



29

.....
20.10.2011

HLJ 2011:n jälkiarviointi, sidosryhmäkysely



www.hsl.fi

HLJ 2011:n jälkiarvointi, sidosryhmäkysely

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

Lisätietoja: Johanna Vilkuna puhelin 040 869 7836
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Graafit: HLJ 2011
Kansikuva: Reijo Helaakoski

Edita Prima Oy
Helsinki 2011

Esipuhe

Helsingin seudulle on tehty ensimmäistä kertaa seudun 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011. HSL:n hallitus hyväksyi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja teki liikennejärjestelmäpäätöksen 29.3.2011. KUUMA-hallitus hyväksyi 19.4.2011 omalta osaltaan liikennejärjestelmäpäätöksen.

HLJ 2011 -suunnitelma päivitetään neljän vuoden välein, ja sitä pyritään kehittämään jatkuvasti niin sisällöltään kuin menetelmiltäänkin. Kehittämistarpeista on pyydetty kommentteja suunnitteluun osallistuneilta ja sitä seuranneilta tahoilta jälkiarviointikyselyn muodossa. Kyselyn painopiste oli suunnitelman onnistuneisuuden arvioimisessa sekä seuraavan suunnittelukierroksen ohjelmoinnin ideoinnissa.

Jälkiarvioinnin suunnitteli ja toteutti Linea Konsultit Oy vastuullisena tekijänä Annamari Ruonakoski ja teknisenä asiantuntijana Mikko Seila. Arviointityötä ohjasivat Johanna Vilkuna ja Outi Janhunen HSL:stä. Erityinen kiitos kuuluu kyselyyn vastanneille, joiden kiinnostus suunnittelua kohtaan oli jälkiarvioinnin toteuttamisen olennainen edellytys. Heidän esittämänsä arviot, ideat ja ehdotukset ovat hyvänä evästyksenä Helsingin seudun liikennejärjestelmätyön kehittämiseksi jatkossa.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Annamari Ruonakoski ja Mikko Seila, Linea Konsultit Oy			Päivämäärä 20.10.2011
Julkaisun nimi: HLJ 2011:n jälkiarviointi, sidosryhmäkysely			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tiivistelmä:			
Jälkiarvioinnin tarkoituksena oli kartoittaa näkemyksiä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) hyvistä ja huonoista puolista sekä koota ajatuksia ja ideoita suunnittelun kehittämistarpeista hyödynnettäväksi seuraavan HLJ-kierroksen valmistelussa. HLJ 2011 -jälkiarviointikysely lähetettiin 156:lle työssä mukana olleelle tai sitä seuranneelle henkilölle. Kyselyn vastausprosentti oli 22. Aktiivisimpia vastaajia HLJ 2011 -jälkiarviointikyselyssä olivat HSL:n hallituksen jäsenet ja varajäsenet, HSL-kuntien asiantuntijat sekä valtionhallinnon asiantuntijat. Vastaajaryhmistä HSL:n hallituksen jäsenet antoivat yleensä koko vastaajajoukon keskiarvoa myönteisempiä sekä järjestöt ja vastaavat sidosryhmät kriittisimpiä arvosanoja. Erot eivät kuitenkaan olleet kovin suuria. Suunnittelun organisoinnissa ja viranomaisvuorovaikutuksessa onnistuttiin vastausten perusteella hyvin. Vuorovaikutuksen painopiste oli viranomaisvuorovaikutuksessa, jonka määrää pidettiin sopivana. Järjestöjen ja asukkaiden suuntaan tapahtuvassa vuorovaikutuksessa ja tiedottamisessa nähtiin vastauksissa kehittämisen varaa. Vastaajien selvän enemmistön mielestä suunnittelualueen laajentaminen 14 kuntaa kattavaksi onnistui hyvin tai kohtalaisesti. HLJ 2011 -suunnitelman kaikkia osia pidettiin kyselyyn vastanneiden keskuudessa onnistuneina. Vision ja kärkitavoitteiden ohjausvaikutusta suunnitelman sisältöön pidettiin vahvempana kuin PLJ 2007 -jälkiarvioinnissa. Myös strategiakehikon rakennetta, osaselvitysten aihevalintoja ja toimenpidekokonaisuuksia pidettiin onnistuneina. Vaikutusten arviointi onnistui hyvin tai erinomaisesti vastaajista kahden kolmanneksen mielestä. Vaikutusten arvioinnin ohjausvaikutusta suunnitelman sisältöön pidettiin vahvempana kuin PLJ 2007 -jälkiarvioinnissa. Avovastaukset eivät keskittyneet selvästi tiettyjen aiheiden ympärille. Ne sisälsivät kuitenkin useita huomionarvoisia yksittäisiä kehittämisehdotuksia, joista tärkeimpiä olivat suunnitelman selkeyttäminen ja tuloksien tiivistäminen jo ennen suunnitelman valmistumista. Vuorovaikutusta toivottiin lisäävän etenkin järjestöjen ja KUUMA-kuntien asukkaiden suuntaan. Suunnitelman sisällön kehittämiseksi esitettiin muun muassa maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen yhteensovittamisen vahvistamista, rahoituksen sitomista tiettyyn tasoon sekä seurannan kehittämistä.			
Avainsanat: Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu, suunnittelun arviointi.			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 29/2011			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: Suomi	Sivuja: 36
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-119-3 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Annamari Ruonakoski och Mikko Seila, Linea Konsultit Oy			Datum 20.10.2011
Publikationens titel: Utvärdering av HLJ 2011, enkät till intressegrupperna (HLJ 2011:n jälkiarviointi, sidosryhmäkysely)			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Sammandrag:			
Avsikten med utvärderingen var att kartlägga synpunkterna på för- och nackdelarna med Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2011) samt samla tankarna och idéerna om vidareutvecklingen av planeringen för att användas vid beredningen av nästa HLJ-runda. Utvärderingsenkäten sändes till 156 personer som deltagit i arbetet eller följt arbetet på nära håll. Svarsprocenten var 22. De som svarade mest aktivt på enkäten var styrelsemedlemmarna och ersättarna i styrelsen för HRT, sakkunniga i HRT-kommunerna samt sakkunniga inom statsförvaltningen. Av grupperna som svarade gav medlemmarna i HRT:s styrelse allmänt positivare svar än genomsnittet, medan organisationer och motsvarande intressegrupper gav mera kritiska betyg. Skillnaderna var dock inte särskilt stora. På basis av svaren lyckades organiseringen av planeringen och växelverkan mellan myndigheterna väl. Tyngdpunkten för växelverkan låg vid interaktionen mellan myndigheterna. Graden av växelverkan ansåg vara lämplig. Av svaren att döma kunde dock den växelverkan och information som riktade sig till organisationerna och invånarna vidareutvecklas. En klar majoritet av dem som svarade ansåg att utvidgningen av planeringsområdet till att täcka 14 kommuner lyckades väl eller ganska bra. De som svarade ansåg alla delar av HLJ 2011-planen vara nyttiga. Visionens och huvudmålens styrande effekt på innehållet i planen ansågs vara starkare än vad som var fallet vid utvärderingen av PLJ 2007. Konstruktionen av de strategiska ramarna, valet av tema för delutredningarna och åtgärdshelheterna ansågs också vara lyckade. Konsekvensbedömningen av HLJ 2011 -planen lyckades väl eller utmärkt väl ansåg två tredjedelar av dem som svarade. Konsekvensbedömningens styrande effekt på innehållet i planen ansågs vara starkare än vad som var fallet vid utvärderingen av PLJ 2007. De öppna svaren koncentrerades inte tydligt till några vissa ämnesområden. De innehöll dock flera beaktansvärda enskilda förslag till utveckling, bland vilka de viktigaste var att tydliggöra planen och sammanfatta resultaten redan innan planen görs klar. Man önskade mera växelverkan i synnerhet i riktning mot organisationerna och invånarna i KUUMA-kommunerna. För utvecklingen av innehållet i planen föreslogs bland annat att samordningen av markanvändningen, boendet, trafiken, servicen och näringarna stärks, att finansieringen binds till en viss nivå och att uppföljningen vidareutvecklas.			
Nyckelord: Helsingforsregionens trafiksystemplan, utvärdering av planeringen			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 29/2011			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Språk: finska	Sidantal: 36
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-119-3 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik. PB 100. 00077 HRT. tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Annamari Ruonakoski and Mikko Seila, Linea Consultants Ltd.		Date of publication 20.10.2011	
Title of publication: Ex Post Evaluation of HLJ 2011, Stakeholder questionnaire			
Financed by / Commissioned by: HSL Helsinki Region Transport			
The aim of the ex post evaluation was to seek views on what is good and not so good about the Helsinki Region Transport System Plan (HLJ 2011), and to gather development ideas related to planning to be used when preparing for the next round of HLJ. The HLJ 2011 ex post evaluation questionnaire was sent to 156 persons who had either participated in the drawing up of the plan or followed its progress. The response rate was 22. The most active respondents were members and deputy members of the Executive Board of HSL, experts from HSL's member municipalities and experts from State administration. The members of the Executive Board of HSL generally gave scores higher than the average, while organizations and other similar stakeholders were more critical. The differences were, however, not particularly significant. The responses showed that the organization of planning and interaction with authorities, who were the focus of interaction, was successful. The respondents indicated that the volume of interaction with authorities was good. By contrast, interaction with and communications to different organizations and residents could be improved. A clear majority of the respondents thought that the expansion of the planning area to cover 14 municipalities was very successful or quite successful. All parts of the HLJ 2011 plan were considered to be successful. The impact of the vision and key goals on the content of the plan was considered to be stronger than in the case of PLJ 2007. The structure of the strategy framework, choice of sub-study subjects and sets of measures were also complimented. Two thirds of the respondents thought that the impact assessment was either successful or very successful. The effect of the impact assessment on the content of the plan was considered to be stronger than in the case of PLJ 2007. No clear themes emerged in the open-ended answers. However, they contained several noteworthy individual development proposals, the most important of them being making the plan clearer and summarizing the results already before the completion of the plan. More interaction was hoped for in particular with different organizations and residents of the KUUMA municipalities. In order to develop the content of the plan, the respondents suggested closer integration of land use, housing, transport, services and businesses, fixing financing at a certain level and improved monitoring.			
Keywords: Helsinki regions transport system planning, assessment of planning			
Publication series title and number: HSL publications 29/2011			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Language: Finnish	Pages: 36
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-119-3 (pdf)		
HSL Helsinki Region Transport, P.O.Box 100, 00077 HSL, tel. +358 (0) 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
1.1	Työn tausta	11
1.2	Arviointikyselyn tavoitteet ja toteutus	11
2	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011	12
2.1	HLJ 2011:n lähtökohtia	12
2.2	HLJ 2011:n valmistelu ja vuorovaikutus	13
2.3	HLJ 2011:n kehittämisohjelma.....	16
2.4	Vaikutusten arviointi (SOVA)	17
3	Jälkiarvioinnin tulokset	18
3.1	Kyselyyn vastanneet	18
3.2	HLJ 2011 -suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus onnistuivat hyvin.....	19
3.3	Vision ja kärkitavoitteiden ohjausvaikutus vahvistunut	21
3.4	Strategiakehikko ja osaselvitykset oikeaan osuneita.....	23
3.5	Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn toimenpidekokonaisuus vastaajien suosikki.....	24
3.6	Vaikutusten arviointi entistä vaikuttavampi	27
3.7	Aineiston määrää ei syytä lisätä	12
3.8	HLJ 2011:n parhaat ominaisuudet ja tärkeimmät saavutukset.....	30
3.9	Parannettavaa HLJ:ssä.....	31
3.10	Kehittämisohjelma toteutuu valtion ja kuntien yhteistyöllä.....	32
3.11	Ehdotuksia seuraavan HLJ-suunnitelman valmisteluun	32
4	Johtopäätökset	34

1 Johdanto

1.1 Työn tausta

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) on strateginen, seudullista liikennepolitiikkaa linjaava pitkän tähtäimen suunnitelma. Suunnitelma sisältää kaikki liikumismuodot. HLJ 2011 -suunnitelma on valmisteltu Helsingin seudun yhteisenä hankkeena osana maankäytön, asumisen ja liikenteen seutuyhteistyötä (MAL). Suunnitelman valmistelussa on tehty yhteistyötä myös Uudenmaan maakuntakaavan laadinnan kanssa. Suunnittelualue kattaa Helsingin seudun 14 kuntaa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein.

