioi yhteistyön kehittäessään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman prosessia eteenpäin. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Arviointiohjelmaluonnoksen luvun 4.1 taulukon 1 arviointikehikossa sisältää yhtenä ympäristövaikutusten arvioinnin osa-alueena energiankulutuksen. Kulutusnäkökulman lisäksi olisi arvioinnissa kiinnitettävä huomiota myös energiantuotannon näkökulmiin ja tulevaisuuden ratkaisuihin niiltä osin kuin ne kytkeytyvät erityisesti MAL-suunnitelman asumisen, mutta myös liikenteen osa-alueisiin. Yhdyskuntarakenteeseen liittyvillä ratkaisulla vaikutetaan erityisesti eri lämmitysmuotojen hyödyntämisen mahdollisuuksiin ja keskinäiseen kilpailukykyyn. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Etenkin pääkaupunkiseudun suurien kuntien energiantuotannossa lähivuosien aikana tapahtuvat muutokset tulevat siirtämään rakennusten elinkaarenaikaisten päästöjen jakaumaa yhä vahvemmin rakentamista kohti ja kasvattamaan rakentamisen aikaisten ratkaisujen aiheuttaman hiilipiikin merkitystä rakennusten kokonaishiilijalanjäljessä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Tämän vuoksi rakentamiseen liittyvien arviointien laajentamiseen ja syventämiseen olisi kiinnitettävä huomiota jo pelkästään ilmastonäkökulmasta. Näitä syventäviä näkökulmia tuodaankin esiin ohjelmaluonnoksen luvussa 5.8.2. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Arviointiohjelmaluonnoksen perusteella jää epäselväksi, miten arvioinnissa tullaan huomioimaan maa- ja infrarakentamisen ilmastovaikutukset sekä rakentamiseen liittyvät kiertotalouskysymykset. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Edellisellä MAL-kierroksella luonto- ja vesistöteemojen tarkastelu jäi pintapuolisemmaksi. Arviointiohjelman perusteella on vaikea arvioida, uhkaako näin käydä tälläkin kertaa. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Jatkossa jo arviointiohjelmassa olisi hyvä esittää teemakohtaisesti listauksena, mitä missäkin teemassa huomioidaan merkittävinä lähtötietoina – erityisesti keskittyen teemakohtaisesti tärkeisiin ohjelmiin ja strategioihin tms. perinteisten paikkatietojen lisäksi. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Esimerkiksi vesiin kohdistuvassa arvioinnissa tulisi huomioida tausta-aineistoina pintavesien tila ja toisaalta vesien- ja merenhoidon Uudellemaalle kohdistuvat tavoitteet (sivu 22). Maankäytöllä on merkittävä vaikutus vesien ekologiseen tilaan ja tilan muutosta on mahdollista seurata – joskin harvalla syklillä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Kokonaisuutena huolellisesti ja laadukkaasti laadittu MAL 2023 - suunnitelman vaikutusten arviointiohjelmaluonnos antaa hyvät edellytykset SOVA-lain sisältövaatimukset täyttävälle ympäristövaikutusten arvioinnille. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Seudullinen kehittäminen on edennyt hyvin. Ehdotettuja näkökulmia on esitetty huomattavan paljon ottaen huomioon, että MAL-ohjelma on strateginen asiakirja. Näkökulmia saattaa olla jopa liikaa. Tästä huolimatta kansantalouden näkökulma jää jonkin verran epäselväksi. Se sisältynee kehikkoon, mutta oletettavasti vain välillisesti. Suunnitelmilla voi kuitenkin olla toisistaan poikkeavia talouskasvuvaikutuksia. (Valtiovarainministeriö)
- Suunniteltavat toimenpiteet koskevat maankäyttöä, asumista tai liikennettä. Esitettyssä arviointikehikossa on kolme pääasiallista arviointinäkökulmaa: ympäristöllinen, sosiaalinen ja taloudellinen. Tämä on luontevaa, mutta arvioitavia näkökulmia tai alakohtia on yhteensä 32 kappaletta. Esimerkiksi taloudellinen arviointi näkökulmasta ”yhteiskuntataloudellinen tehokkuus” edellyttäne indikaattorien valintaa ja kuten tässäkin, monissa muissakin kohdin, indikaattoreita voisi olla laaja joukko. (Valtiovarainministeriö)
- Kehikko voi olla pulmallinen, jos tulemia verrataan hypoteettiseen perusuraan koskien vuotta 2040. Perusuran määrittäminen itsessään on haastava tehtävä. Asuntomarkkinoiden osalta vertailuvuosi voisi olla aikaisempikin. Tosiasiallisesti toimenpiteet voivat mennä vaikutuksiltaan ristiin ja muodostaa trade offeja eri tavoitteiden näkökulmista. (Valtiovarainministeriö)

