

23
.....
2013

HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmä-
suunnitelman vaikutusten arvioinnin
ohjelma SOVA



HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman
vaikutusten arvioinnin ohjelma SOVA

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Tuire Valkonen, 040 161 2260
tuire.valkonen@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat / HSL 2013
Kansikuva: HSL / Heli Skippari

Helsinki 2013

Esipuhe

Helsingin seudun 14 kunnan alueelle valmistellaan toista kertaa yhteistä koko seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa HLJ 2015. Valmistelu tehdään tiiviissä yhteistyössä Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman kanssa.

Suunnittelussa pyritään lisäämään strategisuutta ja vaikuttavuutta, mikä vaikuttaa myös toteutettavaan SOVA-lain mukaiseen arviointiin. Arviointi on osa HLJ 2015:n valmisteluprosessia ja maankäyttösuunnitelman kanssa tehtävää vuorovaikutusta. Vaikutusten arvioinnissa korostuvat tarkastelukohteet, joihin maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksella on erityistä vaikutusta, kuten esimerkiksi mahdollisuus autottomuuteen. Myös vaikutusten kohdistumista tarkastellaan arvioinnissa aiempaa monipuolisemmin esimerkiksi liikkujatarinoiden avulla. Näitä hyödynnetään suunnitelman ja arvioinnin vuorovaikutuksessa.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 arviointiohjelmassa on kuvattu arvioinnin toteutus suunnitteluprosessin eri vaiheissa, viestintä ja vuorovaikutus sekä alustava aikataulu.

Ohjelmaluonnos on valmisteltu kesän ja alkusyksyn 2013 aikana vuorovaikutuksessa HLJ 2015:n ja maankäyttösuunnitelman ohjelmoinnin kanssa. Arviointiohjelma on hyväksytty HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteisessä työkokouksessa 31.10.2013. Tämän jälkeen viranomaisten ja yleisön on mahdollisuus kommentoida arvioinnin ohjelmointia ja toteutusta.

Työtä on HSL:n puolesta ohjannut Tuire Valkonen, Johanna Vilkuna ja Reetta Keisanen. Ohjelman laadinnassa konsulttina ovat toimineet Raisa Valli, Sito Oy ja Seppo Lampinen YY-Optima Oy.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HLJ-projekti, Sito Oy ja YY-Optima Oy			Päivämäärä 31.10.2013
Julkaisun nimi: HLJ 2015 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin ohjelma SOVA			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL			
Tiivistelmä:			
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) vaikutusten arvioinnin ohjelmassa kuvataan arvioinnin sisältö ja ohjelmointi, arvioitava suunnitelma ja sen tarkoitus, arvioitava alue, suunnitteluprosessi ja sen aikataulu sekä kytkennät muihin suunnitelmiin. Arviointiohjelma on valmisteltu kesän ja alkusyksyn 2013 aikana vuorovaikutuksessa HLJ 2015:n ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman ohjelmoinnin kanssa. Arviointiohjelma hyväksyttiin vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteisessä työkokouksessa 31.10.2013. HLJ 2015 on strateginen, liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva suunnitelma, jonka valmistelu kytkeytyy tiiviisti Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman ja siihen sisältyvän asuntopoliittisen ohjelman laatimiseen. Suunnitelmien valmistelu etenee samassa tahdissa. Tavoitteena on vuonna 2015 valmistuvat yhteensovitetut suunnitelmat, jotka muodostavat hyvän pohjan seuraavalle MAL-aiesopimukselle. Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos ja sen ympäristöselostus valmistuvat lausuntoja ja kannanottoja varten syksyllä 2014 samaan aikaan maankäyttösuunnitelmaluonnoksen kanssa. Suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on ympäristönäkökohtien huomioonottamisen edistäminen ympäristöön merkittävästi vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Ympäristövaikutusten arviointi toimii päätöksenteon tukena ja edistää kansalaisten, yhteisöjen ja viranomaisten mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun. Tavoitteena on välittömien ympäristövaikutusten lisäksi välillisten ja kertaantuvien ympäristövaikutusten havaitseminen. HLJ 2015 on suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetun lain, SOVA-lain (200/2005) soveltamisalaan kuuluva ja arviointia edellyttävä suunnitelma. HLJ 2015:n vaikutusten arviointi toteutetaan tiiviissä vuorovaikutuksessa maankäyttösuunnitelmasta kanssa ja se tukee molempien suunnitelmien valmistelua. HLJ 2015:n vaikutukset arvioidaan kattavasti siten, että arviointi täyttää SOVA-lain velvoitteet. Vaikutuksia arvioidaan seudullisella tasolla ja myös laajemmin erityisesti maankäytön ja taloudellisten vaikutusten osalta. Tavoitteena on, että arvioinnin välitulokset ja johtopäätökset tukevat valintoja valmistelun ja poliittisen käsittelyn eri vaiheissa. Myös arvioinnin strategisuuden ja vaikutavuuden kehittäminen ja vahvistaminen työn aikana on tärkeää. Vaikutusten arvioinnin ohjelmoinnissa on muodostettu arviointikehikko, jota käytetään kaikissa arvioinnin vaiheissa tarkasteltavien vaikutusten raamina. Arviointikehikon osat ja tarkastelutapa painottuvat prosessin eri vaiheissa eri tavoin. Arviointikehikko muodostuu tavoitteista, toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän tilan haasteista, riskeistä ja mahdollisuuksista, merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä vaikutusten kohdentumisesta. Vaikutusten kohdentumisen arvioinnissa hyödynnetään liikkujatarinoita, joiden tavoitteena on havainnollistaa strategisen tason toimien vaikutuksia ihmisten elämään ja alueiden kehittämiseen. Asiantuntijayhteistyö ja vuorovaikutus eri kohderyhmien kanssa on tärkeää koko prosessin ajan.			
Avainsanat: Vaikutusten arviointi, arviointiohjelma, arviointikehikko, SOVA-laki			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 23/2013			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 36
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-210-7 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HLJ-projekt, Sito Oy och YY-Optima Oy			Datum 31.10.2013
Publikationens titel: Program för konsekvensbedömning av trafiksystemplanen för Helsingforsregionen HLJ 2015			
Finansiär/Uppdragsgivare: HRT			
Sammandrag:			
I programmet för konsekvensbedömning av trafiksystemplanen för Helsingforsregionen (HLJ 2015) beskrivs bedömningens innehåll och planering, den bedömda planen och dess syfte, det bedömda området, planeringsprocessen och dess tidtabell samt kopplingar till andra planer. Bedömningsprogrammet har förberetts under sommaren och förhösten 2013 i interaktion med HLJ 2015 och planeringen av markanvändningsplanen för Helsingforsregionen. Bedömningsprogrammet godkändes som utgångspunkt för konsekvensbedömningen i HLJ-kommitténs och MAL-delegationens gemensamma arbetsmöte 31.10.2013. HLJ 2015 är en strategisk plan som granskar trafiksystemet som helhet. Planens beredning är tätt sammankopplad med markanvändningsplanen för Helsingforsregionen och det bostadspolitiska programmet som är inkluderat i markanvändningsplanen. Beredningen av de två planerna framskrider i samma takt. Målet är att de samordnade planerna blir färdiga år 2015 och bildar en god grund för det följande MAL-intentionsavtalet. Trafiksystemplanens utkast och dess miljörapport blir färdiga för utlåtanden och ställningstaganden hösten 2014, samtidigt med utkastet för markanvändningsplanen. Målsättningen med miljökonsekvensbedömning av planer och program är att främja beaktande av miljöaspekter när det gäller planering och beslutfattande som betydligt påverkar miljön. Miljökonsekvensbedömningen fungerar som stöd i beslutfattandet och främjar medborgarnas, samfundens och myndigheternas möjligheter att delta i planeringen. Målsättningen är att notera de direkta miljökonsekvenserna men också de indirekta och upprepade miljökonsekvenserna. HLJ 2015 är en plan som förutsätter bedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program, SMB-lagen (200/2005). Konsekvensbedömningen för HLJ 2015 genomförs i tät interaktion med markanvändningsplanen och den stöder beredningen av båda planerna. Konsekvenserna av HLJ 2015 bedöms uttömmande så att bedömningen uppfyller SMB-lagens förpliktelser. Konsekvenserna bedöms på regional nivå och också bredare, särskilt när det gäller markanvändningen och ekonomiska konsekvenserna. Målet är att bedömningens mellanresultat och slutsatser stöder val i olika skeden av beredningen och den politiska behandlingen. Under arbetets gång är det också viktigt att utveckla och förstärka bedömningen så att den blir strategisk och effektiv. I planeringen av konsekvensbedömningen har man utarbetat en bedömningsram som används i bedömningens alla skeden som en ram för konsekvenserna som ska bedömas. Bedömningsramens olika delar och betraktelsesätt betonas på olika sätt i olika skeden av processen. Bedömningsramen består av målsättningar, utmaningar för verksamhetsmiljöns och trafiksystemets tillstånd, risker och möjligheter, betydande miljökonsekvenser samt konsekvensernas riktning. I bedömningen av hur konsekvenserna riktas används passagerarnas berättelser, som har som mål att konkretisera hurdana konsekvenser åtgärder på strategisk nivå får på människornas liv och utvecklingen av olika områden. Expertsamarbete och interaktion mellan olika målgrupper är viktig under hela processen.			
Nyckelord: konsekvensbedömning, bedömningsprogram, bedömningsram, SMB-lagen			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT:s publikationer 23/2013			
ISSN 1798-6176 (mjb.)	ISBN (mjb.)	Språk: finska	Sidantal: 36
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-210-7(pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: HLJ-projekti, Sito Oy and YY-Optima Oy		Date of publication 31.10.2013	
Title of publication: Helsinki Region Transport System Plan HLJ 2015 Impact Assessment Program			
Financed by / Commissioned by: HSL			
Abstract:			
The Helsinki Region Transport System Plan (HLJ 2015) Impact Assessment Program describes the content and programming of the assessment, the plan to be assessed and its purpose, the area to be assessed, planning process and timetable as well as links to other plans. The assessment program has been prepared during summer and early autumn 2013 in interaction with HLJ 2015 and the programming of the Helsinki Region Land Use Plan. The HLJ Committee and Advisory Committee on Land Use, Housing and Transport approved the assessment plan as a starting point for the impact assessment on 31 October 2013. HLJ 2015 is a strategic plan taking an overall view of the transport system. The preparation of the plan is closely linked to the preparation of the Helsinki Region Land Use Plan and the housing policy program included in it. The plans are prepared simultaneously. The aim is to develop integrated plans completed in 2015 which will form a solid basis for the next MAL (Land Use, Housing and Transport) Letter of Intent. A draft transport system plan and its environmental report will be ready for comments in autumn 2014 at the same time with a draft land use plan. The aim of the environmental impact assessment of plans and programs is to promote environmental considerations in planning and decision-making with significant impacts on the environment. Environmental impact assessment provides support to decision-making and promotes the participation of citizens, communities and authorities in the planning. In addition to establishing direct environmental impacts, the aim is to identify indirect and cumulative environmental impacts. HLJ 2015 is a plan whose environmental impacts have to be assessed as stipulated in the Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment, or SEA Act 200/2005. The impact assessment of HLJ 2015 is conducted in close interaction with the land use plan and it supports the preparation of both of the plans. The impacts of HLJ 2015 are assessed extensively so that the assessment meets the obligations of the SEA Act. Impacts are assessed at a regional level as well as more broadly in terms of land use and economic impacts, in particular, with the aim that the intermediate results and conclusions of the assessment will support the making of choices at various stages of the preparation and political process. In the course of the work, it is also important to develop and strengthen the strategic nature and effectiveness of the assessment. An assessment framework has been developed during the programming of the impact assessment to be used in all phases of the assessment. Different parts of the framework will be emphasized and the approach will vary at different stages of the process. The assessment framework consists of goals, challenges to the operating environment and state of the transport system, risks and possibilities, significant environmental impacts and distribution of impacts. In the assessment of the distribution of the impacts, road user stories will be utilized to illustrate the impacts of the strategic measures on people's lives and regional development. Cooperation of experts and interaction between different target groups is important throughout the process.			
Keywords: Impact assessment; Assessment program; Assessment framework; SEA Act			
Publication series title and number: HSL Publications 23/2013			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 36
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-210-7 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	13
1.1	Arvioinnin tarkoitus ja osatehtävät	14
1.2	Ympäristöarvioinnin prosessi	14
1.3	SOVA-lain mukainen vuorovaikutus ja osallistuminen	15
1.4	Ympäristöselostuksen sisältö	16
2	Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat	17
2.1	Arvioitava suunnitelma ja sen tarkoitus	18
2.2	HLJ-tavoitteiden päivittäminen.....	19
2.3	HLJ:n suunnitteluprosessi ja sen aikataulu.....	20
3	Vaikutusten arvioinnin vaiheistus	22
3.1	Vaihe 1: HLJ:n alustavan perusstrategian arviointi	23
3.2	Vaihe 2: HLJ:n alustavan perusstrategian ja maankäyttövaihtoehtojen yhteensovittamisen arviointi	24
3.3	Vaihe 3: HLJ 2015 -luonnoksen arviointi	24
4	Tarkasteltavat vaikutukset ja arviointikehikko	26
4.1	Arviointikehikko	26
4.2	Alustavat tavoitteet ja tavoitetasot	27
4.3	Haasteet ja riskit	28
4.4	Merkittävät ympäristövaikutukset.....	29
5	Vaikutusten kohdistuminen	33
5.1	Vaikutusten kohdistumisen arvioinnin tarkoitus	33
5.2	Merkittävät liikennettä synnyttävät alueet	33
5.3	Liikkujatarinat	34
6	Vuorovaikutus.....	35
6.1	HLJ:n viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma	35
6.2	Valmistelun vuorovaikutusryhmät	35
7	Aikatauluja.....	36

