



Liikenne- ja viestintäministeriö
Lausuntopalvelu.fi

VN/18780/2023

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta.

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Valmistelun ja vuorovaikutuksen tulee olla jatkuvaa ja aktiivista viranomaisten ja alueellisten asiantuntijoiden kanssa. Vuorovaikutus tulee järjestää siten, että koottava palaute ehtii vaikuttaa ja on mahdollista huomioida Liikenne 12 -suunnitelmassa. Lausunnot ja kyselyt sekä alueelliset tilaisuudet ja yhteistyö alueellisten liikennejärjestelmätyöryhmien kanssa ovat tärkeä osa hyvin onnistunutta ja aitoa vuorovaikutusprosessia. Lausuntokierroksilla on syytä huolehtia riittävästä lausuntoajasta, jotta lausuntojen valmistelulle ja hallinnolliselle käsittelylle jää riittävästi aikaa. Esitetyt teematyöpajat ovat hyvä lisä valmistelun vuorovaikutukseen. Koska teematyöpajoja voi olla vain rajallinen määrä, on niiden teemat ja kohderyhmät valittava tarkoin. Tästä syystä valmistelussa on myös huolehdittava siitä, että työpajojen teemat eivät korostu liikaa lopullisessa suunnitelmassa eivätkä ole liian suppea-alaisia. Liikennejärjestelmätasoisia teemoja voisivat olla esim. alueellinen saavutettavuus ihmisten ja kuljetusten näkökulmasta, Suomen liikennejärjestelmän toimintavarmuus, liikkumisen ja kuljetusten kestävä siirtymä ym. Kansainvälinen, erityisesti Ruotsin ja Norjan pohjoisten alueiden kuuleminen on tärkeää nykyisessä maailmantilanteessa. Kansainvälisen kuulemisen toteutustapa ja ajankohta on tärkeä avata

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10–11).

Suunnitelman tavoitteet – saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus – tulee laittaa tärkeysjärjestykseen. Tavoitteiden tärkeysjärjestys helpottaa myös toimenpiteiden arviointia ja priorisointia. Visiossa on liikennejärjestelmän yleisen tavoitetilan ohella korostunut kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän tavoitteiden kuvaus. Visiossa olisi hyvä kuvata tarkemmin tavoitetilaa myös näiden kaupunkiseutujen ulkopuolisilla alueilla, erityisesti alueilla, joiden saavutettavuus tukeutuu nykyisin henkilöautoiluun. Visiossa tulee tarkastella saavutettavuutta laaja-alaisemmin myös mm. alueiden saavutettavuuden, aluerakenteen ja aluekehityksen kannalta.

Visiossa on syytä muistaa kaksi asiaa: 1) Kyseessä on visio vuoteen 2050. Toimintaympäristö tulee muuttumaan useita kertoja suunnitelman toteutusajana. Näin ollen viime vuosina tapahtuneiden muutosten merkitystä ei tule korostaa liikaa. 2) Pitkäjänteisen liikennepolitiikan näkökulmasta pitkän aikavälin vision muuttaminen hallituskausittain ei ole toivottavaa. Päivityksen yhteydessä tulisi enemmän keskittyä tunnistamaan visiosta ne asiat ja kehittämiskohteet, jotka ovat ajankohtaisimmat tässä ajassa, sekä nostaa näihin liittyviä toimenpiteitä ja hankkeita suunnitelman toimenpideohjelmaan. Visiosta tulee laatia tiivis kiteytys.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Suunnitelman vaikutusten arviointi on tärkeä osa suunnitelman valmisteluprosessia ja hyväksyttävyyttä. Vaikutustenarvioinnissa on tärkeää tunnistaa laadittavana olevan suunnitelman strateginen taso ja luonne, ja tätä kautta tunnistaa suunnitelman oleelliset vaikutukset ja keskittyä niiden arviointiin.

Arviointiohjelman mukaan valmistelun yhteydessä arvioidaan toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia. On syytä huomioida, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset eivät synny vain sen toimenpideohjelman kautta, vaan myös siinä asetetuilla tavoitteilla sekä liikennepoliittisilla linjauksilla ja valinnoilla (esim. painotukset rahoituksen kohdentamisessa) on saman kaltaisia ja jopa laajempia vaikutuksia kuin toimenpideohjelmalla itsellään. Näin ollen vaikutusten arvioinnin tulisi koskea ensisijaisesti suunnitelmassa tehtäviä strategisia ja poliittisia valintoja. Yksittäisten hanke- tai toimenpidekohtaisten arviointien sijasta Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa tulisi arvioida erityisesti kokonaisuutta ja laaja-alaisia yhteisvaikutuksia esimerkiksi Suomen turvallisuuteen, huoltovarmuuteen, alueiden välisiin kehittämisedellytyksiin ja saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin sekä maan kilpailukyvyyn varmistamiseen. Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tulee selkeästi rajata tarkastelujen ulkopuolelle vaikutukset, jotka kuuluvat hankearvioinnin piiriin.

Ekologisten vaikutusten arvioinnissa on syytä pohtia vielä seuraavien vaikutusten arvioinnin tarpeellisuutta ja tarkkuustasoa strategisen tason suunnitelman (joka Liikenne 12 -suunnitelma on) yhteydessä:

- liikenteen päästöille, melulle ja värinälle altistuminen
- yhdyskuntarakenteen kestävyys
- luonnon monimuotoisuus
- luonnonvarojen käyttö ja materiaalitehokkuus
- vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit
- terveys ja hyvinvointi (niiltä osin, kun liittyy em. melu, päästö ja värinä altistukseen)
- rakennettu ympäristö ja maisema

Liikenne 12 -suunnitelman arvioinnissa on tarpeen huomioida myös vaikutukset valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) toteutumiseen. Tavoitteiden mukaan mm. edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta. Liikenne 12 -suunnitelmalla on keskeinen rooli tavoitteen saavuttamisessa, ja suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on tarpeen käydä läpi, miten suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet edistävät VAT:ien toteutumista.

Lausunnoilla olevassa arviointiohjelmassa todetaan, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa huomioidaan soveltuvin osin olemassa olevat seutujen ja alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Arviointiohjelmasta jää epäselväksi, kuinka osallistavaan prosessiin ja demokraattiseen päätöksentekoon

perustuvat lakisääteiset alueelliset muut strategiat ja suunnitelmat (maakuntasuunnitelmat ja -ohjelmat sekä maakuntakaavat) aiotaan ottaa huomioon Liikenne 12 -suunnitelman valmistelussa.

Etelä-Savon maakuntaliitto

Pentti Mäkinen
Maakuntajohtaja

Marko Tantu
Aluesuunnittelupäällikkö

Jakelu

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti maakuntaliiton asianhallintajärjestelmässä.