Järjestöt ja muut tahot

- Arviointikehikko ja näkökulmat ovat kattavia. Asumisen nykytilan kuvaus (6.3) on kuitenkin avattu varsin kevyesti ja sävytteisesti: ”Asuntotuotannossa korostuvat vapaarahoitteiset vuokra-asunnot, joista markkinoilla on alueittaista ylitarjontaa. Yksiöiden ja kaksioiden osuus on kasvanut asuntotuotannossa 2010-luvulla ja kerrostaloasuntojen keskikoko on pienentynyt. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Ensiasuntoon on vaikea päästä kiinni, kun asuntosijoittajat toimivat samoilla pienten asuntojen markkinoilla.” (RAKLI)
- Tekstissä todetaan, että vapaarahoitteisista vuokra-asunnoista on alueittaista ylitarjontaa, mutta heti perään mainitaan, että asuntojen korkeat hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena. On kuitenkin nähtävä, että asuntotarjonnan lisääntyminen hillitsee asumisen kustannuksia. Sijoittajat tuovat merkittävän lisäyksen tarjontaan, mikä osaltaan hillitsee kustannusten nousua. Edelleen institutionaaliset sijoittajat sijoittavat asuntoihin (kokonaisesti asuinrakennuksiin) pitkäaikaisella omistuksellaan, eli harkitsevat investointejaan pitkän aikavälin kysyntäarvion perusteella. (RAKLI)
- VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja sähköbussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. (VR-yhtymä)
- Uudet yhdyskuntarakenteet tarvitsevat toimivan julkisen liikenteen verkoston ja kytkeytyvät näin toisiinsa. MAL-suunnittelulla voidaan vaikuttaa myös kulkumuotojakaumaan edistämällä mahdollisuuksia käyttää julkista liikennettä. (VR-yhtymä)
- Panostaminen asemanseutujen kehittämiseen, liikenteen solmupisteiden sujuvuuteen sekä liityntäpysäköintiin on tehokas keino ohjata väestöä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttäjiksi. (VR-yhtymä)
- Liikennejärjestelmiä suunniteltaessa on tärkeää huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen junaverkoston toimivuus. Rataverkon kapasiteetin kasvattamista tulee edistää etenkin pääradalla. (VR-yhtymä)
- Suomi tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee vaikuttamaan myös liikennesektorille asetettuihin päästövähennysvelvoitteisiin sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun painotuksiin. Raideliikenteen kasvu on välttämätön edellytys ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiatehokas raide- ja raitiotieliikenne on osa ratkaisua taistelussa ilmastonmuutosta vastaan. Kuten suunnitelmassa on todettu, liikenteen päästöjen syntymiseen vaikuttaa merkittävästi se, millaista maankäyttöä ja kaupunkirakennetta suunnitellaan. (VR-yhtymä)

3. Arvioinnin menetelmät

Kuntasektori

- Hämeen liitto katsoo, että arvioinnissa on keskeistä tunnistaa merkittävimmät vaikutukset, myös suunnittelualueen ulkopuolella, erityisesti alueen saavutettavuuden näkökulmasta. Hämeen liitto pitääkin hyvänä, että arvioinnissa tarkastellaan saavutettavuuden muutoksia eri ikä- ja tuloluokissa. Alueen merkitys eteläisen Suomen työpaikkakeskittymänä asettaa vaatimuksia toimiville liikenneyhteyksille myös suunnittelualueen ulkopuolelta. Hämeen liitto katsookin, että valmistelua tulisi edistää ylimaakunnallisessa kumppanuudessa. (Hämeen liitto)
- MAL 2023-suunnitelman vaikutusten arviointiohjelman luonnos antaa hyvän lähtökohdan suunnitelman vaikutusten arvioinnin toteuttamiselle. (Uudenmaan liitto)
- Vaikutusten arvioinnin menetelmiä ja mittareita on kehitetty jokaisella Helsingin seudun MAL-suunnitelmakerroksella. Arvioinnin taso ja menetelmät ovat joka kierroksella kehittyneet eteenpäin, näin vaikuttaisi tapahtuvan myös tällä käynnissä olevalla kierroksella. Arvioinnin pohjaksi on tunnistettu entistä paremmin mm. Ilmastoa ja luonnon monimuotoisuutta koskevat ajankohtaiset ja tärkeät kysymykset esimerkiksi maankäytön ja asumisen ilmastovaikutusten sekä hiilinielutarkasteluiden osalta. Olemassa olevien mittareiden kehittämistä sekä uusien mittareiden käyttöön ottamista pidetään tärkeänä myös maakunnan kehittämisen näkökulmasta. (Uudenmaan liitto)