1 Johdanto

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 on strateginen, liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva suunnitelma, jonka valmistelu kytkeytyy tiiviisti Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman laadintaan. HLJ-suunnitelmassa määritellään yhteiset liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, suunnataan seudullista liikennepoliittikkaa, laaditaan yhteisiä tavoitteita toteuttava ja rahoituskehykseltään realistinen liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelma vuosille 2025, 2040 ja 2050 jälkeiselle ajalle sekä arvioidaan suunnitelman vaikutuksia. Suunnitelma on osapuolten yhteisen tahdon ilmaus ja sen valmistelu perustuu seudun yhteistyöhön. Suunnitelmassa otetaan huomioon seudun asema Suomen valtakunnallisena keskuksena ja tarkastellaan seudun kilpailukyvyyn kannalta merkittävien kansainvälisten yhteyksien kehittämistä. Lisäksi tarkastellaan seudun aluetta laajempaa työssäkäyntialuetta.

HSL:n hallitus hyväksyi 2.10.2012 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015:n puiteohjelman (ks. www.hsl.fi/hlj). Puiteohjelma luo raamit ja painopisteet noin 2,5 vuoden kestoiselle liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessille. HLJ 2015 valmistellaan tiiviissä yhteistyössä Helsingin seudun 14 kunnan yhteisen maankäyttösuunnitelman ja siihen sisältyvän asumisen strategian kanssa, jonka työohjelman Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) hyväksyi kokouksessaan 11.12.2012. Tavoitteena on, että vuonna 2014 valmistuvat yhteensovitetut suunnitelmat, jotka muodostavat hyvän pohjan seuraavalle MAL-aiesopimukselle.

Helsingin seudun aiesopimuksen 2012–2015 edellyttämän maankäyttösuunnitelman ja siihen sisältyvän asuntopoliittisen ohjelman laatiminen on käynnistynyt tiiviissä yhteistyössä HLJ 2015:n valmistelun kanssa. Suunnitelmien valmistelun aikataulut on integroitu siten, että maankäyttösuunnitelman laadinta ja HLJ 2015:n valmistelu etenevät samassa tahdissa.

Vaikutusten arvioinnin ydintavoitteena on tukea viranomaisten suunnitelmien valmistelua, toteutusta ja seuranta sekä suunnitelmasta käytävää julkista keskustelua ja yhteistyötä. SOVA-lain mukaan on suunnitelmasta vastaavan viranomaisen huolehdittava siitä, että suunnitelman ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin valmistelun kuluessa, jos suunnitelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. HLJ 2015 on SOVA-lain (200/2005) soveltamisalaan kuuluva, arviointia edellyttämä suunnitelma.

HLJ 2015:n arviointiohjelman laadinnassa on tarkasteltu suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annettua lakia (SOVA-laki) laajemmin liikennejärjestelmän vaikutuksia erityisesti maankäytön ja taloudellisten vaikutusten osalta. Pyrkimyksenä on ollut hyödyntää ja tukea HLJ 2015:n lisäksi maankäyttösuunnitelman samanaikaista valmistelua sekä tuottaa tietoa valmistelun ja päätöksenteon kannalta oleellisista myös muista kuin ympäristövaikutuksista. Maankäytön ja liikenteen taloudellisten vaikutusten arviointi

ohjelmoidaan erillisenä työnä yhdessä maankäyttösuunnitelman kanssa. Tuloksia hyödynnetään SOVA-työssä.

Ympäristövaikutusten osalta tarkastellaan vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä tällä suunnittelun tasolla pyrittäessä liikennejärjestelmäpäättökseen ja luomaan edellytyksiä MAL-aiesopimuksen 2016–2019 laadinnalle. Tärkeää arvioinnissa on strategisten valintojen tukeminen sekä ympäristövaikutusten tunnistaminen, joihin myöhemmissä suunnitteluvaiheissa on tarpeen kiinnittää huomiota

1.1 Arvioinnin tarkoitus ja osatehtävät

Suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on ympäristönäkökohtien huomioonottamisen edistäminen ympäristöön merkittävästi vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Ympäristövaikutusten arviointi toimii päätöksenteon tukena ja edistää kansalaisten, yhteisöjen ja viranomaisten mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun. Siksi arvioinnissa tuodaan esiin merkittäviä vaikutuksia ja tekijöitä, joihin liittyy näkemyseroja sekä jotka tuovat pohjaa keskeisiin valintatilanteisiin. Tavoitteena on välittömien ympäristövaikutusten lisäksi välillisten ja kertautuvien ympäristövaikutusten havaitseminen.

Ympäristövaikutusten arvioinnin osatehtävät muodostuvat kolmesta eri osasta, jotka ovat:

- 1) arviointiohjelman laadinta
- 2) arvioinnin toteutus
- 3) arviointiselostus

Arviointiohjelman laatiminen sisältää arvioinnin suunnittelun ja ohjelmoinnin. Suunnittelussa otetaan huomioon arvioitava suunnitelma ja sen tarkoitus, arvioitava alue, suunnittelu-prosessi ja sen aikataulu sekä kytkennät muihin suunnitelmiin tai hankkeisiin.

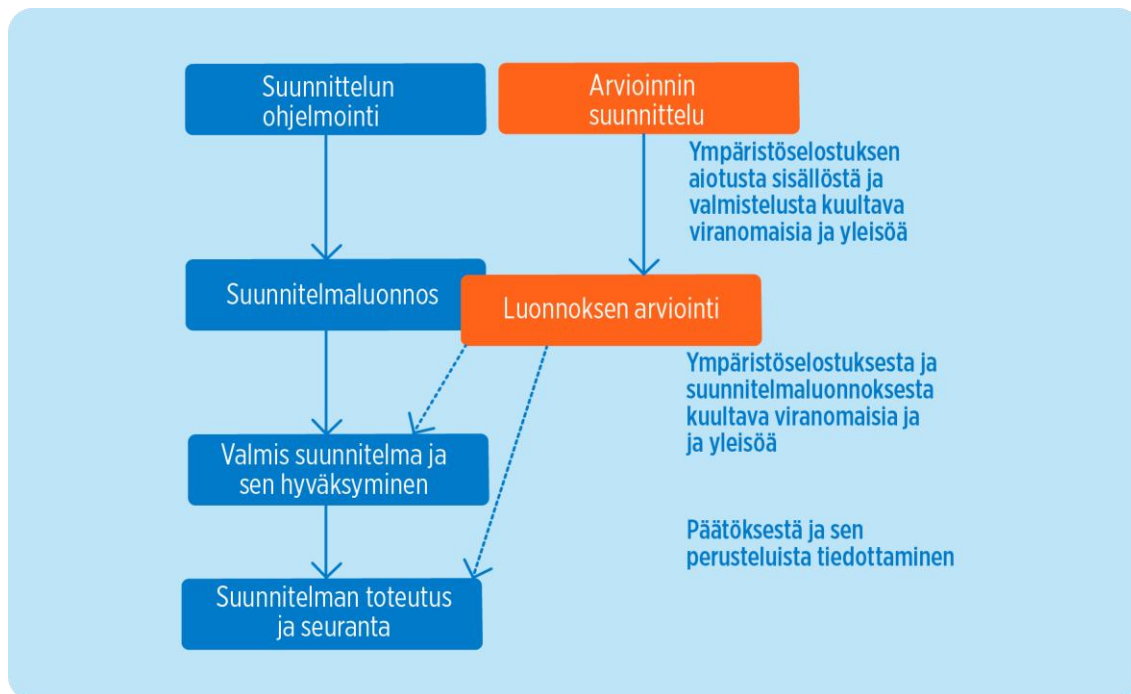
Arvioinnin toteutuksessa selvitetään ympäristövaikutukset ja vertaillaan vaihtoehtoja. Myös osallistuminen ja yhteistyön järjestäminen ovat keskeisessä asemassa arvioinnin toteutusvaiheessa.