HSL:n hallitus hyväksyi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja teki liikennejärjestelmäpäätöksen 29.3.2011. KUUMA-hallitus hyväksyi 19.4.2011 omalta osaltaan liikennejärjestelmäpäätöksen. Tavoitteena on solmia MAL-aiesopimus suunnitelman toteuttamisesta valtion, kuntien ja HSL:n kesken. Näin varmistetaan toimenpiteiden toteuttaminen ja rahoitus osapuolten yhteistyönä.

HLJ-suunnitelman edeltäjiä olivat PLJ-suunnitelmat, jotka ovat pääkaupunkiseudun neljän kunnan alueelle laadittuja liikennejärjestelmäsuunnitelmia. HLJ 2011 on ensimmäinen Helsingin seudun 14 kunnan alueelle laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kahdesta viimeisistä PLJ-suunnitelmasta (PLJ 2002 ja PLJ 2007) on tehty vastaavat jälkiarvioinnit kuin nyt käsillä oleva. Jälkiarvioinnit ovat tuoneet esiin suunnitelmien kehittämistarpeita ja tärkeitä huomioon otettavia kysymyksiä, jotka ovat osaltaan ohjanneet seuraavien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaa.

1.2 Arviointikyselyn tavoitteet ja toteutus

Suunnittelijoiden ja eri suunnitteluosapuolten pyrkimyksenä on kehittää suunnittelua ja hyödyntää seudun aiempien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kokemukset. Jälkiarvioinnin tarkoituksena oli kartoittaa näkemyksiä HLJ 2011:n hyvistä ja huonoista puolista sekä koota ajatuksia ja ideoita suunnittelun kehittämistarpeista hyödynnettäväksi seuraavan HLJ-kierroksen valmistelussa.

Arviointi suoritettiin sähköpostikyselynä kesä- ja elokuussa 2011. Kysely sisälsi kaksikymmentäyksi monivalintakysymystä, joissa otettiin kantaa HLJ 2011 -suunnitelman ja suunnitteluprosessin eri osiin. Monivalintakysymyksissä oli myös vaihtoehto ”en osaa sanoa/en tunne asiaa”, jonka avulla pyrittiin parantamaan tutkimuksen luotettavuutta. Tekstissä esitetyt prosenttiluvut on laskettu niistä vastauksista, joissa käsiteltävään asiaan on otettu kantaa. Diagrammeissa on esitetty kysymykseen kantaa ottaneiden määrä sekä

vastausten keskiarvo asteikolla 1=huonosti – 5=erinomaisesti. Tällöin lähellä arvoa 3 oleva keskiarvo tarkoittaa kohtalaista kokonaisarvosanaa ja lähellä arvoa 4 oleva keskiarvo vastaavasti hyvää kokonaisarvosanaa. Mikäli asteikko poikkeaa tästä, on se kerrottu erikseen.

Kyselyssä oli myös kymmenen avointa kysymystä, joihin vastaajat saivat kirjata näkemyksiään HLJ-suunnittelun kehittämistarpeista. Monivalintakysymysten vastauksia on työssä arvioitu määrällisesti ja avokysymysten vastauksia laadullisesti.

Avokysymysten vastaukset sekä selittävät monivalintakysymyksiin annettuja vastauksia että tuovat esiin näkemyksiä suunnittelun kehittämistarpeista. Avokysymyksiin vastasi vain osa vastaajista, enimmillään vähän yli puolet. Kannattaa siis muistaa, että kehittämisehdotukset edustavat useimmiten yhden tai muutaman vastaajan näkemyksiä.

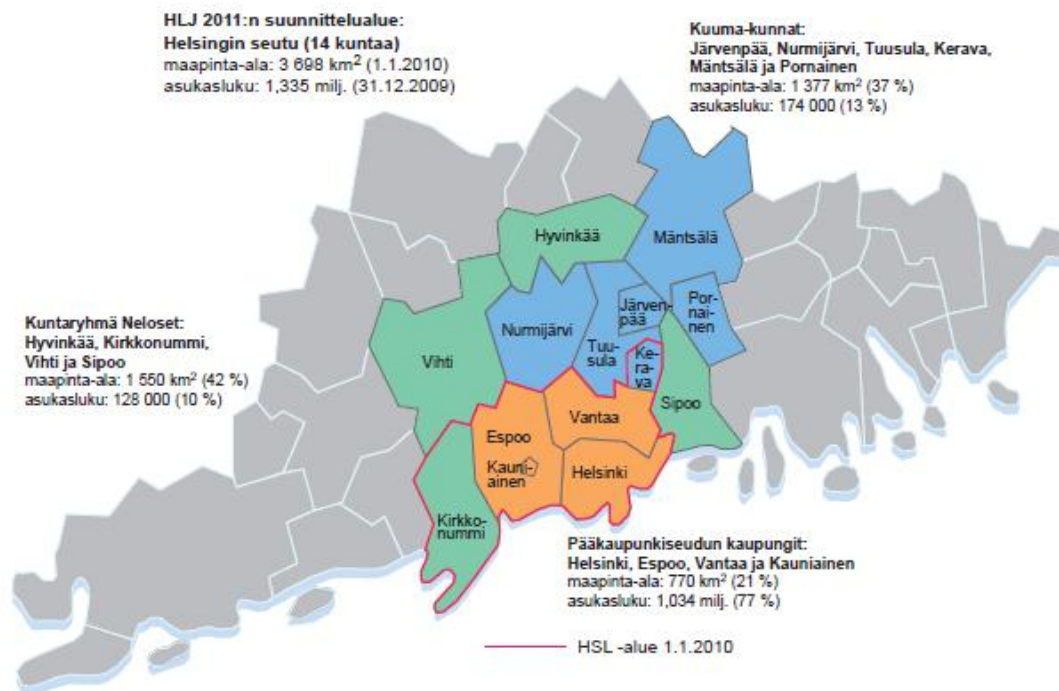
Vastausten analysoinnissa tarkasteltiin myös eri vastaajaryhmien välisiä eroja, ja merkittävät erot on tuotu esiin tekstissä. Silloin kun ryhmäkohtaisista eroista ei ole mainintaa, olivat eri tahoja edustavien vastaajien vastausten keskiarvot hyvin lähellä toisiaan.

Arvioinnin tuloksia on lisäksi verrattu PLJ 2007 -suunnitelman jälkiarvioinnin tuloksiin. Tämänkertaisessa kyselyssä oli enemmän monivalintakysymyksiä ja avokysymyksiä kuin edellisessä jälkiarvioinnissa. Muutamia sisällöltään lähes identtisiä monivalintakysymyksiä on verrattu suoraan edellisen PLJ 2007 jälkiarvioinnin vastaaviin kysymyksiin. Muutaman desimaalin erot kyselyiden vastausten keskiarvojen välillä mahtuvat tutkimuksen virhemarginaaliin.

2 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011

2.1 HLJ 2011:n lähtökohtia

HLJ 2011 kattaa Helsingin seudun 14 kunnan alueen (kuva 1). Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeeseen vaikuttavat keskeisesti Helsingin seudun kasvu, maankäytön kehittäminen ja työssäkäyntialueen laajeneminen. Helsingin seudun MAL (maankäyttö, asuminen, liikenne) -työssä ja myös HLJ 2011 -suunnitelmassa on varauduttu siihen, että Helsingin seudun asukasmäärä tulee kasvamaan voimakkaasti ja on noin 1,8 miljoonaa vuonna 2050. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaan Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää siten, että se hillitsee ilmastomuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.



Kuva 1. HLJ 2011:n suunnittelualue ja sen keskeisiä tunnuslukuja. Kuuma ja Neloset yhdistyivät Kuuma-kuntaryhmäksi 1.1.2011 alkaen.

2.2 HLJ 2011:n valmistelu ja vuorovaikutus

HLJ 2011 -suunnitelma on valmisteltu Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. Valmistelun käynnisti YTV ja valmistelu on perustunut YTV:n hallituksen 13.6.2008 hyväksymään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman puiteohjelmaan. Valmisteluvastuu siirtyi organisaatiomuutoksen yhteydessä HSL:lle 1.1.2010 alkaen. Työtä on ohjannut HSL:n HLJ-toimikunta, jossa ovat olleet mukana HSL:n jäsenkunnat, KUUMA-kunnat, Kuntaryhmä Neloset, valtion liikenneviranomaiset sekä muut yhteistyötahot.

Vuorovaikutuksen painopiste on ollut viranomaistahojen osallistumisessa, mutta myös järjestöille ja asukkaille on tarjottu mahdollisuuksia osallistua vuorovaikutteisiin tilaisuuksiin ja antaa palautetta. Vuorovaikutuksen tavoitteena on ollut tarjota mahdollisuuksia osallistua suunnitelman laadintaan ja vaikutusten arviointiin, kehittää yhteistyötä eri tahojen välillä sekä kerätä ja nostaa esille erilaisia näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

HLJ 2011 -suunnitelman laadinnan ja vaikutusten arvioinnin lähtökohtina ovat olleet HLJ-toimikunnan 3.6.2009 hyväksymät visio ja kärkitavoitteet (kuvat 2 ja 3). Visiona on, että korkealaatuiset ja ekotehokkaat liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet edistävät seudun kehitystä ja hyvinvointia. Kärkitavoitteiden muodostamisen taustalla ovat liikennejärjestelmän tilasta ja seudun kehityksestä tehdyt tutkimukset ja selvitykset sekä yhteiskunnalliset tavoitteet.



Kuva 2. HLJ 2011:n visio (HLJ-toimikunta 3.6.2009).

Osavisio	Kärkitavoite
Taloudellisuus	1. Liikenteen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee 2. Joukkoliikenteen taloudellinen tehokkuus paranee
Toimivuus	3. Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee suhteessa henkilöautoon 4. Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset paranevat 5. Ruuhkautuminen ei haittaa tavaraliikenteen toimivuutta
Ympäristö	6. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät tavoitteiden mukaisesti 7. Liikenteen päästöille ja melulle altistuminen ja terveyshaitat vähenevät
Sosiaalinen	8. Päivittäispalveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa paranee 9. Liikkumisen hinta ei rajoita perusliikkumistarpeita
Maankäyttö	10. Maankäyttöratkaisuilla tuetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä 11. Uusi maankäyttö sijoitetaan joukkoliikennekaupunkialueelle
Turvallisuus	12. Vakavat henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät

Kuva 3. HLJ 2011:n kärkitavoitteet (HLJ-toimikunta 3.6.2009).