Valtiohallinto

- MAL 2023-suunnitelman vaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty arviointia laajasti. Arviointi on vaativa tehtävä jo pelkästään tiedon tuotannon näkökulmasta. (Väylävirasto)
- Arvioinnin läpinäkyvyys, merkittävien vaikutusten määrittely, määrittelyn menetelmä ja merkittävyyden kriteerien kuvaaminen on vaikutusten arvioinnissa tärkeää. (Väylävirasto)
- Kunkin arviointivaiheen lopussa tehdään asiantuntija-arviointia yhteisissä työpajoissa monipuoliseen asiantuntemukseen perustuvan näkemystä pohjalta kokonaisarvio, kun arvioidaan eri vaikutusten merkittävyyttä suhteessa toisiinsa. Kokonaisarviointia tehdään sekä määrällisten että laadullisten arviointien pohjalta. Tärkeää on, että arvioinnin perusteet, menetelmät ja työkalut kuvataan, jotta arvioinnin tulokset olisivat läpinäkyviä ja ylipäänsä arvioitavissa kriittisesti. (Väylävirasto)
- MAL 2023 –suunnitelman vaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty arvioinnin menetelmät selkeästi. Arviointiohjelmassa ilmenee Helsingin seudun MAL-suunnittelussa toteutunut liikennejärjestelmän arviointimenetelmien määrätietoinen kehitystyö, mikä on havaittavissa mm. HELMET-liikenne-ennustejärjestelmän ja teemakohtaisten arviointien edistymisessä. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Arviointiohjelmassa kuvataan suunnitelman vaikutusten merkittävyyden arviointia. Ohjelman mukaan vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa asiantuntija-arvioinnilla on merkittävä rooli. Lisäksi todetaan, että suunnitelmalle asetettavat visio ja tavoitteet sekä päämittarit avustavat nostamaan keskeisimpiä arviointikehikon teemoja ja teemakohtaisia tarkasteluja esiin. Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että vaikuttavuuden merkittävyyden määrittelyä ja määrittelyn menetelmää tarkennettaisiin ja kehitettäisiin läpinäkyvämmäksi mm. Niin, että jatkossa kuvattaisiin tarkemmin niitä kriteerejä, joilla päätökset merkittävistä vaikutuksista tehdään. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Olennaista olisi, että arviointi pidettäisiin prosessin ulkopuolisen tarkkailijan näkökulmasta mahdollisimman avoimena ja helposti lähestyttävänä. Lähtötietojen, oletusten ja mallien sisältö ja menetelmälliset perusteet olisi syytä esittää mahdollisimman yksiselitteisesti ja kootusti. Tehdyt oletukset ja valinnat olisi erityisesti syytä perustella selkeästi. Näin arvioinnin tuloksiin tutustuva henkilö tai taho voisi todeta, kuinka hyvin tehdyt arvioinnit täyttävät päästö- ja muulle vastaavalle laskennalliselle arvioinnille asetetut relevanttisuuden, täydellisyyden, yhtenevyyden, läpinäkyvyyden ja tarkkuuden kriteerit. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Tulosten esityksen yhteydessä olisi hyvä tuoda pistemäisen päästömäärän tai suhteutetun päästömäärän lisäksi tuloksen herkkyyttä esiin tuova hajonta kuten vaihteluväli, luottamusväli tai keskihajonta. (Uudenmaan ELY-keskus)