Ympäristöselostuksessa raportoidaan ympäristövaikutusten ja muiden vaikutusten arviointi, arvioinnin tekeminen sekä arvioinnin tulokset. Selostuksessa raportoidaan myös, miten suunnitelman ja vaikutusten seuranta ehdotetaan kehitettävän sekä ehdotus toimenpiteistä, joilla valittuja vaikutuksia hallitaan.

1.2 Ympäristöarvioinnin prosessi

Ympäristöarviointi aloitetaan arvioinnin suunnittelulla, joka tapahtuu suunnittelun ohjelmoinnin rinnalla. Ympäristöselostuksen aiotusta sisällöstä ja valmistelusta kuullaan viranomaisia ja yleisöä.

Kun suunnittelun ohjelmointi etenee suunnitelmaluonnokseen, arvioinnin suunnittelu etenee luonnoksen arviointiin. Myös tällöin ympäristöselostuksesta ja suunnitelmaluonnoksesta kuullaan viranomaisia ja yleisöä.



Kuva 1. Ympäristöarvioinnin prosessi kaaviona.

Suunnitelmaluonnos valmistuu ja hyväksytään, jonka jälkeen se siirtyy toteutukseen. Tällöin tiedotetaan suunnitelmassa tehdyistä päätöksistä ja niiden perusteluista. Ympäristövaikutusten arviointi voi vaikuttaa suunnitelmaan, sen hyväksymiseen sekä toteutukseen ja seurantaan.

1.3 SOVA-lain mukainen vuorovaikutus ja osallistuminen

SOVA-lain yhtenä keskeisenä tavoitteena on edistää vuorovaikutusta ja yleisön osallistumismahdollisuuksia. Suunnitelman vuorovaikutusmenettely toteutetaan SOVA-lain mukaisesti ja vuorovaikutus muodostaa pohjan päätöksenteolle.

Laki edellyttää aitoa vuorovaikutteisuutta suunnittelussa. Vuorovaikutuksen avulla turvataan yleisön vaikutusmahdollisuus ja lisätään viranomaisten toiminnan avoimuutta. Eri näkemysten kokoaminen suunnitteluvaiheessa parantaa suunnitelmien ja ohjelmien laatua.

SOVA-lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää mielipiteensä suunnittelutyön aikana. Laissa on määritelty, että vuorovaikutusta tulee tapahtua ainakin suunnitelman ja arvioinnista tehtävän ympäristöselostuksen lähtökohdista,

tavoitteista ja valmistelusta, suunnitelmaluonnoksesta ja ympäristöselostuksesta sekä suunnitelman hyväksymispäätöksestä.

1.4 Ympäristöselostuksen sisältö

Ympäristöselostuksen sisältö koostuu yleisesti seuraavista osa-alueista. HLJ 2015 -suunnitelman ympäristöselostuksen runko on samansisältöinen.

- suunnitelman tai ohjelman pääasiallinen sisältö, päätavoitteet sekä suhde muihin asiaan liittyviin suunnitelmiin ja ohjelmiin
- ympäristön nykytila ja sen todennäköinen kehitys, jos suunnitelmaa tai ohjelmaa ei toteuteta
- ympäristön ominaispiirteet sellaisilla alueilla, joihin todennäköisesti kohdistuu merkittäviä vaikutuksia
- suunnitelman tai ohjelman kannalta merkitykselliset ympäristöongelmat
- kansainvälisesti, Euroopan unionissa tai kansallisesti vahvistetut suunnitelman tai ohjelman kannalta merkitykselliset ympäristönsuojelutavoitteet ja tapa, jolla mainitut tavoitteet ja ympäristönäkökohdat on otettu valmistelussa huomioon
- todennäköiset merkittävät ympäristövaikutukset ja taloudelliset vaikutukset
- suunnitellut toimenpiteet haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi
- selvitys siitä, miksi käsitelty vaihtoehto on valittu ja miten arviointi on suoritettu, mukaan lukien esimerkiksi teknisistä puutteista tai osaamisen puutteesta johtuvat vaikeudet
- kuvaus suunnitelluista toimenpiteistä, jotka koskevat seurantaa
- yleistajuinen yhteenveto.

2 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat

Vaikutusten arvioinnin suunnittelussa otetaan huomioon arvioitava suunnitelma ja sen tarkoitus, arvioitava alue, suunnitteluprosessi ja sen aikataulu sekä kytkennät muihin suunnitelmiin tai hankkeisiin.

HLJ 2015:n arviointiohjelman laadinnassa on otettu huomioon HLJ 2015:n ja maankäyttösuunnitelman strateginen luonne. Monet vaikutukset ovat suuruusluokaltaan ja vaikutusltaan arvioitavissa täsmällisemmin vasta myöhemmillä suunnittelutasoilla. Arviointi kytkeytyy erityisen kiinteästi yhteen HLJ 2015:n alustavan perusstrategian muodostamisen sekä liikennemuodotusten selvitysten ja samanaikaisesti laadittavan maankäyttösuunnitelman ja siihen sisältyvän asuntopoliittisen ohjelman kanssa.

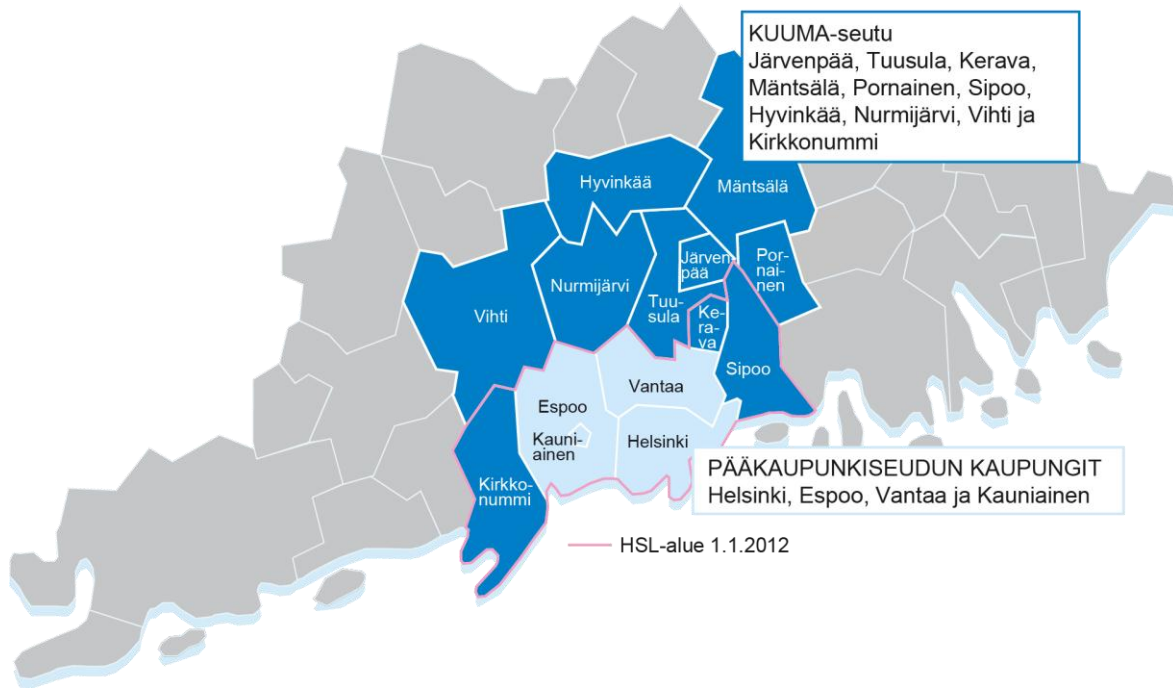
Arviointiohjelman laadinta on käynnistynyt toukokuussa suunnitelmien ohjelmoinnin kanssa vuorovaikutteisesti. Arviointiohjelmaluonnos valmistui syyskuussa 2013 ja sitä käsiteltiin HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteisessä työkokouksessa 31.10.2013. Ohjelmointivaiheen jälkeen vaikutusten arviointi jatkuu koko prosessin ajan.

Arvioinnissa hyödynnetään arvioinnin aihepiireihin liittyviä liikenteen, maankäytön, ilmaston, ilmanlaadun, ympäristön selvityksiä, kuten esimerkiksi HLJ:n saavutettavuustarkasteluja, liikkumistutkimustuloksia, HLJ-barometriä, HLJ:n nykytilatarkastelua sekä tulevaisuus- ja rahoitustarkasteluja (TUURI). Tärkeän lähtökohdan arvioinnille antavat valmistelun aikana valmistuvat aineistot, kuten HLJ 2015:n strategiaselvitys, maankäyttösuunnitelma ja siihen liittyvä maankäyttöpotentiaaleja Helsingin seudulla tarkasteleva selitys.



2.1 Arvioitava suunnitelma ja sen tarkoitus

Arvioitava suunnitelma on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. Suunnitelman alueeseen kuuluu yhteensä 14 kuntaa, eli pääkaupunkiseudun kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen sekä KUUMA-seutu Järvenpää, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Hyvinkää, Nurmijärvi, Vihti ja Kirkkonummi.