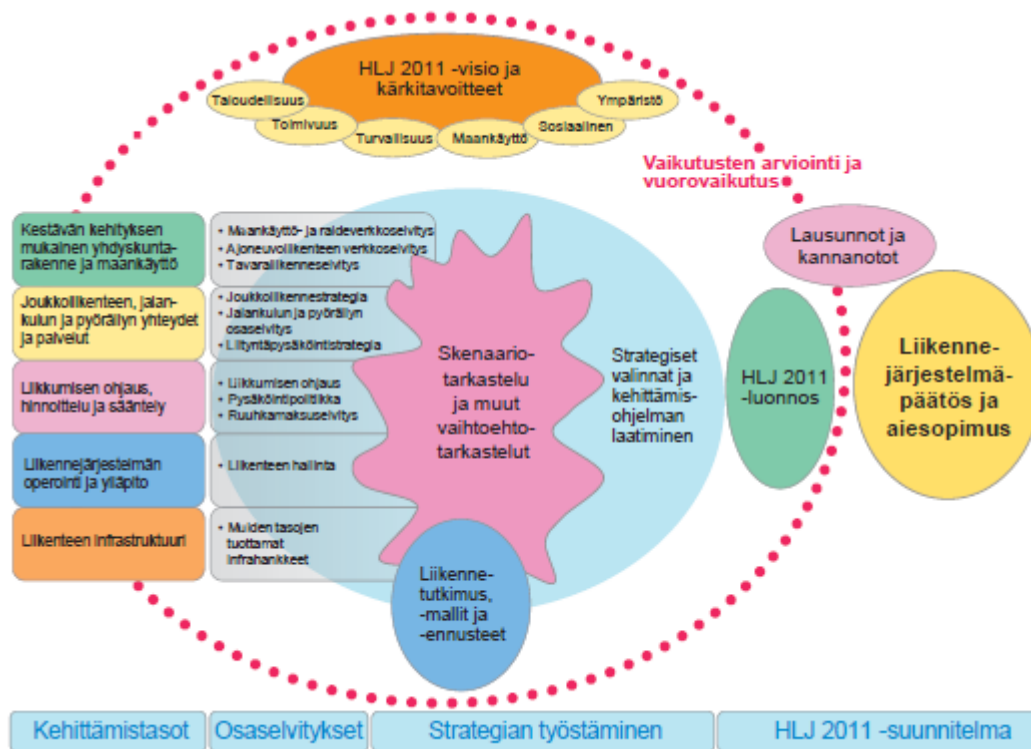
Tärkeässä roolissa HLJ 2011:n valmistelussa ovat olleet osaselvitykset, joissa on käsitelty liikennejärjestelmän kehittämisen eri osa-alueita. Selvitykset ovat tuottaneet kehittämislinjauksia ja toimenpide-ehdotuksia suunnitelmaa varten. HLJ 2011:n osaselvitykset ovat:

- Liikennejärjestelmätason keinot ilmastonmuutoksen hillinnässä, Työkalupakki
- Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys ja sen jatkoselvitys (LVM)
- HLJ 2011:n Tulevaisuustarkastelu
- HLJ 2011 vaikutusten arvioinnin lähtökohtaselvitys ja arviointisuunnitelma
- Ajoneuvo- ja polttoainetekniikan mahdollisuudet autoliikenteen päästöjen vähentämisessä
- Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA)
- Helsingin seudun pysäköintipoliittinen työpaja 19.4.2010
- Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus -selvitys
- Joukkoliikennestrategia
- Tavaraliikenne Helsingin seudulla
- Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla
- Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys
- Skenaariotarkastelut, raportoitu osana HLJ 2011:n Vaikutusten arviointi -raporttia
- HLJ 2011:n Vaikutusten arviointi

HLJ 2011:n katsaukset ja raportit on julkaistu verkkosivuilla osoitteessa www.hsl.fi/hlj.

HLJ 2011:n sisältöön on vaikuttanut keskeisesti Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA), joka tehtiin laajassa seudullisessa yhteistyössä. MARA tuotti linjauksia ja aineistoa HLJ 2011:n kehittämisohjelmaa ja raideverkon tavoitteellista kehittämispolkua varten. Työ sisälsi HLJ-prosessin ja Helsingin seudun MAL-prosessin välistä yhteistyötä sekä vuorovaikutusta Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen rakennemalliselvityksen kanssa. (Liitot yhdistyivät Uudenmaan liitoksi 1.1.2011.)

HLJ 2011:n laadinnassa, vaikutusten arvioinnissa ja eri osaselvityksissä on hyödynnetty vuosina 2007–2008 toteutetun Laajan liikennetutkimuksen tuloksia ja HSL:n uusia liikenne-ennustemalleja. Mallien avulla on laadittu monipuolisia analyysejä liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutuksesta sekä arvioita muun muassa tieliikenteen sujuvuuden ja ruuhkautumisen, joukkoliikenteen palvelutason, liikenteen päästöjen ja onnettomuusmäärien kehityksestä.



Kuva 4. HLJ 2011:n suunnitteluprosessi.

2.3 HLJ 2011:n kehittämisohjelma

Suunnitelma on kokonaisnäkemyks Helsingin seudun liikennepolitiikan suuntaviivoista tulevina vuosikymmeninä. Kehittämisohjelman rakenne perustuu viiteen kehämistaseen (kuva 5) ja niiden sisältämiin toimenpiteisiin. Kaikkien tasojen toimenpiteitä tarvitaan, jotta ongelmia voidaan ratkaista ja kärkitavoitteet saavuttaa.

1. **Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö**
2. **Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut**
3. **Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely**
4. **Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito**
5. **Liikenteen infrastruktuuri**

Kuva 5. HLJ 2011:n strategiakehikko, joka muodostaa kehittämisohjelman rungon.

Ensimmäinen taso, Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, muodostaa peruslähtökohdat liikkumistarpeelle ja kulkumuotojen käytön edellytyksille. Seuraavat tasot, Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut sekä Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely, sisältävät linjauksia ja toimenpiteitä, joilla vaikutetaan eri kulkumuotojen valintaan ja käytön houkuttelevuuteen. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito sisältää toimenpiteitä, joilla pyritään varmistamaan liikkumisen ja kuljetusten ennakoitavuus ja häiriöttömyys. Liikenteen infrastruktuuri kokoo infrastruktuurihankkeet, jotka palvelevat edellisten tasojen linjauksia ja toimenpiteitä.

Kehittämishojelman pääperiaatteena on vaikuttaa liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan sekä tehostaa nykyisen liikenneverkon käyttöä. Kehittämishojelman vaiheistuksessa sovelletaan Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksessä (MARA) määriteltyä tavoitteellista raideverkon ja maankäytön toteuttamispolkua. Olemassa olevaa liikennejärjestelmää kannattaa kehittää ja hyödyntää tehokkaasti ennen kuin avataan kokonaan uusia ratakäytäviä tai tieyhteyksiä. Näin tuetaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista. Joukkoliikenteen ja muun kestävän liikkumisen kilpailukyvyyn ja matkaketjujen sujuvuuden parantaminen on avainasemassa. Raideverkon kehittämisessä pääpaino on ensi vaiheessa seudun ydinalueella sekä junaliikenteen toimintavarmuuden parantamisessa. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa varaudutaan myös seudun kasvun ja maankäytön kehittymisen edellyttämiin pitkän aikavälin kehittämistarpeisiin.

Liikenteen infrastruktuurin kehittämisen kärkihanke on Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet, josta käytetään nimitystä KUHA. Hankekokonaisuus sisältää kustannuksiltaan pieniä mutta vaikutuksiltaan merkittäviä toimenpiteitä ja hankkeita. KUHA-hankekokonaisuuden rahoitus ja toteutusvastuu jakautuu kuntien ja valtion kesken. Hankekokonaisuuden toteuttaminen edellyttää sekä rahoitusjärjestelmän kehittämistä että hankekokonaisuuden tarkempaa ohjelmointia seudullisena yhteistyönä.

2.4 Vaikutusten arviointi (SOVA)

HLJ 2011:n vaikutusten arviointi on toteutettu yhtäaikaaisesti suunnitelman laadinnan kanssa ja se on tukenut valmistelua sekä siihen liittyvää vuorovaikutusta ja päätöksentekoa. Vaikutustarkastelut on tehty HLJ 2011:n vaikutusten arvioinnin lähtökohtaselvitykseen ja arviointisuunnitelmaan perustuen (YTV:n julkaisuja 22/2009). HLJ 2011 on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain eli SOVA-lain 200/2005 mukaan ympäristöarviointia edellyttävä suunnitelma.

Arvioinnissa on tarkasteltu HLJ 2011:n kärkitavoitteiden ja niitä kuvaavien kriteerien lisäksi aluetaloudellisia vaikutuksia, luonto- ja maisemavaikutuksia sekä kaupunkikuvallisilla vai-

kutuksia. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty HLJ 2011:n vaihtoehto- ja skenaario-tarkastelujen tuloksia. Tarkasteluvuosina ovat olleet nykytilan (2008) lisäksi vuodet 2020 ja 2035 sekä visiomaisesti vuosi 2050. Liikennejärjestelmäluonnoksen vaikutuksia on selvitetty vertaamalla HLJ 2011 -luonnoksen (26.10.2010) edustamaa tavoitteellista kehittämistä nykytilaan ja ns. niukan kehittämisen vaihtoehtoon (0+).

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen ja vaikutusten seurannassa tuotetaan tietoa muun muassa liikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä ja vähentämisestä.

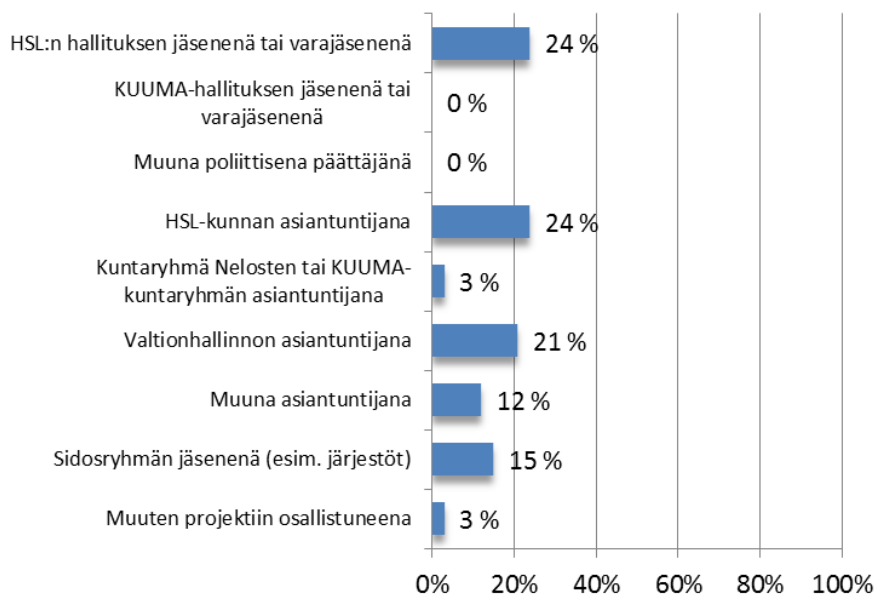
HLJ 2011:n vaikutusten arviointi on raportoitu tiivistelmänä (HLJ-katsaus 1/11: Vaikutusten arviointi, tiivistelmä) ja raporttina (HLJ 2011:n vaikutusten arviointi).

3 Jälkiarvioinnin tulokset

3.1 Kyselyyn vastanneet

Sähköpostikysely lähetettiin 156:lle HSL:n valitsemalle HLJ 2011-työssä mukana olleelle tai sitä seuranneelle henkilölle, joista 34 (22 %) vastasi kyselyyn. Vastaajista oli HSL:n hallituksen jäseniä tai varajäseniä sekä HSL-kuntien asiantuntijoita kumpiakin 8. Valtionhallinnon asiantuntijoita oli vastaajissa 7 kappaletta ja muita asiantuntijoita 4. Sidosryhmi- en (järjestöt ja vastaavat) edustajia oli 5 kappaletta. KUUMA-kuntien tai kuntaryhmä Nelosten asiantuntijoista vastasi yksi, samoin yksi suunnitteluun muuten osallistunut. KUUMA-hallituksen jäseniä tai varajäseniä ei ollut vastaajien joukossa, ei myöskään muita poliittisia päättäjiä.

Seurasin HLJ 2011 -suunnittelukierrosta ensisijaisesti, n=34.



Vastausprosentti oli selvästi pienempi kuin viimeksi tehdyssä PLJ 2007 -jälkiarvioinnissa, jossa se oli 31 prosenttia (51 vastaajaa). Sitä edellisessä PLJ 2002 -jälkiarvioinnissa vastausprosentti oli 51 (34 vastaajaa).