- On hyvä, että arviointiohjelmassa on kiinnitetty huomiota epävarmuuksiin ja riskeihin ja niiden tunnistamiseen ja niihin varautumiseen. Tästä lähestymistavasta on varmasti hyötyä myös jatkossa. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Yleisesti ottaen asiakirjan pohjalta on haastavaa saada kokonaiskäsitystä arvioinnin menetelmistä ja tehtävistä arvioinneista. Myös arviointien pätevyys kommentointi on hyvin vaikeaa. Käytännössä vain malleja käyttävät tahot voivat parhaiten tuottaa arvioita niiden luotettavuudesta esimerkiksi tekemällä tarkasteluja historiassa jo toteutuneista hankkeista ja niiden vaikutuksista. Myös eri mallien vertailusta voidaan saada hyötyä menetelmien valintaan. Haastavaa on tietenkin se, että hankkeet eivät koskaan toteudu ilman että maailma ympärillä muuttuisi, jolloin todellisia dynaamisia vaikutuksia ei pystytä ottamaan tällaisessa tarkastelussa huomioon. Esimerkiksi autojen vallitsevin teknologia vuonna 2040 ei ole vielä tiedossa. (Valtiovarainministeriö)
- Kehittäminen ja suunnitelmien arviointi keskittyvät lähes kokonaan liikennehankkeisiin. Syyinä tähän ovat luonnollisesti lain vaatimukset, mutta seutu voisi saada lisäarvoa kaupunkitaloustieteen osaamisen hyödyntämisestä asumisen toimenpiteiden arvioinnissa. Esimerkiksi seudun asuntotarjonnan lisäämisen vaikutuksia voitaisiin tieteellisesti pätevien menetelmien avulla arvioida. (Valtiovarainministeriö)
- Tarkasteluaikaväliksi on valittu vuodet 2040 ja 2060. Vaikutusten arviointia ei tehdä verrattuna nykytilanteeseen, vaan vertailupohjaksi nimettyyn ennusteskenaarioon, jonka ensisijainen ennustevuosi on siis 2040. Asiakirjassa kuvatulla tavalla vertailupohja kuvaa tilannetta, jossa mitään merkittävää MAL 2023-suunnitelman sisältöön kuuluvaa kehittämistä ei tehtäisi. Asiakirjassa todetaan myös, että ”Vertailuvaihtoehdon tulee olla mahdollisimman totuudenmukainen arvio tilanteesta, jossa hanketta ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto ei saa olla korostetun huono eikä korostetun hyvä.” Nämä molemmat aikavälit ovat mahdollisesti liian kaukana nykyhetkestä ja epävarmuudet kasvavat liian suuriksi, kun yritetään ennustaa kehitystä tai edes perusuraa näin pitkälle (mahdollisesti jopa kaikista arviointikehikossa esitetyistä 32 näkökulmasta). (Valtiovarainministeriö)
- Pääkaupunkiseudun keskeisimmät ongelmat johtuvat asuntojen korkeista hinnoista, joilla on monia välillisiä vaikutuksia päästöihin, huono-osaisuuteen ja asumisviihtyisyyteen, ja näitä olisi ratkaistava lyhyemmällä aikavälillä tarjonnan lisäämisellä. Helsingin seudulla ollaan menty asuntotuotannon lisäämisessä oikeaan suuntaan, mutta tuotantoa tarvitaan edelleen huomattavasti lisää, jotta halukkaat voisivat seudulle asettautua. Kaavoitus ja tonttitarjonta ovat tässä keskeisessä roolissa. Ei ole sellaista julkisen sektorin tukijärjestelmää, jolla voitaisiin korjata riittämättömästä tonttitarjonnasta aiheutuvat ongelmat ja rakentamisen esteet. (Valtiovarainministeriö)
- Seutu tekee suunnitelmia ja arvioita muutaman vuoden välein, viimeksi vuonna 2019. Rullaava tarkastelu on hyvä lähestymistapa, mutta parempi tasapaino pitkän ja lyhyen aikavälin vaikutusten arvioinnille olisi toivottavaa. (Valtiovarainministeriö)