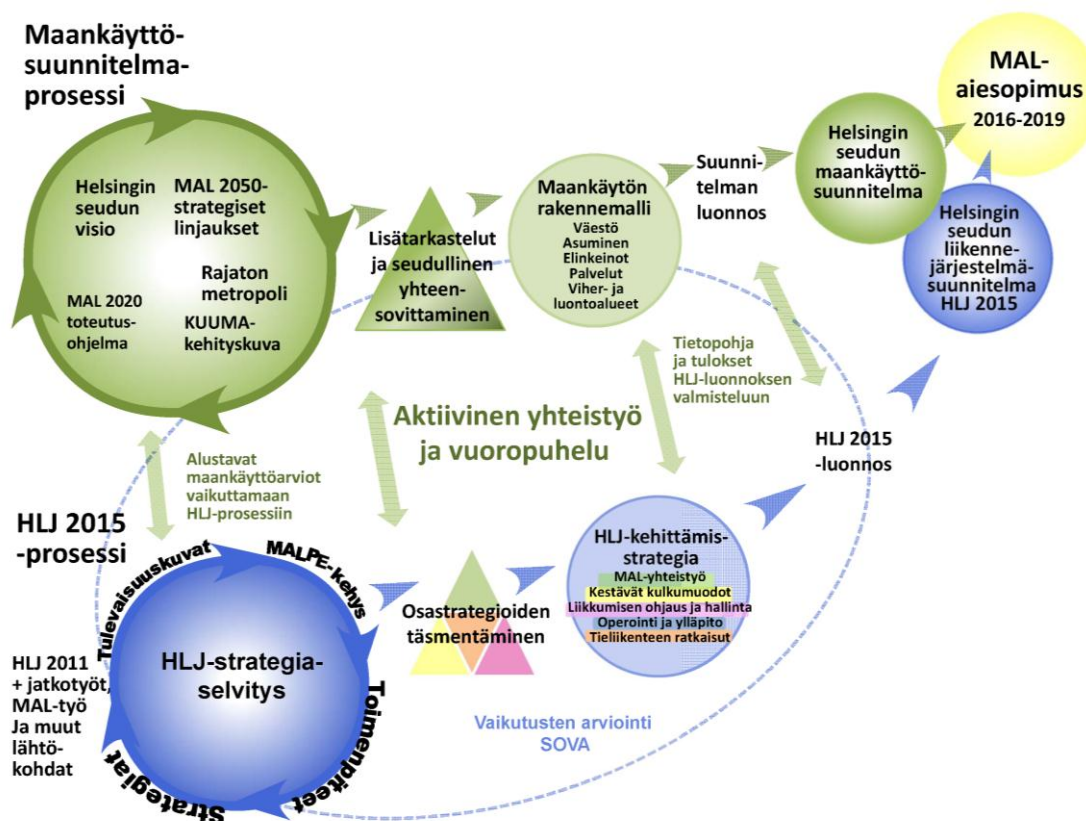
Kuva 2. HLJ 2015:n suunnittelualue.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta on toistuva prosessi, jolla suunnataan ja ohjataan seudullista liikennepolitiikkaa ja kehitetään liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa haetaan osapuolten yhteistä näkemystä liikennejärjestelmän kehittämispoluista ja lähikauden toimenpiteistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on pitkän tähtäimen strateginen suunnitelma, joka tähtää vuosiin 2025, 2040 ja 2050 jälkeiseen aikaan. Edellinen Helsingin seudulle tehty liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) valmistui vuonna 2011.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteisestä tahtotilasta on laadittu vuonna 2012 maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012–2015. Aiesopimus on valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus, jolla pyritään vahvistamaan seudun toimivuutta ja kilpailukykyä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on osa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyötä ja MAL-aiesopimusten laadinta- ja seurantapro-

sessia. HLJ 2015:n valmistelu tähtää uuteen vuonna 2015 allekirjoitettavaan aiesopimukseen.

Arvioinnissa hyödynnetään ja tuetaan seudun kuntien yhteistä maankäyttösuunnitelman valmistelua. Maankäyttösuunnitelmaa (MASU) ja siihen sisältyvää asuntopoliittista ohjelmaa valmistellaan omana prosessina, mutta kiinteässä vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa.



Kuva 3. Maankäyttösuunnitelman ja HLJ 2015:n kiinteä yhteistyöprosessi.

2.2 HLJ-tavoitteiden päivittäminen

HLJ-tavoitteet muodostavat keskeisen vertailukohtan arvioinnille kuten edellisessäkin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa HLJ 2011. HLJ 2015:n puiteohjelmassa katsottiin tarpeelliseksi arvioida tavoitteiden päivitystarvetta. HLJ-tavoitteiden päivitystarpeita käsiteltiin maaliskuussa 2013 järjestetyssä MASU-HLJ -seminaarissa. Tavoitteiden päivitys katsottiin tarpeelliseksi ja tavoitteiden päivittäminen aloitettiin.

HLJ:n vision ja tavoitteiden lisäksi valmistellaan maankäyttösuunnitelman ja liikennejärjestelmän yhteisiä tavoitteita. Niitä käsiteltiin HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteisessä työkokouksessa 31.10.2013. Lisäksi Helsingin seudun maankäyttö- ja liikenne-neuvottelukunta päätti kesäkuun kokouksessaan käynnistää yhteisen keskustelun seudun

maankäytön ja liikenteen pitkän tähtäimen tavoitteista ja tahtotilasta. Neuvottelukunta käsittelee tehtyä luonnosta marras-joulukuun 2013 vaihteessa. HLJ:n alustava visio ja tavoitteet ovat liikenteen osalta lähtöaineistona tämän vuoden aikana käytävälle keskustelulle seudun maankäytön ja liikenteen pitkän tähtäimen tavoitteista ja tahtotilasta. Tavoitteena ovat maankäytön ja liikenteen yhteiset tavoitteet (tarkemmin kohdassa 4.2.).

2.3 HLJ:n suunnitteluprosessi ja sen aikataulu

Helsingin seudun liikenteen HSL hallitus hyväksyi 2.10.2012 HLJ 2015:n puiteohjelman, joka luo raamit ja painopisteet noin 2,5 vuoden mittaiselle liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessille. HLJ 2015:n valmistelusta vastaa HSL ja työtä ohjaa ja valvoo HLJ-toimikunta. HLJ 2015 valmistellaan yhteistyössä Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman kanssa. Helsingin seudun yhteistyökokous päätti 11.12.2012 käynnistää seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman valmistelun. Sen valmistelusta vastaa MAL-neuvottelukunta. Tavoitteena on, että suunnitelmat valmistuvat vuonna 2015.

Puiteohjelmassa (HSL 27/2012) on asetettu suunnitelman valmistelulle seuraavat painopisteet:

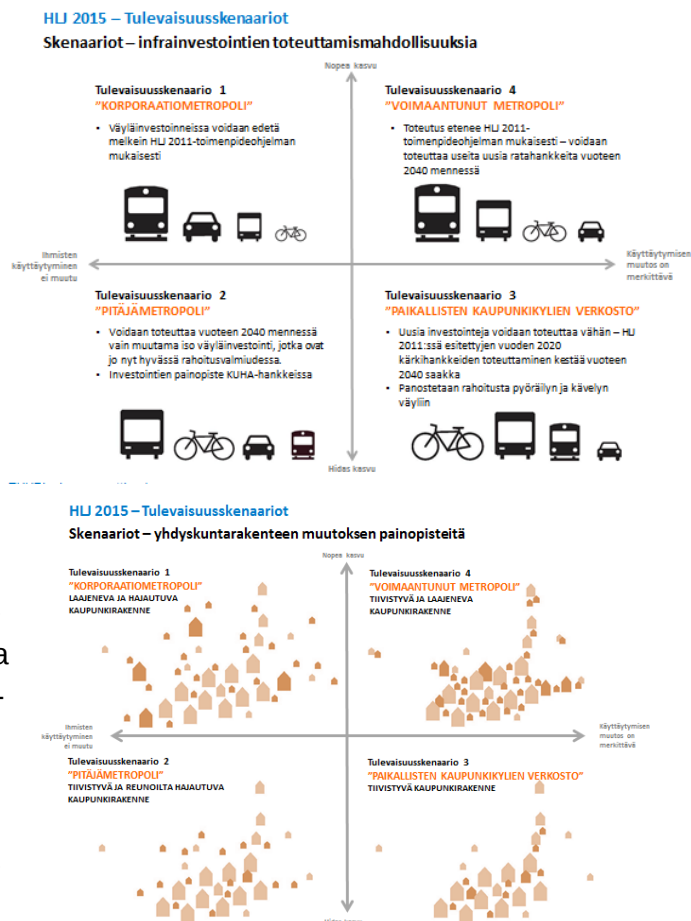
1. Strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen.
2. Liikennesuorituksen vähentäminen sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen.
3. Liikennepoliittisten valintojen ja eri liikennemuotojen roolin kirkastaminen.

Vaikuttavuuden vahvistaminen tarkoittaa HLJ 2015 -työssä sitä, että suunnitelman laadinta perustuu entistä systemaattisempaan toimenpiteiden ja toimenpideyhdistelmien vaikuttavuuden arviointiin. Strategisuutta vahvistetaan arvioimalla entistä johdonmukaisemmin vaikuttavuustiedon pohjalta, tehdäänkö tavoitteiden kannalta oikeita kehittämistoimia ja tehdäänkö ne oikealla tavalla ja järjestyksessä. Suunnittelulle asetetut painopisteet vaikuttavat myös arvioinnin suunnitteluun ja toteutukseen.

Vaikuttavuuden arvioinnissa käytetään vertailua tavoitteisiin, kriteereihin, mittareihin tai ohjearvoihin sen mukaan kun ne on vaikutusalueelle määritetty. Niiden vaikutusten kohdalla, joille tällaista ei ole löydettävissä vaikuttavuutta kuvataan laadullista luokitusta käyttäen tai esittäen muutossuunta. Käytettäviä arviointimenetelmiä ovat karttatarkastelut, asiantuntija-arviot, tilasto- ja saavutettavuustarkastelut. HLJ -toimikunnan asettama SOVA-työryhmä ohjaa arvioinnin käytännön toteutusta. Alustavassa HLJ:n perusstrategiassa tavoitetasoille asetettuja indikaattoreita ja kriteerejä käytetään myös arvioinnissa.

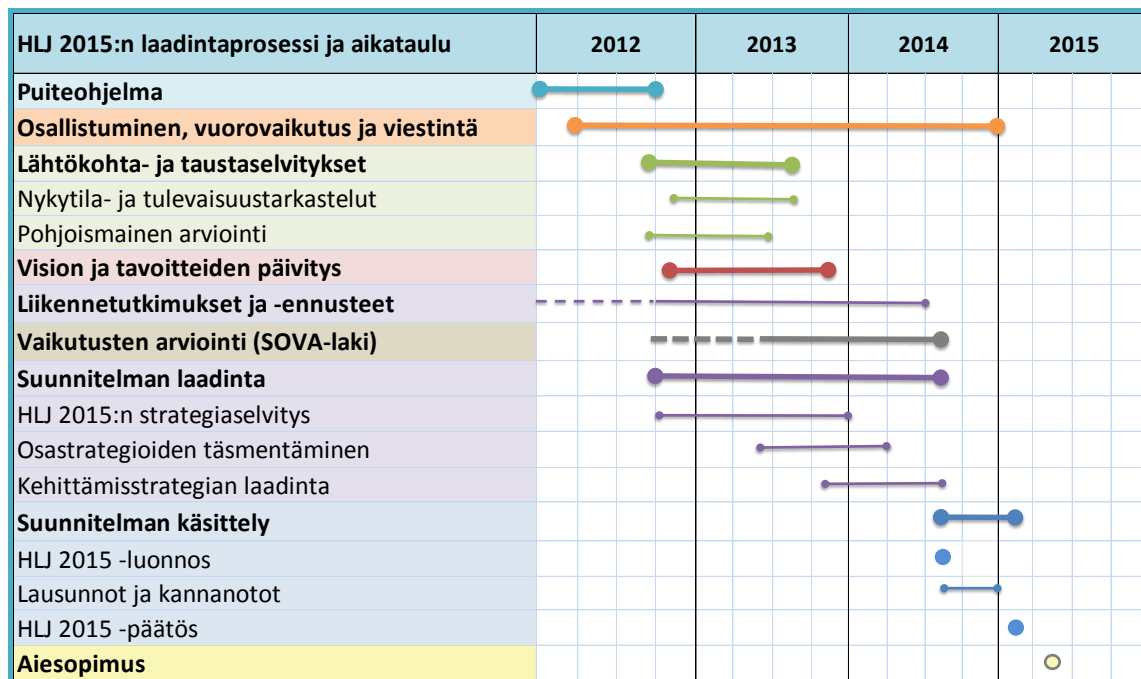
HLJ 2011:n arvioinnissa pyrittiin strategisuuteen nostamalla suunnittelun eri vaiheissa käsittelyyn kyseisessä vaiheessa päätöksenteon kannalta oleellisia vaikutuksia. Tätä otetta kehitetään arvioinnissa edelleen. Siksi HLJ 2015:n haasteita ja riskejä käsitellään suhteessa toimintaympäristön muutoksiin sekä arvioidaan toimien toteutettavuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tarvitaan arvioita siitä, miten toimintaympäristö tulevaisuudessa muuttuu ja millaiset tekijät tähän vaikuttavat. Näin muutoksiin ja niiden mukanaan tuomiin mahdollisuuksiin, uhkiin ja riskeihin voidaan paremmin varautua. Arvioinnissa hyödynnetään tulevaisuus- ja rahoitus- tasotarkasteluita, jotka ovat osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) valmistelua. Arvioidaan, miten erilaiset tulevaisuuskuvat heijastuvat seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän muutoksiin. Arvioinnissa käytetään neljää tulevaisuuskuva eli skenaariota, joiden keskeisinä muuttujina ovat arviot seudun talous- ja väestökasvusta sekä käyttäytymisen muutoksista (kuva 4). Tulevaisuuskuvia hyödynnetään erityisesti arviointikehikon osana haasteiden ja ”vaihteluvälien” muodostamisessa sekä arvioinnissa ja riskien tunnistamisessa. Arviointi nostaa tulevaisuuskuvien keskeiset asiat esille valmistelun tueksi.