Organisaatiomuutoksen myötä useista toimialoista vastanneen YTV-hallituksen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa käsittelee nyt liikenneasioihin keskittynyt HSL-hallitus. Sen ja HSL-kuntien asiantuntijoiden vastausaktiivisuus oli samalla tasolla kuin PLJ 2007 -kyselyyn vastanneiden YTV-hallituksen ja -kuntien asiantuntijoiden aktiivisuus.

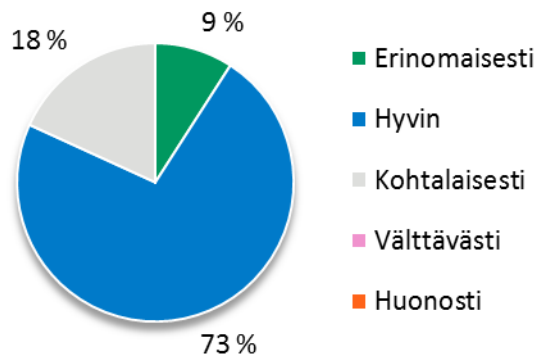
Valtionhallinnon edustajien vastausten määrä jopa nousi yhdellä edellisestä PLJ-jälkiarvioinnista. Järjestöjä ja muita vastaavia sidosryhmiä edustavien vastaajien määrä oli puolestaan vähentynyt alle puoleen edelliskerrasta.

3.2 HLJ 2011 -suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus onnistuivat hyvin

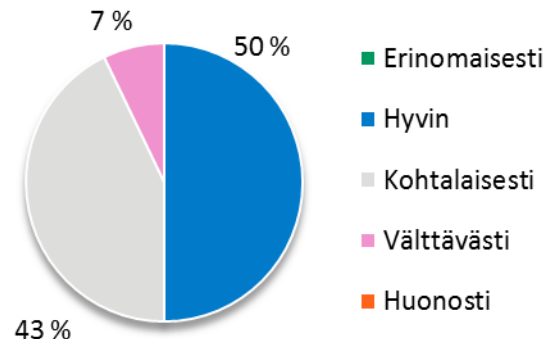
Kyselyn aluksi vastaajia pyydettiin arvioimaan **HLJ 2011 -suunnitteluprosessin onnistuneisuutta kokonaisuutena**. Yli 80 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että suunnitteluprosessi onnistui hyvin tai erinomaisesti. Kuusi vastaajaa (18 %) antoi arvosanaksi kohtalaisen ja yksi ei osannut antaa kokonaisarvosanaa. Vastausten keskiarvo on 3,9 eli hyvä, vain aavistuksen alempi kuin PLJ 2007:n saamien arvosanojen keskiarvo, joka oli tasan 4. Sidosryhmien (järjestöt ja vastaavat) edustajat olivat HLJ 2011:n suhteen muita kriittisempiä, ja antoivat arvosanaksi keskimäärin 3,3.

Kuntaryhmä Nelosten ja KUUMA-kuntien integrointi suunnitteluun onnistui hyvin tai kohtalaisesti 93 prosentin mielestä. Välttävän arvosanan antoi 2 vastaajaa (7 % kantaa ottaneista) ja loput (6 vastaajaa) eivät tunteneet tätä asiaa. Yhtään huonoa tai erinomaista arvosanaa tähän kysymykseen ei annettu. Hieman muita alhaisempia arvosanoja antoivat sidosryhmäläiset (järjestöt ja vastaavat) ja muut asiantuntijat. PLJ 2007-arvioinnissa kysyttiin näkemystä PLJ-alueen ulkopuolisen alueen yhteistyön määrästä. Tuolloin kysymyksen saamien vastausten keskiarvo oli 2,2 eli yhteistyötä oli vastaajien mielestä hieman liian vähän.

HLJ 2011 -suunnitteluprosessin organisointi onnistui kokonaisuutena, n=33, ka=3,9.



Kuntaryhmä Nelosten ja KUUMA-kuntien integrointi suunnitteluun yhdessä HSL-kuntien kanssa onnistui, n=28, ka=3,4.

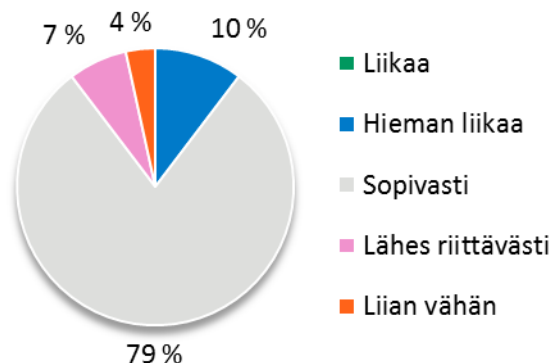


Vuorovaikutusta viranomaistahojen ja luottamushenkilöiden kanssa oli 79 prosentin mielestä määrältään sopivasti, kolmen vastaajan (10 %) mielestä hieman liikaa ja samoin kolmen mielestä lähes riittävästi tai liian vähän. Viisi vastaajaa ei tuntenut asiaa. Keskiarvo oli tasan kolme, eli keskimäärin vastaajien mielestä vuorovaikutusta oli juuri sopivasti. Sidosryhmät (järjestöt ja vastaavat) sekä muut asiantuntijat näkivät viranomaisvuorovaikutusta olleen jopa hieman liikaa, sillä heidän arvosanojensa keskiarvoksi muodostui 3,3. HSL: hallituksen jäsenet näkivät asian toisin – heidän arvosanojensa keskiarvo oli 2,5.

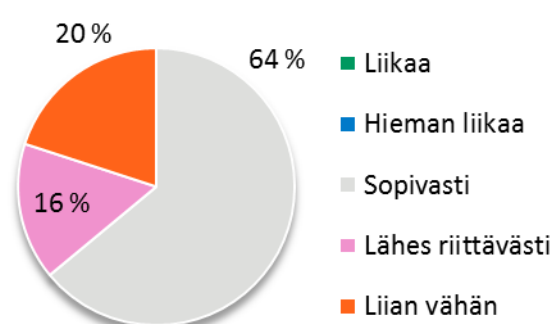
Vuorovaikutusta sidosryhmien (järjestöt ja vastaavat) kanssa oli sopivasti 64 prosentin mielestä, 36 prosentin mielestä lähes riittävästi tai liian vähän ja yhdeksän vastaajaa ei tuntenut tätä asiaa. Keskiarvo 2,4 kertoo, että vuorovaikutusta sidosryhmien (järjestöt ja vastaavat) suuntaan toivotaan lisää. Järjestöpuolen vuorovaikutuksen määrälle antamien arvosanojen keskiarvo oli vain 1,8.

Arvioi vuorovaikutuksen ja yhteistyön riittävyyttä HLJ-suunnitelman valmistelussa.

Vuorovaikutusta viranomaistahojen ja luottamushenkilöiden kanssa oli, n=29, ka=3,0.



Vuorovaikutusta sidosryhmien (esim. järjestöt, asukkaat) ja muiden tahojen kanssa oli, n=25, ka=2,4.



Suunnitteluprosessia ja vuorovaikutusta kommentoi 7 vastaajaa, joista kolme edusti sidosryhmiä (järjestöt ja vastaavat).

Kommentteja ja kehittämis ehdotuksia suunnitteluprosessin organisoinnista ja vuorovaikutuksesta:

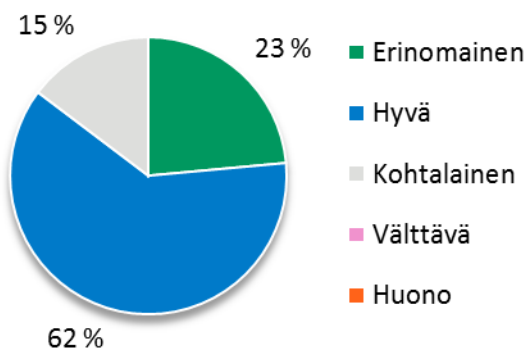
- Työhön osallistuvien henkilöiden sopivuutta / edustavuutta on parannettava.
- Asiantuntevasti hoidettu ammattilaisten toimesta.
- Vuosittaisen työohjelman laatiminen niin että olisi ennakoon tiedossa tarkemmin mitä alaprojekteja vuoden aikana käynnistetään koska asiat pitäisi saada kuntienkin työohjelmiin resurssitarpeina.
- Todella haasteellinen kehyskuntien mukaanotto sujui hienosti. Yhdistelmä on todella haastava ja kunnat kovin erilaisia.
- Kehyskuntien hankkeisiin tutustuminen paikanpäällä (kiertoajelu) Helsingin ja Vantaan ja osin Espoonkin kartat paremmin mielessä.
- Kansalaisjärjestöjä kannattaa kuulla enemmän ja aiemmassa vaiheessa. Kysymys on kuitenkin asiasta (= liikkuminen), joka koskettaa kaikkia ja myös käyttäjänäkökulma olisi hyvä saada mukaan.
- HLJ:n prosessista tulee tehdä viestintäsuunnitelma tavoitteena mm. lähettää sähköpostiviesti sidosryhmille kuukausittain.

3.3 Vision ja kärkitavoitteiden ohjausvaikutus vahvistunut

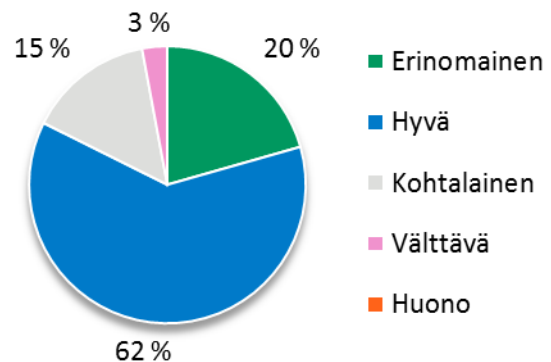
Visio arvioitiin useimmiten hyväksi (62 %) tai erinomaiseksi (23 %). Viisi vastaajaa (15 %) piti sitä kohtalaisena, välttävänä tai huonona ei kukaan. **Kärkitavoitteiden onnistuneisuus** arvioitiin lähes yhtä hyväksi (hyvä 62 %, erinomainen 20 %, kohtalainen 15 %). Yksi vastaaja piti kärkitavoitteita välttävinä. Keskiarvojen perusteella (4,1 ja 4,0) visio ja kärkitavoitteet siis saavat yleisarvosanan hyvä. PLJ 2007:n arvioinnissa vision arvosanojen keskiarvo oli 3,9 eli hieman alempi.

Vision ja kärkitavoitteiden nähtiin ohjanneen kehittämisohjelman sisältöä paljon (52 %) tai kohtalaisesti (39 %). Kolmen vastaajan (9 %) mielestä ohjausvaikutusta oli vain hieman. Etenkin sidosryhmien (järjestöt ja vastaavat) edustajat olivat kriittisiä vastauksiinsa. Keskiarvo ohjausvaikutukselle oli nyt 3,4. PLJ 2007-suunnitelmassa 73 prosenttia vastaajista näki vision ohjanneen suunnitelman sisältöä vähintään kohtalaisesti, HLJ 2011:n vastaava luku oli 91 prosenttia. Nyt vision ja kärkitavoitteiden ohjausvaikutus siis nähtiin selvästi voimakkaampana.

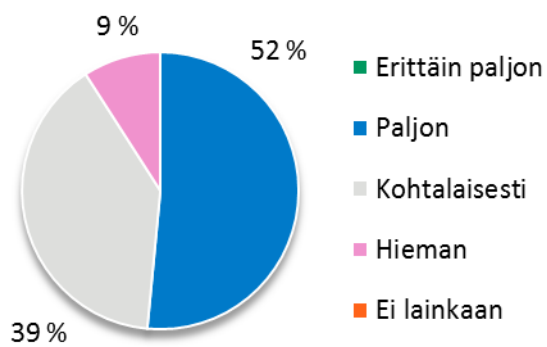
Arvosana visiolle, $n=34$, $ka=4,1$.



