

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Helsingin yliopisto ottaa erittäin myönteisesti vastaan suunnitelman kehittämislinjaukset raideliikenteen, kaupunkien julkisen ja kevyen liikenteen osalta niiden kestävyysshyötyjen ansiosta, samoin tietoliikenne- sekä paikannusinfrastruktuurin turvaamisesta viimeaikaisen maailmantilanteen vuoksi.

Suosituksena on, että suunnitelmassa mainittua tietoperustaista lähestymistapaa täydennetään hyödyntämällä Suomen kehittyvää tekoälyosaamista. Sen avulla voidaan tuottaa analyysejä nykyisistä ja tulevista tarpeista sekä liikenne- ja liikennepolitiikan vaikutuksista huomattavasti kattavammin kuin perinteisillä tavoilla hyödyntäen monipuolista kertynyttä dataa digikaksosen rakentamisen lisäksi. Se myös mahdollistaisi kasvavien ja monikeskuistuvien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämisvaihtoehtojen tarkemman tunnistamisen paikallisesti eriytyvistä lähtökohdista.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimenpiteet noudattavat oletusta siitä, että liikenteen kehitys on lineaarista eikä merkittäviä liikenneparadigman muutoksia tapahdu. Seuraavien näkökulmien huomioimista ehdotetaan:

- 1) Oletus siitä, että yksityisautojen käyttö lisääntyy jatkuvasti, on tällä hetkellä haastettu sillä, että merkittävä osa nuorista kaupunkilaisista aikuisista elää autotonta elämäntapaa (Karjalainen et

al. 2023: Going carless in different urban fabrics: socio-demographics of household car ownership. *Transportation* 50, 107–142, <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10239-8>).

2) Samanaikaisesti tuore tutkimus osoittaa, että vähittäiskauppa on siirtymässä etäämmälle esimerkiksi vanhoista lähiöostoskeskuksista, seudullisesti parhaiten saavutettaviin sijainteihin noin 3–8 km päähän vanhoista lähiöistä. Kaavoitetun kerrosalan ja palveluiden kasvu on 2000-luvun kuluessa tapahtunut sijainniltaan eri alueilla. Kerrostalokaavoitus ja niiden korkea kerrosalamäärä eivät siis näytä lisäävän paikallisten palveluiden toteutumista yleisen perusargumentin mukaisesti (Vaattovaara & al. *ReUrbia 2023: Lähiöiden segregatiohaaste ja tulevaisuus*, 61–71, <https://helda.helsinki.fi/items/668ac746-e7f6-4a79-8c07-652d0dd7ee6a>).

3) Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä (YKR), jota käytetään MAL-sopimusten ja yhdyskuntarakenteen seurannan ja yhä enemmän myös ohjaamisen lähtökohtana, on altis virhetulkinnoille. Tuoreessa tutkimuksessamme osoitimme, kuinka pienet muutokset mittaamisen tavassa (ruutu vs. rakennusten bufferointi, esim. norjalaisen menetelmän mukaisesti) tuottavat 50% mittaluokassa olevia eroja kaupunkirakenteen tiiviyyden mittaamiseen tuloksissa. Esikaupunkialueen maankäytön mittaaminen on erityisen altis menetelmän valintaan liittyviin virhepäätelmiin (Page & al. 2024: *Density as an indicator of sustainable urban development: insights from Helsinki?*, 2190–2199, <https://doi.org/10.1080/09654313.2024.2370314>)

4) Automatisoinnilla on todettu olevan merkittävä vaikutus kestävyysnäkökulmasta; päästöjen vähenemisen, turvallisuuden sekä henkilöliikenteen tasa-arvon kannalta (viimeinen maili kaupungeissa ja haja-asutusalueiden kuljetukset henkilöille, joilla ei ole omaa autoa). Automatisoinnin toteuttaminen tarvitsee kuitenkin merkittävää infrastruktuuria tuekseen, ja suunnitelma tästä olisi hyvä huomioida lopullisessa suunnitelmassa.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Suunnitelman vaikutusarviointi ja ympäristöarviointi perustuvat merkittävästi niin sanotun heikon kestävyysnäkökulmaan (Heikkurinen, P. 2014: *Kestävyysnäkökulman ulottuvuudet*. *Tieteessä tapahtuu*, 32(4), <https://journal.fi/tt/article/view/46149>), jonka perusteella kestävyysnäkökulman kolme pilaria eivät ole riippuvaisia toisistaan, tai jonkin pilarin tilan huononeminen voidaan korvata toista parantamalla. Suosittelemme ottamaan käyttöön vahvan kestävyysnäkökulman, jossa pilarit ovat keskinäisriippuvaisia, eikä taloudellista tai sosiaalista kehitystä voida saavuttaa ilman ekologista kestävyttä ja luonto on itseisarvo, jonka elinvoimaisuus on edellytys kestäville taloudelle ja hyvinvoinnille.

Muut huomiot?

Helsingin yliopisto kannattaa suunnitelman priorisointitavoitteita, joita ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Erityisen tuettavia ovat suunnitelman kattava näkökulma yhteiskunnan toimivuuteen ja varautumiseen tuleviin haasteisiin sekä painotus perustaa päätökset tutkimustietoon.

Laurila Tuulikki

Helsingin yliopisto - Lausunnon ovat sisällöllisesti valmistelleet matemaattis-luonnontieteellisen tiedekunnan professorit Laura Ruotsalainen ja Mari Vaattovaara.