Kuva 4. Yhdyskuntarakenteen ja eri kulkutapajakauman kehittyminen eri tulevaisuusskenaarioissa.

Koko HLJ -suunnitelman laadintaa koskeva aikataulu on esitetty kuvassa 5.



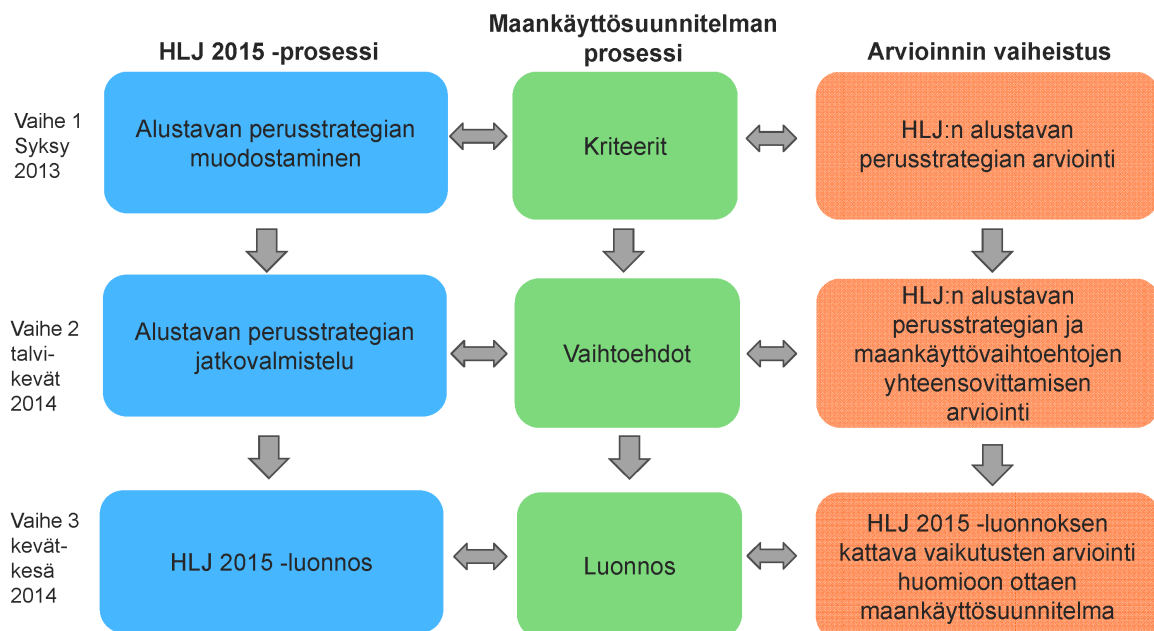
Kuva 5. HLJ 2015:n laadinnan aikataulu.

3 Vaikutusten arvioinnin vaiheistus

Arviointia tehdään koko HLJ 2015:n valmisteluprosessin ajan ja se tuottaa aineistoa valmisteluun ja toisaalta hyödyntää valmistelun aineistoja. Arviointi kytkeytyy erityisen kiinteästi yhteen HLJ 2015:n alustavan perusstrategian sekä liikennemuodottaisten selvitysten ja samanaikaisesti laadittavan maankäyttösuunnitelman kanssa. Näiden prosessien valmistelun perusteella on arvioinnin toteutus jaoteltu kolmeen vaiheeseen (kuva 6). Arvioinnissa hyödynnetään arviointikehikkoa, jonka muodostuminen ja sisältö esitetään luvussa 4.

Arviointi on suunniteltu ottamaan huomioon suunnitelmien valmistelussa mahdollisesti tapahtuvat muutokset. Tiivis vuorovaikutus suunnitelmien laadinnan ja arvioinnin aikana edistää arvioinnin onnistumista.

Välitulokset ja johtopäätökset esitetään kiteytetysti ja havainnollisesti valmistelun ja poliittisen käsittelyn eri vaiheissa siten, että valinnat ja onnistunut vuorovaikutus ovat mahdollisia. Vuorovaikutus ja viestintä perustuvat HLJ 2015:n ja maankäyttösuunnitelman viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelmien hyödyntämiseen. Maankäyttösuunnitelman ja HLJ 2015:n viestintää ja vuorovaikutusta on suunniteltu ja ohjelmoitu myös vuosille 2014–2015 yhteisessä vuorovaikutussuunnitelmassa. HLJ:n yhteistyöryhmiä voidaan hyödyntää tarvittaessa.



Kuva 6. Arvioinnin kytkeytyminen prosessiin.

3.1 Vaihe 1: HLJ:n alustavan perusstrategian arviointi

Vaikutusten arvioinnin ensimmäisessä vaiheessa syksyllä 2013 arvioidaan strategiaselvityksessä valmisteltavan alustavan HLJ 2015 -perusstrategian vaikutuksia (kuva 7) ja samanaikaisesti täydennetään arviointikehikkoa tavoitteiden ja haasteiden osalta (kuva 8).

Strategiaselvitys on keskeinen vaihe arvioinnille. Strategiaselvityksessä määritetään alustavat tavoitetasot ja tunnistetaan strategisesti merkittäviä toimenpiteitä. Strategiaselvityksessä myös sovitetaan liikennejärjestelmää alustavasti yhteen maankäyttösuunnitelman kanssa ja luodaan edellytyksiä liikenteen vähentämiselle. Strategiaselvityksessä tarkastellaan liikennemuotojen roolia eri alueilla ja yhteysväleillä sekä muodostetaan alustava liikenteen perusstrategia jatkovalmistelun ja osastrategioiden pohjaksi.

Osana maankäyttösuunnitelman valmistelua tehdään asumisen ja toimitilatuotannon sijoittumisen (Maankäytön potentiaali Helsingin seudulla vuoteen 2050) analyysi seudun kuntien aineiston pohjalta sekä erillistarkastelu, jossa valittuja alueita tarkastellaan muita yksityiskohtaisemmin. Tätä selvitystä hyödynnetään ja täydennetään vaikutusten arvioinnissa. Vaiheessa hyödynnetään myös liikennemuodottaisia selvityksiä, jotka syksyn aikana tunnistavat haasteita, ongelmia ja kehittämistarpeita. Liikennemuodottaisia selvityksiä laaditaan seuraavista kokonaisuuksista: liikkumisen palvelut ja ohjaus, joukkoliikennestrategia, kävely ja pyöräily ja ajoneuvo- ja tavaraliikenne.

Arvioinnin ensimmäisessä vaiheessa tarkasteltavia kysymyksiä ovat:

- tavoitteiden saavuttaminen
- alustavan perusstrategian kyky vastata haasteisiin
- odotettavissa olevat toteutuksen ongelmat
- toimintaympäristön muutosten vaikutukset
- vaikutusten kohdentuminen



Kuva 7. HLJ:n strategiaselvityksen kysymyksen asettelu, sen tuottama arviointiaineisto ja perusta liikennemuodottaisien osastrategioiden valmistelulle.

Arvioinnissa tarkastellaan toimintaympäristön muutoksia ja alustavan perusstrategian kykyä vastata seudun visioon ja syksyn aikana konkretisoituviin maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteisiin tavoitteisiin ja näiden tarkempiin tavoitteisiin. Lisäksi tunnistetaan toteutettavuuteen liittyviä haasteita. Tavoitteena on ongelmiin ja haasteisiin vastaaminen ja vaikutusten kohdentumisen selvittäminen. Lisäksi pyritään tunnistamaan toimintaympäristön tekijöiden vaikutusta maankäyttöön ja liikenteeseen. Tarkasteltavia tekijöitä ovat mm. suunnitelmien sisältämien väestön- ja työpaikkojen odotettua hitaampi kasvu, rahoituksen niukkuus, väljyyskehityksen vaikutukset ja elämäntapojen muuttuminen. Näitä on tarkemmin kuvattu luvussa 4.

3.2 Vaihe 2: HLJ:n alustavan perusstrategian ja maankäyttövaihtoehtojen yhteensovittamisen arviointi

Alustavan perusstrategian muodostamisen jälkeen HLJ:n valmistelu jatkuu maankäyttösuunnitelman kanssa käytävällä vuoropuhelulla ja perusstrategian eri osa-alueiden täsmentämisellä alkuvuodesta 2014. Arvioinnin lähtöaineiston muodostavat alustavan perusstrategian ja maankäyttövaihtoehtojen materiaalit. Arvioinnin toisessa vaiheessa tunnistetaan vaihtoehtojen merkittävien vaikutusten ja kohdentumisen eroja ja tuetaan suunnitelmaluonnoksen valmistelua. Toimenpiteiden vaikuttavuutta arvioidaan erityisesti suhteessa asetettuihin tavoitteisiin.