Arvosana kärkitavoitteille, $n=34$, $ka=4,0$.



Kuinka paljon visio ja kärkitavoitteet ohjasivat kehittämisohjelman sisältöä?
 $n=33$, $ka=3,4$.



Visiota kommentoi kolme vastaajaa. Kommenteissa pelättiin vision ja kärkitavoitteiden olevan liian yleisiä.

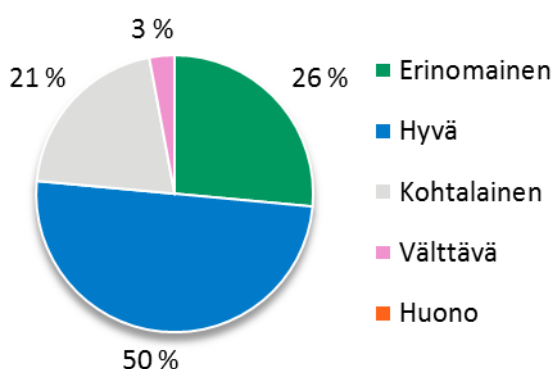
Kommentteja ja kehittämis ehdotuksia visiosta ja kärkitavoitteista:

- Liian paljon, kaikkea ei voi saavuttaa.
- Ovatko visio ja kärkitavoitteet liian laajoja ja yleisiä. Eivät anna vihjettä seuraavista askelista?
- Tavoitteet ovat hyviä ja hankkeiden toteutusta tulisi miettiä näistä lähtökohdista. Nyt niin ei tapahdu. Jos toteutus ei tue tavoitteita on koko paperi turha.

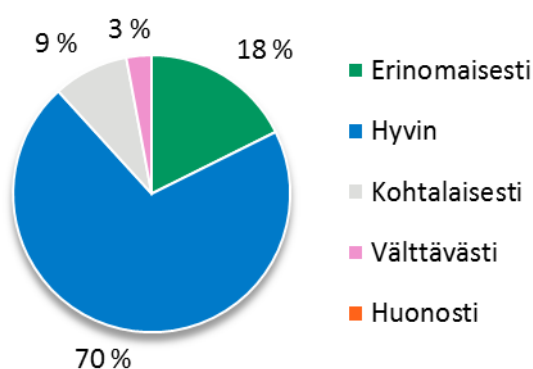
3.4 Strategiakehikko ja osaselvitykset oikeaan osuneita

Strategiakehikon rakennetta piti erinomaisena 26 prosenttia vastaajista ja hyvänä 50 prosenttia. Kohtalaisen antoi arvosanaksi 21 prosenttia ja yksi vastaaja välttävän. **Osaselvitysten aiheita** piti erinomaisesti valittuina 18 prosenttia vastaajista, hyvinä 70 prosenttia, ja kohtalaisena tai välttävänä yhteensä 12 prosenttia. Molempien kysymysten keskiarvo on 4,0, jolloin yleisarvosanaksi sekä strategiakehikolle että osaselvitysten aiheille tulee hyvä.

Arvosana strategiakehikon rakenteelle,
n=34, ka=4,0.



Arvosana osaselvitysten aihevalinnoille,
n=34, ka=4,0.



Sidosryhmien (järjestöt ja vastaavat) vastaajat olivat tämän osion monivalintakysymyksissä muita kriittisempiä. Strategiakehikkoa ja osaselvityksiä kommentoi 7 vastaajaa.

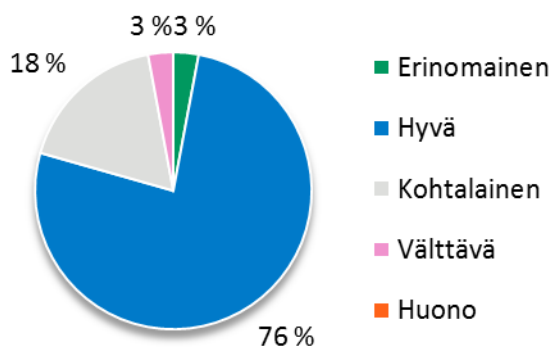
Kommentteja ja kehittämis ehdotuksia strategiakehikosta ja osaselvitysten aiheista:

- Neli- tai viisiporrasmalli saisi olla enemmän takaisinkytkentöihin eli ympyrään. Pitää ottaa huomioon, että vanha pääkaupunkiseudun alue on jo kaluttu portaan alkupäästä ja on tarve suuriin hankkeisiin jotka ohjaavat uudelle uralle. Tämä uuden uran avauksen kynnys ei saisi ideologisesti olla tavoittamattomissa. Kehärata on esimerkki tällaisesta hankkeesta joka sysää uudelle uralle.
- Hienoa, että liikkumisen ohjaus nostettiin omakseen, mutta rajanveto 2. ja 3. kehikon välillä on osittain keinotekoinen. Tosin samaa rajanvedon vaikeutta on muidenkin kehikon osa-alueiden välillä.
- Ajankohtaan sopivia.
- Ruuhkamaksuselvitys asenteellinen eikä ole ainakaan toistaiseksi ajankohtainen, Suomessa kun ei ole ruuhkaa.
- Jos myös toimitaan todella joukkoliikenteen ja päästöjen vähenemisen puolesta, niin selvitysten tekemisestä on ollut jotain hyötyä.
- Tausta-aineistoa on riittävästi. Enemmän kysymys miten aikaa kaikkeen perehtymiseen.
- Tulevaisuuden näkymät on tutkittu aivan liian suppeasti.

3.5 Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn toimenpidekokonaisuus vastaajien suosikki

Kokonaisuutena kehittämisohjelmaa piti hyvänä 76 prosenttia vastaajista ja kohtalaise-
na 18 prosenttia. Yhden vastaajan mielestä se oli erinomainen ja samoin yhden mielestä
välttävä. Keskiarvo 3,8 on lähellä hyvää kokonaisarvosanaa. HSL:n hallituksen arvosano-
jen keskiarvo oli 4,1 ja sidosryhmien (järjestöt ja vastaavat) 3,2. PLJ 2007:n kehittämisoh-
jelman arvosana oli 4,1.

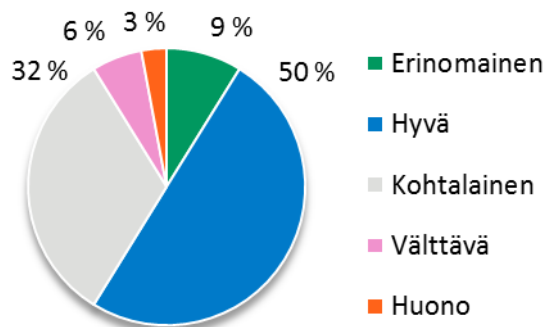
Arvosana kehittämisohjelmalle kokonaisuutena, n=34, ka=3,8.



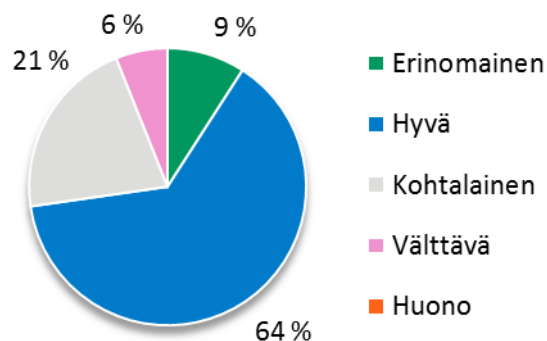
Seuraavaksi kyselyssä annettiin arvosanoja **kehittämistasojen toimenpidekokonai-
suuksille**, joita oli viisi kappaletta. Arvosanojen keskiarvot vaihtelivat eri toimenpidekoko-
naisuuksien välillä vain vähän (3,4 – 3,8). Parhaaksi arvioitiin joukkoliikenteen, jalankulun
ja pyöräilyn toimenpidekokonaisuus, jota piti hyvänä tai erinomaisena 73 prosenttia vas-
taajista. Yhdyskuntarakenteen ja maankäytön toimenpidekokonaisuuden kohdalla vastaa-
va luku oli 59 prosenttia, ja liikkumisen ohjauksen, hinnoittelun ja sääntelyn toimenpideko-
konaisuuden kohdalla 55 prosenttia. Liikennejärjestelmän operoinnin ja ylläpidon toimen-
pidekokonaisuuden oli arvioinut hyväksi tai erinomaiseksi 55 prosenttia sekä liikenteen
infrastruktuurin toimenpidekokonaisuuden tasan puolet kantaa ottaneista.

Anna arvosana eri kehittämissatojen toimenpidekokonaisuuksille

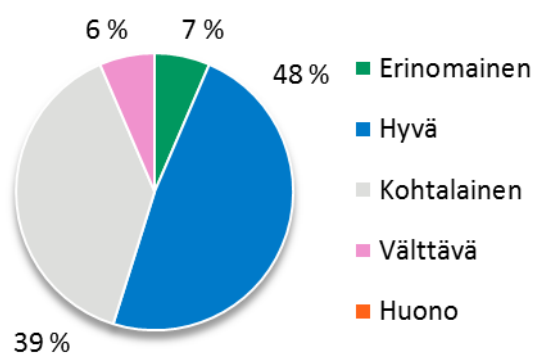
1. Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, $n=34$, $ka=3,6$.



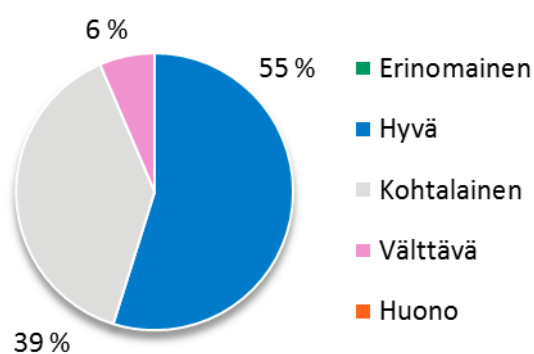
2. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut, $n=33$, $ka=3,8$.



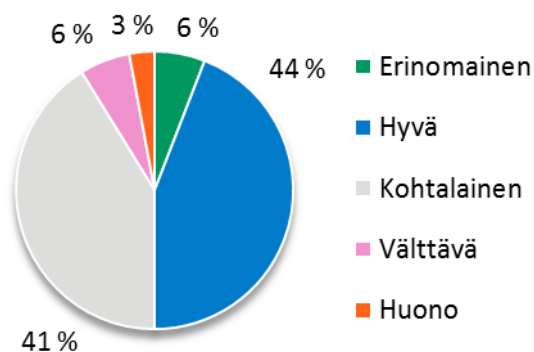
3. Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely, $n=31$, $ka=3,5$.



4. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito, $n=31$, $ka=3,5$.

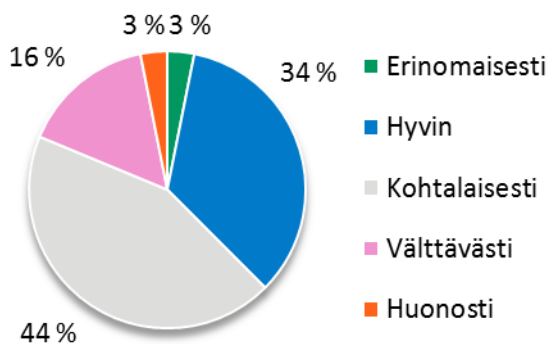


5. Liikenteen infrastruktuuri, $n=34$, $ka=3,4$.



Maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteensovittamisesta kysyttiin erillisellä kysymyksellä. Vastaajista 44 prosenttia piti maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän kytkentää kohtalaisena, 34 prosenttia hyvänä ja 16 prosenttia välttävänä. Yhden vastaajan mielestä tässä onnistuttiin erinomaisesti ja yhden mielestä huonosti. Keskiarvoksi tuli 3,2, kun vastaava keskiarvo PLJ 2007 -jälkiarvioinnissa oli 3,1. Tyytyväisyys maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseen oli siis pysynyt suunnilleen ennallaan.

Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteensovittamisessa onnistuttiin, n=32, ka=3,2.



Kehittämisohjelmaa ja toimenpidekokonaisuuksia kommentoi neljä vastaajaa. Toimenpidekokonaisuuksia pidettiin toisaalta riittävän monipuolisina, toisaalta tarkkuudeltaan eritasoisina.

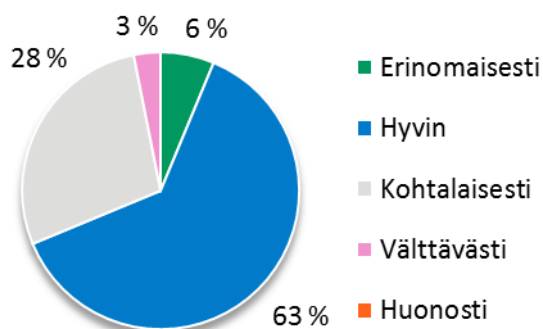
Kommentteja ja kehittämis ehdotuksia kehittämisohjelman sisällöstä:

- Riittävän monipuolinen.
- Kehittämistasojen toimenpidekokonaisuudet ovat mm. tarkkuudeltaan kovin eritasoisia. Sinänsä hyvää, että joka tasolla on toimenpidekokonaisuuksia.
- Itse kehittämisohjelman sisällä on kuntakohtaisen variaation jalostamista vielä tehtävä. Esimerkiksi pysäköintipolitiikalla pitää olla eroa kuntien välillä jos liikkumismahdollisuudet ja resurssit huomioidaan. Jos toteutukseen olisi riittävät rahat toimenpiteet ansaitisivat paremman arvionnin eli ei niissä sinänsä ole puutteita.
- Tärkeä tavoite "hyödynnetään tehokkaasti olemassa olevaa koko liikennejärjestelmän infrastruktuuria" unohtuu kun eri hankkeita suunnitellaan ja toteutetaan. On kilpailua tie- ja ratahankkeiden kesken - uusia kallitakin ratkaisuja oikeutetaan "kestävyydellä" (ratahankkeet), vaikka todellisuudessa nämä hankkeet "levittävät" asutusta uusille neitseellisille viheralueille (mm. Siipoo, Espoo). Varsinaista toteuttamista ohjaa BAU - mikään ei todella muutu. Näillä keinoilla ei saavuteta sinänsä hyviä tavoitteita. Koska tämänkin strategian taustalla on kasvuajattelu - esimerkiksi asukasmäärän ja bisneksen (metropolialueen kehittyminen "suuremmaksi") - niin lopputulos ei voi olla kestävä.

3.6 Vaikutusten arviointi entistä vaikuttavampi

Vaikutusten arviointi onnistui hyvin vastaajista 63 prosentin mielestä ja erinomaisesti 6 prosentin (2 vastaajaa) mielestä. Kohtalaisena onnistumista piti 28 prosenttia ja välttävänä 3 prosenttia vastaajista. Vastausten keskiarvo oli nyt 3,7 ja PLJ 2007:n jälkiarviointissa 3,6. Etenkin HSL-kuntien asiantuntijat ja muut asiantuntijat pitivät arviointia onnistuneena.

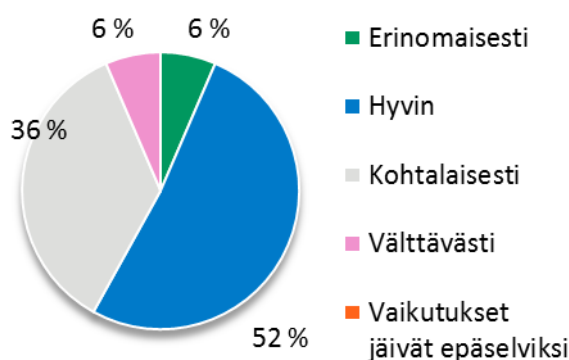
Vaikutusten arviointi onnistui kokonaisuutena, $n=32$, $ka=3,7$.



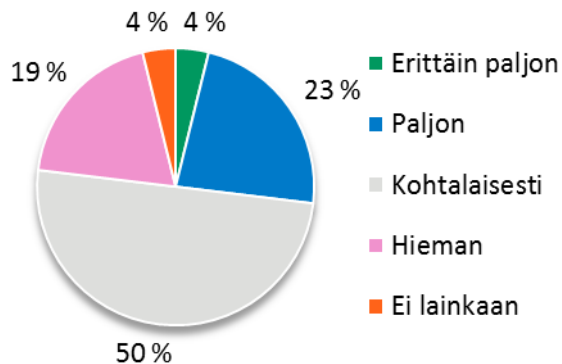
Arviointi tuotti vaikutustietoa erinomaisesti tai hyvin 58 prosentin mielestä ja kohtalaisesti 36 prosentin mielestä. Keskiarvoksi tuli 3,6, joka oli hieman korkeampi kuin PLJ 2007:n kohdalla (3,4).

Vaikutusten arvioinnin tuottama tieto vaikutti suunnitelman sisältöön kohtalaisesti vastaajista 50 prosentin mielestä. Tätä enemmän se vaikutti 7 vastaajan mielestä ja vähemmän 6 vastaajan mielestä. Keskiarvo oli tasan 3,0. Yhteensä 77 prosentin mielestä vaikuttavuus oli vähintään kohtalaista, kun viimeisessä PLJ jälkiarviointissa vastaava prosenttiluku oli 48 prosenttia. Vaikutusten arviointia pidettiin tällä kertaa vaikuttavampana kuin PLJ 2007:n kohdalla.

*Tuottiko vaikutusten arviointi ja siihen liittyvät skenaariotarkastelut riittävästi tietoa erilais-
ten vaihtoehtojen ja toimenpiteiden myönteisistä ja kielteisistä vaikutuksista sekä tavoitteiden saavuttamisesta? $n=31$, $ka=3,6$.*



Vaikututtiko arvioinnin tuottama tieto suunnitelman sisältöön? n=26, ka=3,0.



Vaikutusten arviointia kommentoi kolme vastaajaa. Yksi heistä kiitteli arviointia, kaksi muuta kommenttia koski etenkin arvioinnin vaikuttavuutta ja sen kehittämistä.

Kommentteja ja kehittämissuhteita vaikutusten arvioinnista:

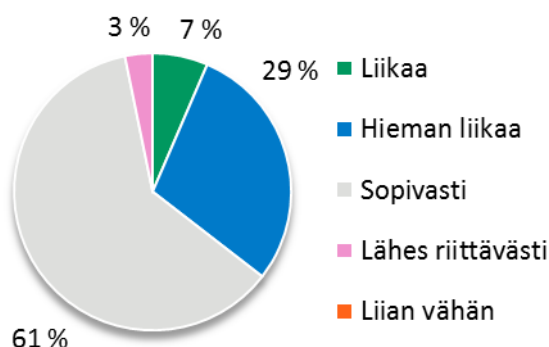
- *Vaikutusten arviointi on järkeä paketti ja niin pitää ollakin. Tällä kertaa vaikutustenarvioinnin kehittäminen oli ammattilaisissa käsissä ja herätti luottamuksen prosessiin. Sitä tehtiin koko prosessin ajan. Tuloksena oli tällä kertaa arvioinnin kuvaus, ei vain plussia ja miinusia taulukossa.*
- *Arviointien vaikutusta työtulokseen on kehitettävä jatkossa.*
- *Erilaisten strategioiden ja myös tämän paperin ongelmana on, että tutkimukset ja selvitykset eivät vaikuta tarpeeksi lopputulemaan - ainakaan mitä kestäväään kehitykseen ja ympäristönäkökohtiin tulee. Tässä työssä ei arvioitu yhtään skenaariota, jossa KHK-päästöt [kasvihuonekasvupäästöt] todella vähenisivät. Toisin sanoen ei ole sellaista toteuttamisskenaariotakaan. Lähtöoletukset ovat liian kasvumyönteisiä (otetaan että autoilu "kasvaa" ja asukasmäärä/rakentaminen samoin). Esimerkiksi henkilöautoiluun ei haluta todellisuudessa puuttua (esimerkiksi ruuhkamaksuilla). KHK-päästöjen vähentäminen on kansallinen ja kansainvälinen tavoite mutta toteutetaanko tällä ohjelmalla sitä?*

3.7 Aineiston määrää ei syytä lisätä

Aineiston määrä oli sopiva 61 prosentin mielestä. 11 vastaajaa katsoi, että aineistoa tuotettiin hieman liikaa tai liikaa, ja vain yhden mielestä lähes riittävästi. Vastausten keskiarvo oli 3,4, kun arvo kolme tarkoittaa aineiston sopivaa määrää.

Vastausten jakauma antaa viitteitä siitä, ettei aineiston määrää tule ainakaan lisätä. Avovastauksissa muutama vastaaja kertoi, että runsasta aineistoa on vaikea omaksua jo ajankäytöllisistäkin syistä. Useampi kommentoija toivoi lisää tiivistämistä. Myös edellisellä PLJ 2007-kierroksella useamman vastaajan mielestä aineistoa oli liikaa kuin liian vähän (keskiarvo 3,1).

Suunnittelussa tuotettiin aineistoa lausuntoja ja kannanottoja sekä poliittista käsittelyä ja päätöksentekoa varten, $n=31$, $ka=3,4$.



Poliittisesta käsittelystä annettiin 6 kommenttia. Niistä kaksi koski tiivistämistä: lisää tiivistämistä aineistoon ja tiivistelmien jakamista jo aiemmin. Kansalaisjärjestöjen osallistumismahdollisuuksien parantamista koski kaksi kommenttia, ja kaksi HLJ:n merkityksen painottamista.

Kommentteja ja kehittämis ehdotuksia HLJ:n poliittisesta käsittelystä ja päätöksenteosta sekä aiesopimuksesta

- Tiivistämistä laajan aineiston lisäksi olisi voinut olla enemmän.
- Vaikutusten arvioinnin tiivistelmä olisi saanut olla julkaistu jo lausuntovaiheessa, samoin kuin luonnoksena myös suunnitelman ”oikea” tiivistelmäraportti. Olisi helpompi viedä asiat päätöksentekoon. Voisiko niiden valmistelun edellyttämää aikaa ohjelmoida jatkossa prosessiin? Tiivistelmät ovat niin ihan selkeitä lukea täysraporttiin verrattuna, jolla silläkin on oma käyttönsä eli ei ole turha sekään täydellinen suunnitelma ja arviointiraportti.
- Sidosryhmien lausunnoilla ei ilmeisesti ollut mitään vaikutusta.
- Käsittely on todennäköisesti ollut lain mukaista. Aina voi tuki parantaa esimerkiksi osallistumista. Olisi tärkeää ottaa esimerkiksi kansalaisjärjestöt jo aikaisemmassa vaiheessa mukaan. Nyt kaikki oleelliset linjaukset oli jo tehty ennen kuin luonnoksesta sai sanoa mielipiteensä. Toisin sanoen mielipiteillä ei ole kovin suurta merkitystä. Toivottavasti tavoitteet ja selvitykset todella ohjaavat päätöksentekoa.
- Yhteisen esityksen aikaansaaminen on hieno saavutus. HLJ:n merkitystä tulisi avata laajemminkin kuntien luottamushenkilöille.
- Olisi oikein hyvä, jos poliittinen käsittely nostaisi HLJ-alueen asioita vielä pontevammin esille aina valtakunnan politiikkaan asti. Monesti tuntuu siltä, ettei tämän alueen poliitikoilla ole kykyä, halua tai häikäilemättömyyttä ajaa HLJ-alueen etua, ratkaista tämän alueen ongelmia, rahanjossa muiden alueiden edustajat vievät kuin pässiä narusta. Aiesopimuksen valmistelu on vaikuttanut sangen hämärältä ja epäselvältä prosessilta kohtuullisen napakasti edenneeseen suunnitelman tekoon verrattuna.