Järjestöt ja muuta vastaavat tahot

- MAL-2023 suunnitelmalla on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja ympäristöön. VR toteaa tässä yhteydessä, että vaikutukset ovat huomattavia myös liikennejärjestelmän kehittämisen ja käytön tehostumisen kannalta. VR pitää hyvänä, että joukkoliikennetoimijoille on annettu mahdollisuus lausua MAL 2023-suunnitelman vaikutuksista Helsingin seudulla. (VR-yhtymä)
- Yleisellä tasolla VR toivoo, että vastaava menettelytapa laajentuisi myös muille MAL-kaupunkiseuduille. VR haluaa kiinnittää myös huomiota MAL-hankkeiden ja niiden vaikutustenarviointien suunnittelu- ja päätöksentekoprosessiin, jossa on vielä kehitettävää. Hankekustannusarvioihin tulisi kiinnittää erityishuomiota. (VR-yhtymä)

- Globaalilla ja kansallisella tasolla asetettujen ilmastotavoitteiden osalta aikataulut ovat tiukkoja, minkä vuoksi vaikutusarviointia ja seuranta on tehtävä vaiheittaisena ja ohjaavana koko suunnitteluprosessin ajan. Esimerkkeinä mainittakoon hiilitavoitteet; puolitus 2030, neutraalisuus 2035 ja negatiivinen 2040. Liikennesektorilla tuleekin tavoitteet, vaikutusarvionmittarit ja prosessimenetelmät nyt tähdätä tukemaan edellä mainittuja. MAL-suunnitteluun vaikuttavat olennaisesti myös 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä fossiilittoman liikenteen tiekartta. Syksyllä 2021 päätettävät MAL-suunnitelman visio, mittarit ja tavoitteet voivat myös omalta osaltaan vaikuttaa arviointiohjelmaan. (VR-yhtymä)
- Rautatiejärjestelmän osalta yksittäisen MAL-alue tarkastelun laajuus ei pelkästään riitä, vaan on tärkeää keskittyä myös ylimaakunnallisiin ja valtakunnallisiin liikennejärjestelmävaikutuksiin. Muun muassa vapaa-aikaan liittyvä matkustus, työssäkäynti- ja työasiointialueet laajenevat enenevästi metropolimaakunnan ulkopuolelle. Väestösijoittumisen lisäksi mittarina voisi olla myös kestävän työpaikkasijoituksen mittari. Rataverkon kehittämissuunnittelu ja hankeohjelmointi tulisikin tehdä valtakunnallisessa kehikossa. Rautatiejärjestelmän osalta tulee erityisesti tarkastella raideliikenneasioita ja hyödyntää olemassa olevaa asiantuntemusta. (VR-yhtymä)
- Lähtökohtaisesti suunnitelmassa tulisi painottaa joukkoliikenteen sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen osuuden nostoa sekä edellä mainittujen liikennemuotojen hyvän kattavuuden ja sujuvuuden jatkuvaa parannusta metropolialueella. Liikkumisen strategiat ja tarpeet ovat toki murroksessa, mutta tässä vaiheessa on vielä liian aikaista arvioida koronan aiheuttamia pysyviä muutoksia liikkumisen trendeihin. Joukkoliikenteen rooli tasa-arvoisena ja yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta keskeisenä liikkumismuotona korostui entisestään koronapandemian aikana. (VR-yhtymä)
- Helsingin seudun liikenneteemojen osalta on suunnittelukaudella huomioitava Helsinki-Tampere-rataosan perusparannus ja sen yhteydessä etupainotteisesti tarvittava radan toimivuus- ja välityskykyparannus (liikenteen ja rataverkon palvelutason varmistus). Radanpidon perussuunnitelma on oltava mukana myös MAL-suunnittelu- ja investointiohjelmatyössä. (VR-yhtymä)
- VR esittää, että investointiohjelman lisäksi esille nostettaisiin aiempaa enemmän liikennepalvelunäkökulmaa ja olemassa olevan palvelutason kehittämistä. Joukkoliikenteen matkaketjujen houkuttelevuuteen vaikuttavat esimerkiksi matkaketjujen saumattomuus, sujuvuus ja kokonaismatka-ajat. (VR-yhtymä)

4. Muut huomiot

Valtiohallinto

- Arviointisuunnitelman sivuilla 30-31 on listattu VE0-vaihtoehdon eli vertailupohjan sisältämät liikennehankkeet. Hankelistassa on syytä olla mukana myös hanke Kehä I Laajalahti. (Väylävirasto)
- Arviointiohjelma on erittäin laadukas. Iteroiva prosessi suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin kesken on hyvin vaativa tehtävä. Prosessi on kuvattu selkeästi. (Väylävirasto)
- Arviointiohjelmaluonnoksessa on avattu tulevan MAL-sopimuksen seuranta. Arviointiohjelmassa esitetään eri tahojen seurantaan liittyvää työnjakoa. Lisäksi ohjelmassa on tunnistettu kattavasti seurannan keskeisiä tietolähteitä ja kytköksiä, kuten Liikenne- ja viestintäviraston tuottama Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seuranta. (Liikenne- ja viestintävirasto)
- Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö sekä liikenne- ja viestintävirasto edistävät paraikaa kaikkien MAL-sopimuseutujen yhteisen maankäytön, asumisen, ja liikenteen seurantaindikaattorien muodostamista, jonka suunnittelutyöhön osallistuvat myös kaikki MAL-sopimuseudut. Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että seurannan jatkosuunnittelussa huomioitaisiin tämän yhteistyön tuloksena muodostuvat kaikille MAL-sopimuseuduille yhteneväiset maankäytön, asumisen ja liikenteen seurantaindikaattorit. (Liikenne- ja viestintävirasto)