Arvioinnin toisessa vaiheessa tarkasteltavia kysymyksiä ovat:

- HLJ:n alustavan perusstrategian ja maankäyttövaihtoehtojen yhteensovittamiseen liittyvät merkittävät vaikutukset ja keskeiset erot suhteessa tavoitteiden saavuttamiseen
- erot vaihtoehtojen toteutettavuudessa
- toimintaympäristön muutosten luomat mahdollisuudet ja aiheuttama riski vaihtoehdon toteutumiselle
- vaikutusten kohdentuminen
- vaikutukset valittujen esimerkkialueiden saavutettavuuteen

3.3 Vaihe 3: HLJ 2015 -luonnoksen arviointi

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maankäyttösuunnitelman luonnosten laatiminen alkavat alustavan aikataulun mukaan keväällä 2014 edeltävien vaiheiden tulosten perusteella.

Arvioinnin kolmannessa vaiheessa arvioidaan HLJ 2015 -luonnosten vaikutukset kattavasti. Maankäyttösuunnitelman valmistelua hyödynnetään erityisesti arvioitaessa HLJ 2015:n yhdyskuntarakenteellisia ja saavutettavuuteen liittyviä vaikutuksia.

Arvioitavia kysymyksiä ovat:

- HLJ-luonnoksen kattava vertailu arviointikehikkoon sisältäen tavoitteet merkittävät vaikutukset ja niiden lieventämismahdollisuudet
- vaikutusten kohdentuminen sekä jatkosuunnittelussa huomioon otettavat tekijät
- toimintaympäristön muutosten luomat mahdollisuudet ja aiheuttama riski HLJ:n toteutumiselle
- vaikutukset alueiden saavutettavuuteen

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos ja sen ympäristöselostus valmistuvat lausuntoja ja kannanottoja varten syksyllä 2014. Suunnitelmaluonnos ja ympäristöselostus lähtevät lausuntokierrokselle samaan aikaan maankäyttösuunnitelman kanssa.



4 Tarkasteltavat vaikutukset ja arviointikehikko

4.1 Arviointikehikko

Arviointikehikon muodostamisessa pyritään strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistamiseen. Tavoitteet, nykytila, käsitys tulevaisuuden kehityksestä, haasteet ja riskit, merkittävät ympäristövaikutukset sekä vaikutusten kohdentuminen muodostavat arviointikehikon kokonaisuuden.



Kuva 8. Vaikutusten arviointikehikon muodostuminen.

Arviointikehikon tavoitteet muodostuvat maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteisistä tavoitteista sekä näiden tarkemmista tavoitteista. HLJ 2015 -nykytilaselvitys, HLJ 2015:n tulevaisuus- ja rahoitustarkastelut (TUURI) sekä liikennemuodoittaisissa selvityksissä tunnistetut haasteet ja riskit ovat keskeistä lähtökohta-aineistoa, kun tunnistetaan riskejä ja haasteita. Lisäksi käytetään vuorovaikutustilanteista esiin nousevia haasteita. Merkittävät ympäristövaikutukset on täsmennetty HLJ 2011:n ja sen seurannan pohjalta. Erityistä huomiota kiinnitetään liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamiseen. Merkittävyyttä analysoidessa tarkastellaan niitä vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä seudullisen strategisen suunnittelun tasolla.

Vaikutusten kohdentumisessa määritellyt kohderyhmät ja -aluejaot sekä vuorovaikutustilaisuudet täydentävät merkittävyyden arviointia. Kohdistumista tarkastellaan erikseen merkittävästi liikennettä synnyttävien toimintojen kannalta sekä liikkujatarinoiden avulla.

Arviointikehikkoa käytetään kaikissa arvioinnin vaiheissa tarkasteltavien vaikutusten raamina. Arviointikehikon osat ja tarkastelutapa painottuvat eri vaiheissa hieman eri tavoin. Ensimmäisessä vaiheessa arvioitaessa alustavaa HLJ:n perusstrategiaa huomio kiinnittyy merkittäviin muutoksiin liikennejärjestelmäsuunnitelman perusratkaisuissa ja niiden merkittäviin vaikutuksiin. Toisessa vaiheessa arvioitaessa alustavan perusstrategian ja maankäyttövaihtoehtojen yhteensovittamista huomio kiinnittyy vaikutuserojen tunnistamiseen. Kolmannessa vaiheessa arvioitaessa HLJ 2015 -luonnoksen vaikutuksia esitetään kaikki vaikutukset arviointikehikon mukaisesti ja nostaen esiin merkittävät vaikutukset.

4.2 Alustavat tavoitteet ja tavoitetasot

Arviointikehikon tavoitteet muodostuvat maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteisistä tavoitteista sekä näiden tarkemmista tavoitteista liikenteen osalta.

MAL-VISIO (luonnos)

Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena.

Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas. Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen ja yrittämisen vaihtoehtoja.

Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

MAL-TAVOITTEET (luonnos)

- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja toimintaedellytykset.
Monipuolinen ja toimiva seutu houkuttelee lisää investointeja
- Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi.
Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän energiatehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä.
Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monimuotoiselle asuntotuotannolle.
- Varmistamme asuntotuotannon ja palvelurakentamisen edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

Kuva 9. MAL-visio ja tavoitteet (luonnos),

HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta 31.10.2013, MAL-nk 7.11.2013.

HLJ:n strategiaselvityksessä määritetään tämän arviointiohjelman kanssa samanaikaisesti HLJ:n tavoitetasoja ja niitä kuvaavia mittareita. Tarkoitus on hyödyntää näitä osana vaikutusten arviointia. Alustavat HLJ 2015 -tavoitteet ovat sujuvuus ja vastuullisuus.

SUJUVUUS

- Matka- ja kuljetusketjut ovat sujuvia ja luotettavia lähelle ja kauas.
- Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee
- Pyöräily on houkuttelevaa ja sujuvaa.
- Ajoneuvoliikenteen ruuhkautuminen on hallinnassa.

VASTUULLISUUS

- Liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla.
- Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjätarpeisiin.
- Ihmisten on helppo valita vastuullisia kulkutapoja.
- Liikenteen ympäristöhaitat ja -kuormitus vähenevät.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti

4.3 Haasteet ja riskit

HLJ 2015 –nykytilaselvitys (NYYTTI), HLJ 2015:n tulevaisuus- ja rahoitustarkastelut (TUURI) sekä liikennemuodoittaisissa selvityksissä tunnistetut haasteet ja riskit ovat keskeistä lähtökohta-aineistoa, kun tunnistetaan riskejä ja haasteita. Lisäksi arvioinnin vuorovaikutustilanteissa esiin nousevat haasteet ja riskit tullaan sisällyttämään osaksi arviointia.

Nykytilaselvityksessä tunnistettiin yhteiskuntapoliittisiin päätöksiin ja suunnitteluun liittyviä haasteita ja arvioitiin niiden painoarvon kehitystä vuosina 2008–2012.

Nykytilaselvityksen mukaan seuraavien haasteiden painoarvo on kasvanut voimakkaasti:

- Kunta- ja palvelurakenneuudistus
- Rahoituksen riittävyys ja resurssien tehokas käyttö
- Maankäytön, Asumisen, Liikenteen, Palveluiden ja Elinkeinojen kokonaisuuden eli MAL-PE-ajattelun toteutus ja kokonaisuuden hallinta
- Käyttäjälähtöisyys ja palvelutasoajattelu, matka- ja kuljetusketjujen toimivuus yli liikennemuotojen, solmukohtien merkityksen kasvu, liityntäpysäköinnin rooli osana liikennejärjestelmää
- Helsingin seudun voimakas kasvu

Seuraavien haasteiden painoarvo on kasvanut:

- Työpaikkamäärien ja -sijoittumisen kehitys
- Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen, liikenteen kysynnän hallinta, oikeudenmukainen ja tavoitteita tukeva hinnoittelu
- Globaalien markkinoiden haasteet
- Vaiheistuksen, vaikuttavuuden ja priorisoinnin korostuminen
- Yhteistyö kuntien ja muiden toimijoiden kesken, MAL-aiesopimusten sitovuus
- Älykkäät teknologiat
- Seudun kasvun merkitys ja logistinen aseman vaikutus rahoitukseen ja sen jatkuvuuteen

Nykytilaselvityksen mukaan seuraavien haasteiden painoarvo on pysynyt ennallaan:

- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen
- Joukkoliikenteen kilpailukyyn heikkeneminen
- Liikenteen melu, päästöt ja energiatehokkuus
- Ilmastonmuutosten ja ilmastopakolaisuuden seuraukset
- Liikenneturvallisuus
- Seudun kasvuvauhdin vaihtelu
- Joustavuuden tarve suhteessa valtakunnallisiin rataverkkopäätöksiin ja henkilöautoilun edellytysten muutoksiin
- Ikääntyvä väestö
- Seudun sosiaalisten epätasapainotekijöiden hahmotus ja yhdistäminen MALPE-ajatteluun

Tulevaisuus- ja rahoitustasotarkasteluissa todettiin seudun kasvun asettavan kaikkein merkittävimmän haasteen liikennejärjestelmän toimivuuden ylläpidossa ja kehittämisessä. Rahoituksen riittävyys ja resurssien tehokas käyttö tulee huomioida liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikenteen rahoituksen eri tasoihin tulee varautua.

4.4 Merkittävät ympäristövaikutukset

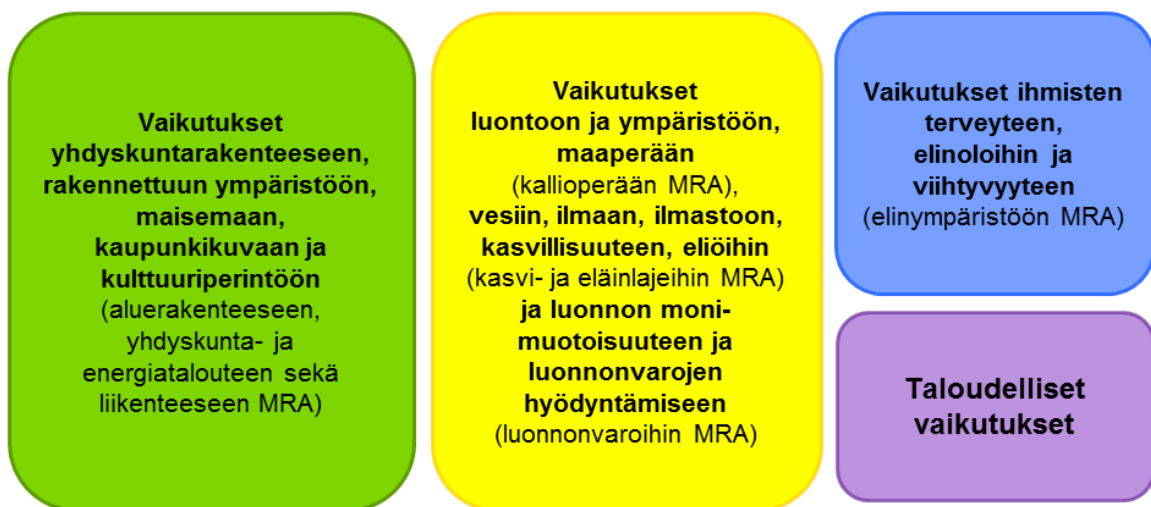
SOVA -lain (2005/200/ 2§) sekä maankäyttö ja rakennusasetuksen (1999/895/1 §) vaikutuksista on tunnistettu ne vaikutukset, joihin suunnitelmilla todennäköisesti voi olla merkittäviä vaikutuksia. Lähtökohtana merkittävien vaikutusten tunnistamiselle on ollut HLJ 2011:n yhteydessä vuorovaikutteisesti laadittu luettelo vaikutuksista, jotka voivat olla merkittäviä liikennejärjestelmätasolla. Luetteloa on tarkistettu erityisesti siksi, että kytkentä maankäytönsuunnitteluun on edelliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan verrattuna entistään tiivistynyt.