3.8 HLJ 2011:n parhaat ominaisuudet ja tärkeimmät saavutukset

Kahdeksantoista vastaajaa oli kertonut näkemyksensä HLJ:n parhaista ominaisuuksista. Kiitosta sai erityisesti entistä laajempi tarkastelualue ja saavutettu yhteinen näkemys. Muutamissa vastauksissa nostettiin parhaiksi ominaisuuksiksi myös KUHA-avaus ja maankäytön ja liikenteen suunnittelun kytkentä.

HLJ 2011:n parhaat ominaisuudet ja tärkeimmät saavutukset olivat:

- *Yksimielinen päätös Helsingin seudun kunnissa kokonaisnäkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä.*
- *Löytää yhteistä linjaa kaikkien 14 kuntien kesken.*
- *Laajan yhteisymmärryksen saavuttaminen ilman sitomista taloudellisiin realiteetteihin.*
- *Tähänastisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista paras lopputulos. Vaikeassa tehtävässä onnistuttiin löytämään monien erimielisten tahojen kanssa yhteinen käsitys. Aikaisempaa laajempi tarkastelualue myös hyvä.*
- *PLJ:n laajentaminen 14 kunnan alueelle.*
- *Laajan alueen yhteistyö.*
- *Strategiatasot; alueellinen laajuus.*
- *Yksimielinen infrahankelistaus.*
- *Hankelistasta sopiminen.*
- *Maankäytön suunnittelun ja liikennejärjestelmätyön limittäminen.*
- *Avaus liikenteen ja maankäytön suunnittelu ja sisäisen kytkennän suuntaan hyvä. Monipuolinen osallistujajoukko plussaa.*
- *Pienien mutta tehokkaiden toimenpiteiden nostaminen ohi kuohuttavien suurten infrahankkeiden.*
- *Avaus hankeasetelmaan - KUHA - toivottavasti saadaan henkiin.*
- *Se nähdään hallitusneuvotteluiden jälkeen ja tulevina vuosina. Itse suunnitelma ei ole itseisarvo. Samoin KUHA-hankkeiden organisointi jatkossa on vaativa tehtävä, jonka toivon onnistuvan.*
- *Tällä kierroksella vaikutustenarvioinnin menetelmien ja prosessin kehittäminen. MARA ja RU-MA.*
- *Hyvä kokonaispaketti päätöksenteon ja aikatauluttamisen pohjaksi.*
- *On hyvä että asiaa on mietitty laajasti (myös alueellisesti). Hyvä että paperia voi arvioida myös jälkikäteen. Asiasta voisi myös tiedottaa mediassa laajemmin jotta mielipiteen esittämismahdollisuus tulisi laajalti tietoisuuteen.*
- *Hyvä pohja jatkokehittelylle. Virkamies- / luottamushenkilötyöskentely osoittautui toimivaksi ja tulokselliseksi. Tästä on hyvä jatkaa eteenpäin.*

3.9 Parannettavaa HLJ:ssä

Kuusitoista vastaajaa oli esittänyt parannettavia asioita HLJ-suunnitelmasta. Vastauksista ei noussut yksittäisiä teemoja, joiden ympärille ehdotukset olisivat selvästi keskittyneet. Useampaa kuin yhtä kommentoijaa askarrutti maankäyttö, suunnittelumateriaalin selkeyttäminen ja tiivistäminen sekä liikenteen käyttäjänäkökulma.

HLJ 2011:ssä olisi voinut parantaa seuraavia asioita:

- *Kytökset maankäytön suunnitteluun.*
- *Kytkeä maakuntakaavaan.*
- *Raja-alueiden käsittelyä. Esimerkiksi Siuntion, Lohjan kytkeminen HLJ-alueelle.*
- *Tärkeän KUHA-työn toteutus ja tulosten kiteytys.*
- *Useampi osavisiio ja strategiakehikon viisi tasoa muodostavat hankalasti hahmotettavan kokonaisuuden. Ensi kerralla suoraviivaisempi kokonaisrakenne, niin keskeiset tavoitteet on helpompi viestiä.*
- *Kun haluttiin hallituksen liikennepoliittiseen katsaukseen ja hallitusohjelmaan jäi valitettavasti vähän raakileeksi ja liian kiireiseksi päätöksenteon aineiston selkeyttäminen ja ytimen kirkastaminen. Mutta ainahan pitää olla parantamisen varaa seuraavalle kierrokselle, muutoin ei ole tavoitteita ammattilaisille.*
- *Se on erityisesti hankkeiden osalta melkoinen ”toiveiden tynnyri”, joka aiheuttaa jonkun tasoista epäuskottavuutta.*
- *Lisäämällä informaatiota ja ymmärtämystä eri projektikokonaisuuksien kokonaistaloudellisesta vaikuttavuudesta.*
- *Enemmän kuntapäätäjien ja suunnittelijoiden yhteistyötä.*
- *Uskallus ottaa tosissaan liikenteen hinnoittelu.*
- *Edetä hiukan terävämmin ja määrällisin tavoittein kulkumuotomuutoksiin.*
- *Toimenpidekokonaisuuksien tarkkuutta; ruuhkamaksuselvitys jäi poliittisista syistä kummallisesti killumaan oheen.*
- *Tavaraliikenteen merkitys liikennejärjestelmässä.*
- *Vaihtoehtojen pohdintaa, voisiko kokonaisuuden nimissä nähdä jotkut asiat erilailla kuin mukana olevat kunnat?*
- *Kansalaisten osallistuminen. Liikaa virkamies/luottamushenkilöiden voimin toteutettu. Uusia ideoita ei välttämättä synny. Päätöksiin ei ole voinut paljonkaan vaikuttaa.*
- *Käyttäjien näkemyksiä ja palautetta olisi voinut olla enemmän.*

3.10 Kehittämishjelma toteutuu valtion ja kuntien yhteistyöllä

Kysymykseen kehittämishjelman toteuttamisen edistämisestä vastasi kuusitoista henkilöä. Puolesta vastauksista sivuttiin valtion sitoutumista ja roolia hankkeiden rahoittajana. Lisäksi vastauksissa korostui yhteistyön merkitys ja päättäjien sitoutuminen kehittämishjelmaa toteutettaessa.

Miten kehittämishjelman toteutumista voidaan parhaiten edistää?

- *Aiesopimus on tässä vaiheessa avain.*
- *Työtä tulee tehdä usealla rintamalla eikä vain hankkeiden edistämiseksi.*
- *Yhteistyörakenteita tiivistämällä, myös toteutuksessa.*
- *Yhteisymmärryksellä ja yhteisellä tahtotilalla.*
- *Yhdellä rintamalla kerrotaan poliitikoille (päättäjille) heidän päätöksiensä vaikutuksista (myös siitä mitä tapahtuu, jos suunnitelman toteuttamiseen ei saada resursseja).*
- *Osapuolien seurannan järjestämisellä ylimmän johdon avulla.*
- *Otetaan tavoitteet todella päätöksenteon pohjaksi: 1. Joukkoliikenteen kehittäminen, 2. maankäytön kehittäminen olemassa olevan rakenteen varaan.*
- *Ministeri- ja pääjohtajataso seurantaryhmän avulla.*
- *Ennakkoluulottomalla asioiden tarkastelulla ja kaikkien osapuolten tiiviillä yhteydenpidolla.*
- *Kun saataisiin valtakuntaan hallitus joka selkeyttäisi valtion linjaukset. Suurin vaara on että käy kuten meluntorjunnan, kuntien kohteet toteutuvat, valtion eivät ja siitä syntyy tilanne että toteutuminen ei ole melun kiireellisuuden mukainen.*
- *Yhteistoiminnalla valtion kanssa ja etsimällä myös vaihtoehtoisia rahoituskanavia.*
- *Hallitusohjelmaan soveltuvien osien sisällyttämällä.*
- *Valtio tulee saada mukaan muutenkin kuin julkilausumin; rahoitus turvattava.*
- *Kuntien esiintyminen yhteisesti valtiolle päin.*
- *Yhdessä valtion kanssa ja pitämällä kehittämishjelmaa esillä kaikessa kuntien suunnittelussa.*
- *Helsingin seudun liikennejärjestelmäraha valtiolta voisi olla yksi hyvä keino.*

3.11 Ehdotuksia seuraavan HLJ-suunnitelman valmisteluun

Kehittämisehdotuksia antoi 11 vastaajaa. Muutamissa vastauksissa tuli esiin asuminen ja työpaikat/MAL sekä HLJ:n maakuntakaavaan/maakunnalliseen suunnitteluun kytkeminen. Tätä lukuun ottamatta vastauksissa ei ollut erotettavissa selvää keskittymistä tiettyjen aiheiden ympärille. Ehdotukset vaihtelivat päätöksentekijöiden sitouttamisesta käyttäjänäkökulmien huomioon ottamiseen ja rahoitustasosta päättämiseen. Aiemmin runsaasti huomiota saaneet ympäristö- ja ilmastokysymykset mainittiin vain yhdessä kommentissa.

Ehdotuksia seuraavan HLJ-suunnitelman valmisteluun tai osaselvitysten aiheiksi:

- Työmenetelmien kehittäminen asumisen, työpaikkojen ja liikenteen yhteensovittamiseksi
- Kaksi suurempaa haastetta edessä: 1) Onko 14 kuntaa oikea kokoonpano, joitakin kuntia tarvitaan lisää ja joitakin ehkä pois. Yhteismitattomia ongelmia on vaikea käsitellä. 2) Seudun suunnittelutilanne huomattavan sekava tällä hetkellä. On eritasoisia ja eri motiiveilla syntyvää virallista ja epävirallista suunnitelmaa liikkeellä ja käynnistymässä. Tässä HLJ:n tuleva seuraaja on määriteltävä täsmällisemmin asemansa ja mandaattinsa. Samoin mietittävä tarkoin M-, A- ja L-osioiden rinnalle P- ja E-osiot. Eli seudun yhteisen menestyksen kannalta palvelujen ja erityisesti elinkeinojen roolia on vahvistettava. Tämä tavoite kasvattaa osin seudun muiden suunnitteluprosessien kera suunnittelun yleistä sekavaa tilannetta. Selvempää roolitusta tarvitaan.
- Yhteistyötä kuntien ilmastostrategioiden ja HLJ:n välillä pitäisi parantaa. Nyt tulee sieltä muiden miettimiä asioita jotka eivät ole linjassa HLJ:n kanssa. Samoin seurannan kehittäminen on tärkeää.
- Päätöksentekijöiden sitouttaminen jo varhaisessa vaiheessa = vuorovaikutteisen keskustelun lisääminen.
- Liikennepolitiikka ohjaamaan suunnittelua alusta alkaen. Rahoitustasosta saatava riittävän pitävä päätös.
- "Toiminnallinen" vaikutusarviointi jo tavoitevaiheesta saakka
- Liikkujan näkökulma - miten joukkoliikenne todella toimii = vaihtoyhteydet, matka-aika, jne. eli miten parhaiten voi "kilpailla" henkilöauton kanssa. Tässä voisi hyödyntää alan kansalaisjärjestöjä, joilla on paljon tietoa.
- Tehdään yhdessä maakuntakaavan kanssa.
- Jotta liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi aidosti hyödyllinen sen valmistelu tulee sitoa tiiviisti maankäytön suunnitteluun, jota tällä tasolla edustaa maakuntakaava. Erityisesti tämä haaste hahmottuu HSL-kuntien ulkopuolella, jossa HLJ-suunnittelu kuitenkin myös vaikuttaa. HLJ täytyy jatkossa toteuttaa maakuntaliiton kanssa välittömässä yhteistyössä siten, että työ suunnitteluun ja toteutetaan yhdessä, jolloin suunnitelmassa mukana olevat jäsenkunnat pystyvät seuraamaan ja vaikuttamaan yhteen kokonaisuuteen ei erillisiin suunnitelmiin. Tämä toisi seudulliseen suunnitteluun vahvuutta ja ymmärrettävyyttä ja aidosti tärkeitä asioita olisi helpompi viedä eteenpäin, kun niiden takana seisoisi yhtenä rintamana kaikki seudullisen suunnittelun toimijat.
- Kokeiluun ajatusmalli, jossa määritetään ensin haluttu lopputulos ja sitten selvitetään, millaisella ljs:llä se saavutetaan.
- Nyt valmistuneen paketin käytännön toimenpiteiden tulokset ja saatava palaute antanee viitekehyksen tulevalle kehittämistyölle.

4 Johtopäätökset

Vastausten edustavuus

HLJ 2011 -jälkiarviointikysely lähetettiin 156:lle työssä mukana olleelle tai sitä seuranneelle henkilölle. Kyselyyn vastasi 34 henkilöä, jolloin vastausprosentiksi tuli 22. Arvioinnissa esitetyt näkemykset edustavat siten suhteellisen pienen, joskin asiantuntevan, joukon kantaa. KUUMA-kuntaryhmästä olisi toivottu enemmän vastaajia kyselyyn.

Samantyyppinen jälkiarviointikysely on toteutettu aiemmin PLJ 2007 ja PLJ 2002 -suunnitelmista. Kyselyn pituus on jonkin verran kasvanut ja kysymysten sisältö tarkentunut jokaisella suunnitelmakerroksella, kun suunnitelman sisältö ja tällä kertaa myös suunnittelualue ovat laajentuneet. Samalla kyselyn vastausprosentti on pienentynyt. Kiinnostus yksittäistä kyselyä kohtaan voi nykyään kiireen vuoksi jäädä vähäiseksi. Myös tyytyväisyys suunnitteluprosessiin voi vähentää vastausten määrää – kun asioihin ollaan tyytyväisiä, vähenee tarve ottaa kantaa jälkikäteen.

Aktiivisimpia vastaajia HLJ 2011 -jälkiarviointikyselyssä olivat HLJ-hallituksen jäsenet ja varajäsenet, HSL-kuntien asiantuntijat sekä valtionhallinnon asiantuntijat. KUUMA-kuntien tai kuntaryhmä Nelosten asiantuntijoista vastasi vain yksi. KUUMA-kuntia edustavien vastaajien vähäinen määrä heikentää kyselyn luotettavuutta suunnittelutyössä mukana olleiden tahojen mielipiteiden heijastajana. Juuri tämän uutena mukaan tulleen alueen näkemykset olisivat olleet tarpeellisia koko suunnitteluprosessin kehittämisen kannalta.

Vastaajaryhmistä HSL:n hallituksen jäsenet antoivat yleensä koko vastaajajoukon keskiarvoa myönteisempiä sekä järjestöt ja vastaavat sidosryhmät kriittisimpiä arvosanoja. Erot eivät kuitenkaan olleet yleensä ottaen kovin suuria.

Suunnittelun organisointi ja vuorovaikutus

Suunnittelun organisoinnissa ja viranomaisvuorovaikutuksessa onnistuttiin vastausten perusteella hyvin. Vuorovaikutuksen painopiste oli viranomaisvuorovaikutuksessa, jonka määrää pidettiin sopivana. Järjestöjen ja asukkaiden suuntaan tapahtuvassa vuorovaikutuksessa ja tiedottamisessa nähtiin vastauksissa kehittämisen varaa. Kyse ei ole välttämättä vuorovaikutuksen määrästä sinänsä, vaan siitä ettei vuorovaikutusmahdollisuuksia koskeva tieto tavoita riittävän jäsentyneesti ja oikea-aikaisesti kohderyhmiään.

Suunnitelman valmistelumateriaali

Suunnitelmaa varten tehtiin laaja joukko osaselvityksiä, jotka tuottivat sisältöä kehittämisohjelmaa varten. Valtaosa (61 prosenttia) vastaajista piti aineiston määrää sopivana. Osa vastaajista (36 prosenttia) piti valmistelumateriaalia liiankin runsaana.

Suunnittelualue laajeni

HLJ 2011 -suunnitelman suuri haaste oli luoda liikennejärjestelmäsuunnitelma 14 keskenään erilaisen kunnan alueelle. Kyselyn vastaajien enemmistön mielestä tästä tehtävästä suoriuduttiin hyvin (50 prosenttia vastaajista) tai kohtalaisesti (43 prosenttia vastaajista), ja suunnittelualueen laajeneminen mainittiin myös yhtenä suunnitelman parhaista saavutuksista. Tärkeänä syynä onnistumiseen oli hyvin toiminut valmistelun aikainen vuorovaikutusprosessi ja tahto yhteistyöhön.

HLJ 2011 -suunnitelman osakokonaisuudet

HLJ 2011 -suunnitelman kaikkia osia pidettiin kyselyyn vastanneiden keskuudessa onnistuneina. Vision ja kärkitavoitteiden ohjausvaikutusta suunnitelman sisältöön pidettiin vahvempana kuin PLJ 2007 -jälkiarvioinnissa. Myös strategiakehikon rakennetta ja osaselvitysten aihevalintoja pidettiin onnistuneina.

Toimenpidekokonaisuuksista parhaan arvosanan sai joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut -kokonaisuus, jota piti hyvänä tai erinomaisena 73 prosenttia vastaajista. Yhdyskuntarakenteen ja maankäytön toimenpidekokonaisuuden kohdalla vastaava luku oli 59 prosenttia, ja liikkumisen ohjauksen, hinnoittelun ja sääntelyn toimenpidekokonaisuuden kohdalla 55 prosenttia. Liikennejärjestelmän operoinnin ja ylläpidon toimenpidekokonaisuuden oli arvioinut hyväksi tai erinomaiseksi niin ikään 55 prosenttia sekä liikenteen infrastruktuurin toimenpidekokonaisuuden tasan puolet kantaa ottaneista.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi onnistui hyvin tai erinomaisesti vastaajista 69 prosentin mielestä. Se tuotti myös tietoa vaikutuksista vähintään kohtalaisesti 94 prosentin mielestä. Vaikutusten arvioinnin ohjausvaikutusta suunnitelman sisältöön pidettiin vahvempana kuin PLJ 2007 -jälkiarvioinnissa.

Ehdotuksia seuraavalle suunnittelukierrokselle

Avovastaukset eivät keskittyneet selvästi tiettyjen aiheiden ympärille. Ne sisälsivät kuitenkin useita huomionarvoisia yksittäisiä kehittämis ehdotuksia.

Suunnitelmaan kaivattiin lisää selkeyttä, kokonaisrakenteen yksinkertaistamista ja tulosten tiivistämistä jo ennen suunnitelman valmistumista. Samalla suunnitteluaineiston määrää tulisi rajata, jotta aineiston omaksuminen helpottuisi.

Vuorovaikutusta toivottiin lisättävän etenkin järjestöjen ja KUUMA-kuntien asukkaiden suuntaan. Tähän näkökohtaan liittyy myös liikenteen käyttäjän näkökulman vahvempi rooli suunnitelmassa. KUUMA-kuntien erityispiirteiden ja suurista kaupungeista poikkeavien olosuhteiden huomioon ottamisen kehittämistä toivottiin myös.

Suunnitelman sisällön kehittämiseksi esitettiin maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen yhteensovittamisen vahvistamista sekä rahoituksen sitomista tiettyyn tasoon. Elinkeinonäkökulmaan liittyy myös tavaraliikenteen vahvempi rooli suunnitelmassa. Lisäksi ehdotettiin kehitettäväksi suunnitelman seurantaa.

HLJ 2011 julkaisut

HLJ-raportit

2008

HLJ 2011 -puiteohjelma, kesäkuu 2008

Liikennejärjestelmätason keinot ilmastomuutoksen hillinnässä, Työkalupakki -esiselvitys, YTV:n julkaisuja 22/2008

2009

Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys, LVM:n julkaisuja 30/2009

HLJ 2011 Vuorovaikutussuunnitelma, kesäkuu 2009

HLJ 2011:n Tulevaisuustarkastelu, kesäkuu 2009

HLJ 2011 vaikutusten arvioinnin lähtökohtaselvitys ja arviointisuunnitelma, YTV:n julkaisuja 22/2009

Ajoneuvo- ja polttoainetekniikan mahdollisuudet autoliikenteen päästöjen vähentämisessä, YTV:n julkaisuja 28/2009

2010

Maankäyttö ja raideverkkoselvitys MARA, HSL:n julkaisuja 9/2010

Helsingin seudun pysäköintipoliittinen työpaja 19.4.2010, kalvosarja työpajan keskeisistä tuloksista, huhtikuu 2010

Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus HLJ 2011:ssä, kalvosarja osaselvityksen päätuloksista, huhtikuu 2010

Yhdyskuntarakenteen kehityksen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seuranta Helsingin seudulla, HSL:n julkaisusarja 21/2010

Joukkoliikennestrategia, HSL:n julkaisusarja 22/2010

Tavaraliikenne Helsingin seudulla, katsaus Helsingin seudun ja Uudenmaan tavaraliikenteen nykytilaan, kehitysnäkymiin ja ongelmiin HSL:n julkaisusarja 23/2010

Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla, HSL:n julkaisusarja 24/2010

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys, HSL:n julkaisusarja 28/2010

2011

Helsingin seudun ruuhkamaksu. Jatkoselvitys LVM:n julkaisuja 5/2011

HLJ 2011 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HSL:n julkaisusarja 14/2011

HLJ-katsaukset

2009

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) puiteohjelma (HLJ-katsaus 1/2009), syyskuu 2009

Liikenteen nykytila (HLJ-katsaus 2/2009), syyskuu 2009

Tulevaisuustarkastelu (HLJ-katsaus 3/2009), syyskuu 2009

Visio- ja strategiakehikko (HLJ-katsaus 4/2009), syyskuu 2009

Vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi HLJ 2011:n valmistelussa (HLJ-katsaus 5/2009), syyskuu 2009

HLJ 2011:n valmistelun tilanne syysyllä 2009 (HLJ-katsaus 6/2009), syyskuu 2009

2010

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelun tilanne keväällä 2010 (HLJ-katsaus 1/2010), toukokuu 2010

Laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja liikennemallien käyttö HLJ 2011:n laadinnassa (HLJ-katsaus 2/2010), syyskuu 2010

Joukkoliikennestrategia (HLJ-katsaus 3/2010), syyskuu 2010

Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla (HLJ-katsaus 4/2010), syyskuu 2010

Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus HLJ 2011:ssä (HLJ-katsaus 5/2010), syyskuu 2010

Tavaraliikenne Helsingin seudulla (HLJ-katsaus 6/2010), syyskuu 2010

Pysäköintipoliittikkaselvitys (HLJ-katsaus 7/2010), syyskuu 2010

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys (HLJ-katsaus 8/2010), joulukuu 2010

Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA) (HLJ-katsaus 9/2010), joulukuu 2010

2011

HLJ 2011 Vaikutusten arviointi, tiivistelmä (HLJ-katsaus 1/2011), maaliskuu 2011

HLJ 2011 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, tiivistelmä (HLJ-katsaus 2/2011), maaliskuu 2011

HLJ-esitteet

HLJ 2011:n kehittämislinjaukset ja toimenpidekokonaisuudet (haitari)

HLJ 2011 Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KUHA, lokakuu 2011

HLJ 2011 Saavutettavuustarkastelut SAVU, marraskuu 2011.

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.efternamn@hsl.fi

Lisätietoja:

HLJ-hankepäällikkö
Johanna Vilkkuna
etunimi.sukunimi@hsl.fi
Puhelin, 040 869 7836