Ohjelman laadinnassa on pohdittu erityisesti elinoloihin ja elinympäristöön kohdistuvien vaikutusten kohdentamista. Elinympäristöllä tarkoitetaan elämäntavan kokonaisuutta ja siihen liittyviä arjen ajankäytön haasteita. Elinolot aihealueeseen kuuluvat puolestaan ihmissuhteita, hyvinvointia, elämänlaatua, sosiaalista osallistumista ja turvallisuutta kuvaavat tiedot. Vaikutusten arvioinnissa elinoloissa tapahtuvia muutoksia arvioidaan virkistysmahdollisuuksiin, kävelyn ja pyöräilyn palvelukykyyn, autoriippuvuuteen ja liikkumiskustannuksiin kohdistuvien muutosten avulla sekä käyttäen luvussa 5 tarkemmin kuvattuja liikkujatarinoita sekä esimerkkikohteita ja -alueita. Elinolojen ja elinympäristön muutoksia arvioidaan myös taloudellisten kysymysten näkökulmasta.

Rahoituksen kohdentaminen, liikennejärjestelmän rahoituksen turvaaminen ja seudun kilpailukykyyn liittyvät keskustelut ovat korostaneet entisestään taloudellisen arvioinnin tarvetta. Taloudellisia vaikutuksia käsitellään SOVA:ssa usein rajallisesti esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmissa liikkujan kustannusten muutoksina. HLJ 2015:n arvioinnissa tarkastellaan taloutta laajemmin huomioon ottaen sekä liikennejärjestelmän että

maankäytön näkökulma. Maankäytön ja liikenteen taloudellisten vaikutusten arviointi ohjelmoidaan erillisenä työnä yhdessä maankäyttösuunnitelman kanssa, mutta tuloksia on tarkoitus tarkastella SOVA:n yhteydessä.

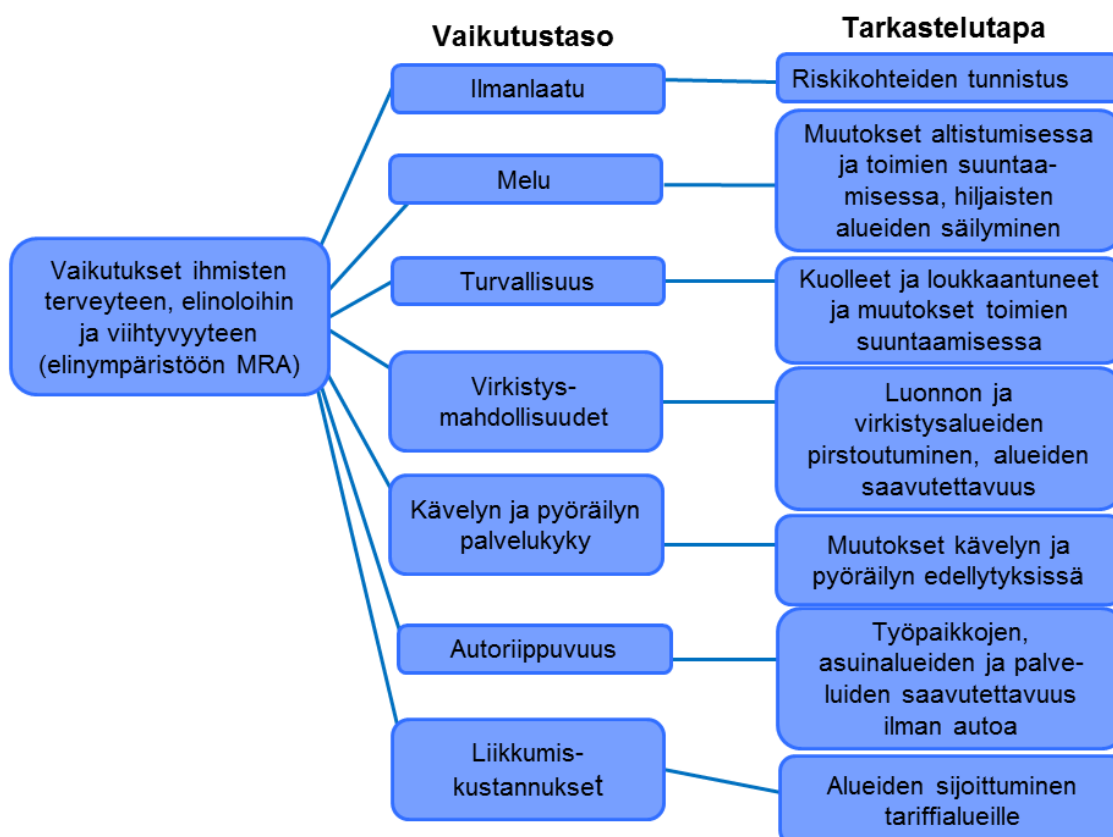
Arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä tällä suunnittelun tasolla pyrittäessä liikennejärjestelmäpäättökseen ja luomaan edellytyksiä MAL-aiesopimuksen 2016–2019 laadinnalle. Tärkeää arvioinnissa on strategisten valintojen tukeminen sekä ympäristövaikutusten tunnistaminen, joihin myöhemmissä suunnitteluvaiheissa on tarpeen kiinnittää huomiota. Merkittävät vaikutukset on esitetty seuraavissa taulukoissa SOVA-lain sekä Maankäyttö- ja rakennuslain vaikutustyyppien mukaisesti. Jo HLJ 2011:n arviointi tehtiin kyseisten vaikutustyyppien mukaisesti. Erona aiempaan on tiiviimpi kytkentä maankäytönsuunnitteluun ja siten eräiden vaikutustarkasteluiden syveneminen. Näitä vaikutuksia ovat esimerkiksi vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, kävelyn ja pyöräilyn palvelukykyyn, autoriippuvuuden edellytyksiin ja liikkumiskustannuksiin, ilmastomuutoksen hillintään, siihen sopeutumiseen ja energiakulutukseen, ihmisiin kohdistuviin vaikutuksiin sekä luonnon monimuotoisuuteen.



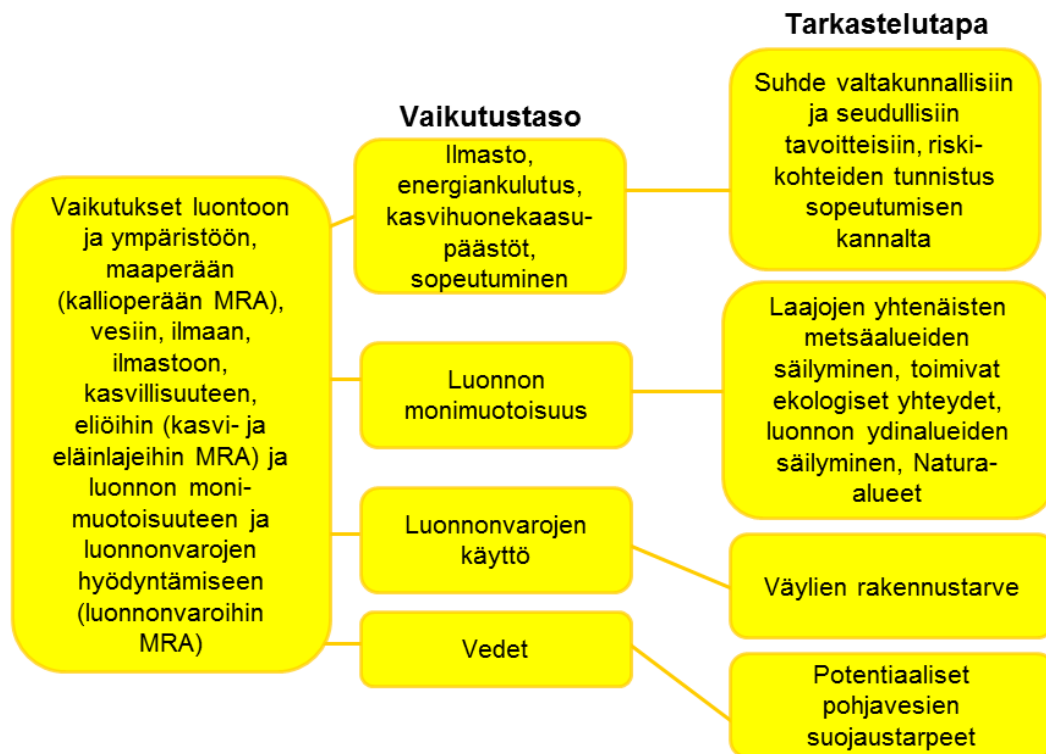
Kuva 10. Arvioinnin osa-alueet HLJ 2015:n arvioinnissa.



Kuva 11. Rakennetun ympäristön vaikutustyyppin tarkastelut HLJ 2015:n arvioinnissa.



Kuva 12. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten tarkastelut HLJ 2015:n arvioinnissa.



Kuva 13. Luontoon kohdistuvien vaikutusten tarkastelut HLJ 2015:n arvioinnissa.

5 Vaikutusten kohdistuminen

5.1 Vaikutusten kohdistumisen arvioinnin tarkoitus

Vaikutusten kohdistumisen tarkastelulla pyritään tunnistamaan vaikutusten kohdentumisen alueellisia ja ihmisryhmittäisiä vaikutuksia, joihin maankäytöllä ja liikenteellä vaikutaan. Kohdistumista tarkastellaan erikseen merkittävästi liikennettä synnyttävien toimintojen kannalta sekä liikkujatarinoiden avulla. Arvioinnissa pyritään nostamaan esiin kohdistumisen kannalta merkittäviä vaikutuksia ja tunnistamaan vaihtoehtojen eroja suhteessa kohdistumiseen. Tavoitteena on havainnollistaa strategisen tason toimien vaikutuksia ihmisten elämään ja alueiden kehittämiseen.

Vaikutusten arvioinnin ensimmäisessä vaiheessa arvioidaan HLJ 2015:n alustavan perusstrategian ja erityiskohteiden vaikutuksiltaan merkittäviä kysymyksiä. Vaikutusten kohdentumisen tarkasteluissa tunnistetaan liikennejärjestelmän perusstrategian aiheuttamat muutossuunnat. Liikkujatarinoiden avulla kuvataan, miten alustava perusstrategia vaikuttaa liikkujien mahdollisuuksiin kulkea seudulla ja millaisia elämäntapamuutoksia se saattaa aiheuttaa. Tarkasteluja hyödynnetään asukasvuorovaikutuksessa.

Arvioinnin toisessa vaiheessa arvioidaan maankäyttösuunnitelman vaihtoehtojen ja perusstrategian yhteensovittamisen vaikutuksiltaan merkittävät tekijät. Tarkasteluissa tunnistetaan vaihtoehtojen vaikutukset ja keskeiset erot kaupunkiseudun eri osissa sekä erot valittujen liikkujien ja heidän perheidensä liikkumismahdollisuuksissa ja mahdollisuuksissa elämäntapavalintoihin. Tarkasteluiden tuloksia hyödynnetään vuorovaikutuksessa ja tiedottamisessa.

Arvioinnin kolmannessa vaiheessa arvioidaan HLJ-luonnoksen vaikutukset kattavasti. Tarkastelut tehdään arviointikehikon mukaisesti ja niissä pyritään tunnistamaan luonnosten merkittävien vaikutusten ja kohdentumisen erot sekä jatkosuunnittelussa huomioon otettavat vaikutuskohteet.

Alueellisia tarkasteluja tehdään ja aluejakona käytetään esimerkiksi jakoa pääkaupunkiseutuun ja KUUMA-seutuun erotellen ratakunnat ja ei-ratakunnat. Liikkumiskustannuksia arvioitaessa on pohjana Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin vyöhykerajat (HSL 3/24.1.2012).

5.2 Merkittävät liikennettä synnyttävät alueet

Liikennejärjestelmän näkökulmasta on keskeistä tarkastella alueita, joilla on merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen ja liikkumiseen. Tällaisia kohteita ja alueita ovat esimerkiksi työpaikka-alueet, satamat, vapaa-ajan kohteet ja kauppakeskukset.

Arvioinnissa tarkastellaan merkittäviä liikennettä synnyttäviä alueita ja niiden saavutettavuutta sekä joukkoliikenteellä että henkilöautolla. Tarkastelulla saadaan esiin, miten laa-

jalta alueelta kyseisiin toimintoihin on käyttäjien mahdollista saapua tietyn ajan puitteissa ja miten liikennejärjestelmän kehittäminen muuttaa saavutettavuutta. Arviointi antaa tietoa joukkoliikenteen ja henkilöauton suhteellisesta kilpailuasetelmasta ja palveluiden saavutettavuudesta ilman omaa autoa. Tarkastelua voidaan hyödyntää myös taloudellisten vaikutusten arvioinnissa esimerkiksi alueellista kilpailukykyä arvioitaessa.

5.3 Liikkujatarinat

Vaikutusten kohdistumista havainnollistetaan liikkujatarinoilla kaikissa arviointivaiheissa. Esimerkkitapaukset edustavat suurempia liikkujaryhmiä. Tarkastelussa esitetään, mitä liikkujaryhmiä esimerkkitapaus edustaa ja minkä kokoisia nämä ryhmät ovat. Tarkastelut sisältävät kuvauksen siitä, mikä tapauksen edustaman ryhmän liikkumisessa on keskeistä. Tarkasteluissa kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset esimerkkitapauksen liikkumiselle.

Liikkujatarinat rakennetaan HLJ 2011:n esimerkkitarkastelujen pohjalta. Jatkokehittämisessä hyödynnetään seurantaindikaattoreita, HLJ-barometriä ja liikenne- ja ympäristötutkimusaineistoja. HLJ-barometri on kysely, jossa selvitettiin seudun asukkaiden asenteita ja mielipiteitä liikennejärjestelmän kehittämistavoitteista ja -toimista. Barometriä käytetään pohdittaessa mahdollisuuksia elämäntapamuutoksiin. Liikennetutkimusten tuloksia voidaan käyttää esimerkkitarkastelujen tukena antamaan laadulliselle tarkastelulle suuruusluokka näkökulmaa.

Liikkujatarinoiden tukena käytetään lisäksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011:n jatkotyönä kehitettyä analyysimenetelmä SAVU, jossa kuvataan vyöhykkeiden avulla, miten erilaiset palvelut ja työpaikat on mahdollista saavuttaa joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. SAVU-menetelmä on kehitetty liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteista suunnittelua varten ja sitä on hyödynnetty muun muassa HLJ-työssä ja MAL-aiesopimuksen valmistelussa ja seurannassa. Myös edellisessä luvussa 5.2. kuvattua eri kohteiden saavutettavuustarkastelua hyödynnetään liikkujatarinoiden tukena.

Keskeisiä arviointikohteita ovat mm. vaikutukset työpaikkojen ja vapaa-ajan palveluiden saavutettavuuteen sekä vapaa-ajan palveluiden ja virkistyspaikkojen saavutettavuus. Lisäksi kuvataan elämäntapaan (esim. autottomuus, ekologisuus) ja vapaa-ajan liikkumiseen liittyviä muutoksia (esim. lasten harrastusmatkat). Tarkastellaan myös liikkumisen kustannuksia Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin vyöhykerajojen ja lippujen hinnoitteluperiaatteiden pohjalta (HSL 3/24.1.2012).

Liikkujatarinoiden avulla havainnollistetaan ja nostetaan esiin liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia ja keskeisiä liikkumiseen liittyviä asioita ja valinnan mahdollisuuksia. Liikkujatarinoita hyödynnetään suunnittelun ja arvioinnin vuorovaikutuksessa ja viestinnässä.

6 Vuorovaikutus

6.1 HLJ:n viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma

Helsingin seudun aiesopimuksen 2012–2015 edellyttämän maankäyttösuunnitelman (MASU) ja siihen sisältyvän asuntopoliittisen ohjelman laatiminen on käynnistynyt tiiviissä yhteistyössä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 valmistelun kanssa. Yhteistyö toteutuu myös vaikutusten arvioinnissa sekä viestinnässä ja vuorovaikutuksessa. HLJ-työssä vuorovaikutus on oleellinen osa suunnitelman valmistelua ja arviointia.

Vuorovaikutus ja viestintä perustuvat HLJ 2015:n ja maankäyttösuunnitelman viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelmiin. Maankäyttösuunnitelman ja HLJ 2015:n viestintää ja vuorovaikutusta on suunniteltu ja ohjelmoitu vuosille 2014–2015 yhteisessä vuorovaikutussuunnitelmassa. Vaikutusten arvioinnin tavoitteena on, että arvioinnin välitulokset ja johtopäätökset esitetään kiteytetysti ja havainnollisesti valmistelun ja poliittisen käsittelyn eri vaiheissa siten, että valinnat ja onnistunut vuorovaikutus ovat mahdollisia.

Tietoa valmistelusta ja arvioinnista jaetaan nettisivujen kautta. HSL:n nettisivujen osasta: hsl.fi/hlj löytyy tietoa HLJ-työn valmistelusta ja arvioinnista. Tällä sivustolla julkaistaan myös HLJ-työn aineistoja. HLJ 2015 -suunnitelman ja maankäyttösuunnitelman etenemisestä kerrotaan helsinginseutu.fi/masu -sivustolla. Sidosryhmille sekä muille HLJ-työstä kiinnostuneille on mahdollisuus tilata HLJ-Uutiskirje, joka ilmestyy noin kolme kertaa vuodessa.

Nettisivujen ja HLJ-uutiskirjeen lisäksi asukkailla on mahdollisuus keskustella ja antaa kommentteja suunnitelmasta keväällä 2014 järjestettävässä yleisötilaisuudessa. Tilaisuus järjestetään yhdessä maankäytönsuunnittelun kanssa.

6.2 Valmistelun vuorovaikutusryhmät

HLJ 2015 -suunnitelman valmistelua ohjaa ja valvoo HLJ:n valmistelun johtoryhmä, HSL:n HLJ-toimikunta. HLJ-toimikunta toimii myös SOVA-työn johtoryhmänä. Toimikunnan asettaa syksyllä 2013 SOVA-työryhmän, joka ohjaa arvioinnin käytännön toteutusta, ja jossa on edustajia myös maankäyttösuunnitelman valmistelusta.

Tärkeitä yhteisiä liikenteen ja maankäytön strategisia lähtökohtia ja linjauksia käsitellään myös Helsingin seudun MAL-neuvottelukunnassa.

Maankäyttösuunnitelman ja HLJ:n yhteisvalmistelua koordinoi MASU-koordinointiryhmä, jossa on HLJ 2015 -projektin edustus.

Helsingin seudun maankäyttö- ja liikenneneuvottelukunta käsittelee myös suunnitelmien valmistelua sekä laatii pitkänaikavälin tavoitteita ja tahtotilaa.

HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäättökseen liikennejärjestelmäluonnokseen ja siitä saatuihin lausuntoihin ja kannanottoihin perustuen. Hallitus lähettää liikennejärjestelmäpäättökseen KUUMA-kunnille KUUMA-johtokunnan kautta ja esittää niille suunnitelman hyväksymistä ja toteutuksen aiesopimuksen valmistelua.

7 Aikatauluja

Seuraavassa on esitetty ohjelman laadinnan aikaan tiedossa olevat arvioinnin kannalta keskeiset vuorovaikutustilanteet.

Syksy 2013

- Helsingin seudun luottamushenkilöseminaari 5.-6.9.2013
- HLJ-toimikunnan kokoukset 5.6.2013, 15.8.2013, 31.10.2013, 16.12.2013
- HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteinen työkokous 31.10.2013
- MAL-neuvottelukunta 24.9.2013
- MASU-koordinointiryhmän kokoukset
- Epäviralliset viranomaisneuvottelut SOVA-yhteysviranomaisen kanssa (ELY) 17.4.2013, 18.9.2013
- SOVA-työryhmän kokoukset
- SOVA:n virallinen kuuleminen SOVA-yhteysviranomaisen kanssa (ELY) 4.12.2013
- SOVA-kuulutus

Kevät 2014

- HLJ-toimikunnan kokoukset
- HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiset kokoukset ja tilaisuudet
- SOVA-työryhmän kokoukset
- MASU-koordinointiryhmän kokoukset
- HLJ 2015:n ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman yleisötilaisuus, alustava ajankohta 1.4.2014

Syksy 2014

- Helsingin seudun luottamushenkilöseminaari, alustava ajankohta 26.8.2014
- HLJ 2015:n luonnoksen ja arviointiselostuksen valmistumisesta tiedottaminen

Kevät 2015

- HLJ 2015 -luonnoksesta ja arviointiselostuksesta saatujen lausuntojen ja kannanottojen johtopäätökset

HSL:n julkaisuja 23/2013
ISSN 1798-6184
ISBN 978-952-253-210-7 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi