

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman lausuntoyhteenveto

SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi

Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelman valmistelu perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään hallituskauden alussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma ja vaikutusarviointi.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman todennäköisistä taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Vaikutusarvioinnin avulla suunnitelman toimenpiteiden vaikutukset tuodaan esiin ja suunnitteluratkaisuista tehdään läpinäkyvämpiä. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Arviointiohjelmaan on kuvattu suunnittelun lähtökohdat, valmisteluprosessi, vuorovaikutustavat eri toimijoiden kanssa ja arvioitavat vaikutukset. Vaikutusarviointiohjelma oli nähtävillä syksyllä 2023, jolloin kansalaiset, viranomaiset ja sidosryhmät saivat lausua näkemyksensä suunnitelman valmistelua varten.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmaan ajalla 15.9.-15.10.2023. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu jatkuu vuoden 2023 aikana arviointiohjelman viimeistelyllä sekä vision ja tavoitteiden päivittämisellä, joiden taustana lausuntokierroksen sisältöä hyödynnetään.

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutustenarviointi.

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

Lausuntoaika oli 15.9.-15.10.2023. Lausunnot pyydettiin niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, maakuntien liitoilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy. Lisäksi varattiin mahdollisuus muillekin tahoille esittää vaikutusten arvioinnista mielipiteensä. Lausuntopyyntö lähetettiin 440 vastaanottajalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi lausuntopyyntöä suomeksi ja ruotsiksi ja piti asiaa esillä myös sosiaalisessa mediassa lausuntokierroksen aikana. Lausunnot pyydettiin ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta, ja aineisto oli saatavilla myös valtioneuvoston hankeikkunassa ([Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2025 - 2036 \(valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys\) \(valtioneuvosto.fi\)](#)).

Lausuntopyyntöissä liikenne- ja viestintäministeriö pyysi näkemyksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun, vision ja tavoitteiden muutostarpeisiin sekä suunnitelman vaikutusarviointiin ja ympäristöarvioinnin valmisteluun seuraavien kysymysten pohjalta:

- 1) Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?
- 2) Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi?
- 3) Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Saadut lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö sai lausuntopyyntöön yhteensä 106 lausuntoa. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon lopussa.

Kaikki 20.10.2023 mennessä saapuneet lausunnot on huomioitu suunnitelmaa ja vaikutustenarviointia viimeisteltäessä. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa.

106 lausunnosta 6 saatiin ministeriöistä, 11 virastoista, 2 ELY-keskuksista (toinen lausunnoista on kaikkien ELY-keskusten L-vastuualueen yhteinen lausunto), 16 maakuntien liitoista sekä Ahvenanmaan maakunnalta, 21 kunnista ja kuntayhtymistä, 7 valtionyhtiöistä, 9 elinkeinoelämän järjestöiltä, 32 järjestöiltä ja liitoilta ja 1 satamayhtiöltä. Maantieteellisesti lausuntoja vastaanotettiin ympäri Suomen niin maakuntaliitoilta, kunnilta kuin kuntayhtymiltäkin. Kahdessa lausunnossa todettiin, ettei lausuttavaa ole.

Yhteenveto arviointiohjelmaa koskevista lausunnoista

Yleinen palaute

Yleisesti ottaen arviointiohjelman kuvausta vaikutusarvioinnista sekä suunnitelman päivityksestä, valmistelusta ja vuorovaikutuksesta pidettiin hyvänä. Myös voimassa olevaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa pidettiin hyvänä pohjana päivitykselle. Useissa lausunnoissa lausuttiin arviointikehikosta ja annettiin evästystä arvioitaviin vaikutuksiin. Arviointivien vaikutusten osalta lausunnoissa korostettiin erityisesti huoltovarmuusvaikutusten ja ympäristövaikutusten arviointia sekä vaikutusten kohdentumista alueittain. Arvioinnin osalta annettiin kehittämissuhteita esimerkiksi oikeudenmukaisuuden arvioimiseen, esteettömyyden ja muun kuin fyysisen ympäristön saavutettavuuteen sekä vammaisvaikutusten arviointiin.

Lausunnoissa toimintaympäristön tunnistettiin muuttuneen selvästi edellisen suunnitelman valmistuttua. Vaikka selkeitä muutostarpeita toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten seurauksena tunnistettiin, korostettiin kuitenkin myös tarvetta säilyttää pitkäjänteisyys erityisesti vision ja tavoitteiden osalta. Nykyhetken tarpeiden huomioimista pidettiin tärkeänä, vaikka yhtäältä tunnistettiin, että toimintaympäristö tulee todennäköisesti muuttumaan useita kertoja ennen vuotta 2050, johon visio tähtää.

Toimintaympäristön muutosten ohella nopean kustannustason nousun vaikutuksista rahoitusohjelmaan lausuttiin paljon. Rahoitusohjelmaan sitoutumista sekä sen yhteensovittamista julkisen talouden suunnitelmaan pidettiin tärkeänä suunnitelman uskottavuuden kannalta. Useissa lausunnoissa nykyistä liikennejärjestelmän kokonaisrahoitustasoa pidettiin riittämättömänä liikennejärjestelmän tarpeisiin sekä asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Visiota ja tavoitteita pidettiin monilta osin hyvinä. Selkeitä muutos- ja täydennystarpeita kuitenkin tunnistettiin. Keskeisimmät toimintaympäristön muutokseen liittyvät huomiot käsittelivät turvallisuutta, geopoliittista muutosta, huoltovarmuutta, kansainvälistä saavutettavuutta, teollisuuden tarpeita, turvallisuutta sekä investointipotentiaalin säilyttämistä. Turvallisuus nousi keskeisenä huomiona valtaosassa lausuntoja, tavoitteita käsiteltäessä. Tällä tarkoitettiin niin kokonaisturvallisuutta, huoltovarmuutta kuin liikenneturvallisuutta. Turvallisuustemaattikkaan kytkeytyi myös useammassa lausunnoissa esiintynyt huoli digitaalisen murroksen aiheuttamista häiriöistä ja tarpeesta varmistaa tietoturvaluus.

Useat lausunnot peräänkuuluttivat alueellista näkökulmaa eri yhteyksissä. Alueellisen erilaistumisen ja alueellisten kasvutekijöiden painopisteiden tunnistamista pidettiin tärkeänä niin toimenpideohjelmassa kuin myös tavoitteissa.

Näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluun ja vuorovaikutukseen

Saaduissa lausunnoissa huomio keskittyi erityisesti riittävien vuorovaikutusmahdollisuuksien järjestämiseen ja kattavaan sidosryhmien osallistamiseen jo suunnittelun varhaisissa vaiheissa. Osassa lausuntoja vuorovaikutuksen nähtiin olevan jo selvästi paremmalla tasolla, kun osassa tätä pidettiin vielä puutteellisena. Myös riittävän lausuntoaajan antamista korostettiin. Muutamissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, etteivät konkreettiset tavat, joilla vuorovaikutusta ja eri toimijoiden kuulemista toteutetaan osana arviointityötä, käy selkeästi arviointiohjelmasta ilmi.

Lausuntojen perusteella vuorovaikutuksen laajentamista ja monipuolisen osallistujajoukon osallistamista pidetään erityisen tärkeänä. Vuorovaikutuksen kehittämisessä toivottiin erityisesti nykyistä tiiviimpää yhteistyötä kuntien, MAL-seutujen, maakuntien liittojen sekä yritysten, hankeyhtiöiden ja järjestöjen kanssa. Lisäksi lausunnoissa toivottiin alueellisten liikennejärjestelmätyöryhmien aktiivista osallistumista sekä vuorovaikutusta Ruotsin ja Norjan pohjoisten alueiden kanssa osana valmistelua. Myös yhteistyötä erityisryhmien, kuten lasten, ikääntyneiden ja vammaisten kanssa peräänkuulutettiin.

Asetettuihin tavoitteisiin pääsemisessä tärkeäksi nostettiin myös sitoutuminen suunnitelmaan. Erityisesti eduskuntapuolueiden sitoutumisella nähtiin olevan ratkaiseva vaikutus siihen, kuinka hyvin valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla onnistutaan vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin.

Toimintaympäristön muutokset

Toimintaympäristön muutostekijöistä ja niiden huomioimisesta suunnitelman valmistelussa annettiin runsaasti palautetta. Ensimmäisen suunnittelukierroksen jälkeen toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia, joilla on ollut suora tai välillinen vaikutus liikennejärjestelmään. Valtaosassa lausuntoja korostetaan erilaisia toimintaympäristön muutoksia, joiden nähdään linkittyvän olennaisesti liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Lausunnoissa todetut keskeisimmät toimintaympäristön muutokset liittyvät geopoliittisen tilanteen ja siten kokonaisturvallisuustilanteen muutokseen. Muutosten on nähty heijastuneen erityisesti liikennevirtoihin ja -ennusteisiin. Suunnitelman valmistelun kannalta olennaisena pidettiin mm. huoltovarmuuden, toimintavarmuuden ja turvallisuuden (ml. liikenneturvallisuus) näkökulmia. Myös ilmastonmuutoksen vaikutuksia sekä etätyösiirtymää kuvailtiin toimintaympäristöä muuttaneina tekijöinä.

Lausunnoissa tuodaan esiin tarvetta vaihtoehtoisten kuljetusreittien kehittämiseksi sekä liikenneverkon toimivuuden varmistamiselle kaikissa olosuhteissa. Geopoliittisen muutoksen osalta korostetaan tarvetta huomioida maayhteyksien kehittäminen, ja siltä osin huomioida alemman tieverkon kuntoon. Myös Ruotsiin ja Norjaan kulkevien maayhteyksien, alueiden välisten poikittaisyhteyksien sekä sisävesiliikenteen turvaamista korostettiin.

Liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen

Lausunnoissa korostetaan, että liikennejärjestelmää tulee ylläpitää ja kehittää pitkäjänteisesti. Lausunnoissa korostui myös tarve ennakoida toimintaympäristöön vaikuttavia muutosilmiöitä nykyistä paremmin.

Pitkäjänteisen suunnitelmallisuuden tarvetta konkretisoitiin useissa lausunnoissa eri esimerkkien kautta. Esimerkkeinä käytettiin mm. digitalisaatiota, suunnitelman mukaisen rahoituslinjausten toteutumista, korjausvelan taittamista, vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon rakentamista, päästövähennystavoitteita sekä laajemmin teollisuuden tarpeiden huomiointia väyläverkolla.

Kestävyys liikennejärjestelmäsuunnittelussa

Saaduissa lausunnoissa käsiteltiin laajasti liikenteen khk-päästövähennystarpeita ja kestävän kehityksen edistämistä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Useissa lausunnoissa painotettiin kasvavaa tarvetta edistää kestävää liikkumista, vähentää liikenteen päästöjä ja laajemminkin edistää kestävää kehitystä. Joukkoliikenteen tuet ja investoinnit kestävän liikkumisen edistämiseen mainittiin usein.

Lausunnoissa korostetaan myös sään ääri-ilmiöiden vaikutuksia liikenneverkon kuntoon. Tieverkon kehittämisessä digitalisaation, päästövähennystarpeiden ja uusien käyttövoimien jakeluinfraktuurin rakentumista toivotaan paremmin suunnitelmassa välittyväksi. Myös tarvetta selvittää keinoja liikenteen päästövähennystarpeiden saavuttamiseksi painotetaan. Kestävyyden, digitalisaation ja kaupungistumisen osalta raideliikenteen sekä kestävän liikkumisen vahvistamista korostettiin.

Liikenneverkon toimintavarmuus

Saavutettavuutta käsiteltiin valtaosassa lausuntoja. Saavutettavuus liitettiin mm. alueiden saavutettavuuteen, kansainväliseen saavutettavuuteen, työvoiman liikkuvuuteen, esteettömyyteen ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Saavutettavuuden tunnistettiin olevan riippuvainen mm. väyläverkon kunnosta, joukkoliikenteen palvelutasosta ja matkaketuista.

Useissa lausunnoissa toistettiin kriisinkestävyyden, väyläverkon kunnon ja liikenneturvallisuuden merkitystä toimintavarmuudelle. Näitä seikkoja pidettiin liikenneverkon kehittämisessä keskeisinä, erityisesti elinkeinoelämän toimintavarmuuden ja kasvun näkökulmasta. Samalla alemman tieverkon kuntoa ja paisuvaa korjausvelkaa pidettiin riskitekijöinä. Saaduissa lausunnoissa myös huoltovarmuus nostettiin sellaiseksi teemaksi, jossa liikenneverkolla tunnistettiin olevan keskeinen rooli.

Liikenneköyhyyden teemaa käsiteltiin useammassa lausunnoissa. Erityisesti mahdollisuutta päästä tasa-arvoisesti palveluiden ääreen korostettiin. Palveluiden pariin pääsemiseen yhdistettiin myös sivuavia teemoja, kuten matkaketjujen toimivuutta ja liityntäpysäköintiä koskevia tarpeita suurilla kaupunkiseuduilla.

Sisävesiliikenne nousi useammassa lausunnoissa erityisenä huomiona esiin. Geopoliittisen tilanteen aiheuttaman kuljetusvirtojen muutoksen korostettiin vaikuttaneen erityisesti Saimaan kanavan liikenteeseen ja sisävesiliikenteen toimintavarmuuteen. Myös esimerkiksi sisävesisatamien merkitys teollisuuden näkökulmasta nostettiin esiin.

Liikkumista tiiviisti rakennetussa ympäristössä nostettiin muutamissa lausunnoissa esiin. Kestävästä liikkumisesta tukevan liikennejärjestelmän terveys-, turvallisuus- ja päästövaikutuksia korostettiin erityisesti kävelyä ja pyöräilyä käsittelevissä lausunnoissa. Tältä osin kestävien matkaketjujen kehittämistarpeisiin kiinnitettiin huomiota laajemminkin.

Valmistelun tueksi ehdotettuja aineistoja

Useissa lausunnoissa nostettiin esiin erilaisia tausta-aineistoja ja tietolähteitä, joiden hyödyntämistä pidettiin olennaisena valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Tällaisina esitettiin mm. maakuntakaavoja, maakunnallisia ja kaupunkiseutujen omia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, elinkeinoelämän järjestöjen tuottamia kehityskuvia sekä alueidenkäytön kehityskuvan sisältöä. Maakunnallisten ja ylimaakunnallisten liikennejärjestelmätoimijoiden tuottamaa tietoa pidettiin myös yhtenä välineenä alueellisten erityis- ja ominaispiirteiden huomioimisessa. Lisäksi yhteensovittua muihin ohjelmiin, kuten liikenneturvallisuusstrategiaan ja esteettömyysvisioon pidettiin tärkeänä. Yhteensovittua liikenteen khk-päästövähennystoimien valmistelun kanssa pidettiin tärkeänä.

Lausunnoissa korostettiin myös EU-tasoisesta sääntelystä tulevien velvoitteiden huomioimista. EU-sääntelyn osalta huomiota kiinnitettiin erityisesti TEN-T- ydinverkkokäytäviin. Tältä osin keskeisenä pidettiin rahoituksen suuntaamista ja käytävien priorisointia.

Ehdotuksia teematyöpajoihin

Suunnitelman valmistelun aikana järjestetään mm. lausuntokierroksia, alueellisia keskustelutilaisuuksia sekä teematyöpajoja. Järjestettävissä teematyöpajoissa on tarkoitus käsitellä suunnitelman sisältöä. Lausunnoissa teematyöpajojen aiheisiin annettiin useita ehdotuksia.

Työpajojen teemoiksi ehdotettiin mm. kansainvälistä saavutettavuutta, rajanylityspaikkojen liikenneinfran kehittämistä, alueellista saavutettavuutta ihmisten ja kuljetusten näkökulmasta, liikennejärjestelmän toimintavarmuutta, liikkumisen ja kuljetusten kestävästä siirtymästä, monipaikkaisuutta ja paikkariippumattomuutta sekä liikennejärjestelmän kehitystarpeita väestörakenteen muutoksen näkökulmasta. Teematilaisuuksien tarkemmasta sisällöstä toivottiin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tietoa.

Visiota koskeva palaute

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio ja tavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Voimassa olevan suunnitelman visio ja tavoitteet toimivat päivityksen lähtökohtana. Voimassa oleva suunnitelma sisältää vision vuoteen 2050 sekä kolme tavoitetta: kestävyys, saavutettavuus ja tehokkuus.

Lausuntokierroksella nykyistä visiota ja tavoitteita pidettiin monilta osin relevantteina. Useita muutostarpeita kuitenkin esitettiin, ja näistä valtaosa keskittyi toimintaympäristön muutokseen ja niiden huomiointiin tavoitteiden ja vision valmistelussa. Muun muassa kokonaisturvallisuustilanteen muutos, kansainvälinen saavutettavuus ja logistisen aseman muutos, sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet, huoltovarmuus, etätyön vaikutus liikkumiseen sekä väestörakenteen ja -kehityksen muutos nousivat tällaisina muutostekijöinä esiin. Myös digitaalinen murros nousi esiin kokonaisuutena, jonka huomioimista vision ja tavoitteiden valmistelussa pidettiin tärkeänä.

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

Visiolta toivottiin kykyä puhutella koko Suomea. Useissa yhteyksissä toistettiin tarvetta tunnistaa ja huomioida erilaiset alueet, kaupunkiseudut, kunnat, seutukaupungit sekä maa-seutu- ja harvaan asutut alueet. Tätä pidettiin tärkeänä niin vision kuin tavoitteiden asettamisen näkökulmasta.

Elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmaa korostettiin useissa lausunnoissa tärkeänä vision osalta. Nykyisen vision ja tavoitteiden ei nähty huomioivan riittävällä tasolla saavutettavuuden, matkaketjujen ja kuljetusten palvelutason merkitystä teollisuuden kuljetustarpeille. Useissa yhteyksissä korostettiin myös alemman tieverkon merkitystä sekä sisävesi- ja merikuljetusyhteyksien turvaamista.

Saavutettavuutta pidettiin useissa lausunnoissa tärkeänä näkökulmana osana liikennejärjestelmän visiota. Saavutettavuudella kuvattiin laajasti mm. alueiden sisäisiä ja välisiä yhteyksiä sekä kansainvälistä saavutettavuutta. Saavutettavuuden merkitystä korostettiin niin elinkeinoelämän kuin erilaisten käyttäjä- ja erityisryhmien tarpeiden näkökulmasta.

Vision kiteyttämistä ja kirkastamista pidettiin monissa lausunnoissa tärkeänä. Huomionarvoista kuitenkin on, että visiota käsittelevissä vastauksissa esiintyi myös jonkin verran ristikkäisyyttä. Osassa lausuntoja korostettiin vision kiteyttämisen tarvetta, kun osassa nykyistä laajempien teemojen sekä syy-seuraussuhteiden huomioimista.

Ilmastotavoitteiden saavuttamisen merkitystä korostettiin useissa lausunnoissa. Päästövähennystarpeiden ohella aktiivisen, turvallisen ja terveyttä edistävän liikkumisen korostamista pidettiin yhtenä tärkeänä päämääränä. Tältä osin lausunnoissa korostettiin yksityisautoilun vähentämisestä saatavia planetaarisen terveysajattelun mukaisia laaja-alaisia ympäristö- ja terveyshyötyjä.

Tavoitteita koskeva palaute

Tavoitteiden asettamisen osalta lausunnoissa korostettiin suunnitelman pitkäjänteisyyden ja strategisen ohjauksen roolia. Tavoitteiden keskinäistä priorisointia niiden ohjauksen lisäämiseksi käsiteltiin osassa lausuntoja.

Kestävyys

Nykyisiä tavoitteita on kuvattu voimassa olevassa suunnitelmassa rinnakkaisina ja ilmastomuutosta hillitseinä. Osassa lausuntoja tavoitteiden tulkitaan olevan kuitenkin osin ristiriidassa, eikä kaikkien tavoitteiden tunnisteta pyrkivän ilmastomuutoksen hillitsemiseen. Yksittäisissä lausunnoissa korostettiin kansainvälisesti velvoittavan ilmastotavoitteen painoarvoa tilanteissa, joissa tavoitteet ovat keskenään ristiriidassa.

Saavutettavuus

Nykytavoitteisiin lukeutuvaa saavutettavuutta pidettiin valtaosassa lausuntoja edelleen tärkeänä. Tavoitteen merkitystä painotettiin erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kasvun osalta sekä erilaisten käyttäjä- ja erityisryhmien tarpeiden näkökulmasta

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

Tehokkuus

Nykytavoitteissa kolmantena esitettyä tehokkuutta ei erityisesti käsitelty lausunnoissa. Muutamassa launnossa nostettiin esiin, että tehokkuuden tavoite voi olla hankala silloin, kun pyritään varmistamaan kaikkien väestöryhmien mahdollisuudet liikkua.

Turvallisuus ja toimintavarmuus

Turvallisuuden ja kokonaisturvallisuustilanteen huomioiminen nykytavoitteiden lisäksi korostui toistuvasti tavoitteita käsittelevissä lausunnoissa. Huoltovarmuutta ja toimintavarmuutta ehdotettiin usein keskeisiksi näkökohdiksi liikennejärjestelmän kehittämisessä. Myös teemat, kuten liikenneturvallisuus, liikenneköyhyys, esteettömyys ja kestävyys, nousivat esiin tavoitteita käsittelevissä kommentteissa. Erityisesti turvallisuus -termiin liitettiin useissa lausunnoissa liikenneturvallisuuden näkökulmaa, jonka nähtiin jääneen edellisellä kierroksella liian vähälle huomiolle.

Vaikutusten arviointia koskeva palaute

SOVA-laki ja yleisiä näkemyksiä

Suurimmassa osassa lausuntoja ei annettu näkemyksiä vaikutusten viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, nk. SOVA-laki) näkökulmasta. Lausunnoissa tuotiin esiin, että arviointiohjelma sisältää varsin kattavasti suunnitelman toteuttamisesta aiheutuvat erityyppiset SOVA-lain edellyttämät ympäristövaikutukset sekä muut vaikutukset. Lisäksi muistutettiin, että SOVA-lain (200/2005) mukaiset lausuntopyyntö tulee osoittaa selkeästi ELY-keskusten ympäristö- ja luonnonvarat vastuualueille. Tuotiin myös esiin, että liikennejärjestelmäanalyysiä tulisi täydentää luonnon- ja ympäristönsuojelullisilla teemoilla, koska seuranta on SOVA-lain 12 §:n mukaan osa SOVA-arviointia.

Useat lausunnon antajat pitivät arviointiohjelmaa ja arviointikehikkoa selkeänä, kattavana, monipuolisena ja olennaiset vaikutusalueet esiin tuovana. Arviointiohjelmaa itsessään pidettiin perusteltuna osana liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ja sen nähtiin antavan hyvän pohjan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiin.

Muutamia lausujia korostivat, että on tärkeää, että vaikutusten arviointi on kiinteä osa koko suunnitteluprosessia ja että sille annetaan riittävä painoarvo, jolloin arvioinnin tuloksia on mahdollista hyödyntää suunnitelman sisällön ja ratkaisujen laadinnassa. Arvioinnin nähdään lisäävän suunnitelman hyväksyttävyyttä sekä tuovan liikennejärjestelmän suunnitteluun ja rahoitukseen pitkäjänteisyyttä. Lisäksi tuotiin esiin, että vaikutusten arvioinnin on tärkeä lisätä läpinäkyvyyttä ja tuoda näkyväksi suunnittelussa ja päätöksenteossa tehtäviä priorisointeja. Osa lausunnon antajista kommentoi, että arviointiohjelmassa ei ole avattu vaikutusten välisiä painotuksia ja priorisointeja.

Osa lausunnon antajista tunnisti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten olevan moniulotteisia, minkä takia on perusteltua, että myös arviointikehikko on monialainen ja kokonaisvaltainen. Laajaa, perusteellista ja systemaattista arviointia pidettiin myös

tarpeellisena huomioiden liikennejärjestelmäsuunnitelmien toimenpiteiden pitkäaikaiset vaikutukset.

Vaikutusten arvioinnissa olisi tärkeää keskittyä suunnitelman oleellisiin vaikutuksiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta kommentoitiin, että sen vaikutukset eivät synny vain toimenpideohjelman kautta, vaan myös suunnitelmassa asetetuilla tavoitteilla sekä liikennepoliittisilla linjauksilla on jopa laajempia vaikutuksia kuin toimenpideohjelmalla itsellään. Näin ollen vaikutusten arvioinnin tulisi koskea ensisijaisesti suunnitelmassa tehtäviä strategisia ja poliittisia valintoja. Yksityiskohtaista vaikutusten arviointia tehdään sen sijaan hanketasolla ja alueidenkäytön suunnittelussa, mikä olisi hyvä huomioida Liikenne 12 -suunnitelman laadinnassa.

Arviointikehikko

Useissa lausunnoissa annettiin tarkempia kommentteja ja näkemyksiä arviointikehikkoon. Vaikutusten luokittelua pidettiin loogisena. Kaikkia arvioita teemoja pidettiin myös tärkeinä, mutta painotukset näiden suhteen vaihtelivat lausunnon antajien kesken.

Useassa lausunnossa toistuivat tietyt täydennys ehdotukset tai korostustarpeet arviointikehikkoon. Näihin kuului yhdenvertaisuusvaikutukset ja tasa-arvo, oikeudenmukaisuuden arviointi, esteettömyyden ja muun kuin fyysisen ympäristön saavutettavuus, eli esimerkiksi palveluiden ja järjestelmien digitaalisen saavutettavuuden arviointi, sekä vammaisvaikutusten arviointi.

Toinen useissa lausunnoissa toistunut teema oli huoltovarmuus, jota toivottiin painotettavan vaikutusarvioinnissa. Huoltovarmuusteema kytkettiin myös sotilaallisen liikkuvuuden ja kriisinkestävyyden arviointiin, jotka tulisi myös huomioida vaikutusten arvioinnissa. Lisäksi tuotiin esiin liikennejärjestelmän toimintavarmuuden arviointi. Ehdotettiin myös liikennejärjestelmän resilienssiteeman lisäämistä arviointiin, jonka alla arviointiin huoltovarmuus- ja kriisinkestävyysvaikutuksia sekä ilmastonmuutokseen sopeutumisen vaikutuksia.

Muutamassa lausunnossa ehdotettiin arviointiin maaseutuvaikutusten arviointia. Muutamassa lausunnossa tuotiin myös esiin hallinnollisten vaikutusten arviointi, joka voisi olla hyödyllinen osa arviointia. Lisäksi muutamassa lausunnossa tuotiin myös esiin tarve laajojen yhteis- ja kokonaisvaikutusten arvioinnille.

Arvioitavat vaikutukset

Suurin osa lausuntojen vaikutusten arviointia käsittelevistä kommentteista kohdistui arvioitaviin vaikutuksiin.

Monissa yleisemmän tason kommentteissa korostui vaikutusten kohdentumisen arviointi. Monissa lausunnoissa toivottiin alueellisen kohdentumisen sekä alueellisen kontekstin huomiointia vaikutusten arvioinnissa. Lausunnoissa tuotiin esiin niin kaupunkiseutujen, alueiden ja maaseutuvaikutusten kuin koko maan tason sekä kansainvälisten vaikutusten huomiointi Suomen rajojen ulkopuolella. Alueellisen ulottuvuuden huomioimisessa olisi hyvä tunnistaa ja arvioida myös mahdolliset ristiriitaiset vaikutukset ja kohdentumiserot eri alueiden ja alue- tasojen välillä. Toisaalta tuotiin myös esiin, että vaikutusten arvioinnissa tulee panostaa kehittämistoimien kokonaisvaltaisiin vaikutuksiin koko maan kannalta ja ylimaakunnallisesti. Muutamassa lausunnossa vaikutusten kohdentumista ehdotettiin arvioitavaksi alueiden li-

säksi asiakkaiden eli yritysten ja asukkaiden näkökulmasta kuten eri toimialoille ja väestöryhmiin. Lisäksi toivottiin vaikutusten arvioinnin ajallisen ulottuvuuden selkeämpää kuvaamista mm. arvioinnin poikkileikkausvuosien osalta.

Vaikutusten arvioinnin osalta pidettiin myös tärkeänä vaikutusten laaja raportointi sekä positiivisten että negatiivisten vaikutusten osalta, tulosten selkeä esitystapa, ristikkäisten vaikutusten kuvaaminen ja arviointiin liittyvien epävarmuuksien esiin tuominen mm. toimintaympäristön kehittymisen osalta. Lisäksi korostettiin, että arvioinnin periaatteet, lähtökohdat, menetelmät ja tietolähteet tulee kuvata arviointiohjelmassa. Arviointiohjelmaan ehdotettiin taulukkoa, josta ilmenee, miten suunnitelman vaikutuksia arvioidaan suhteessa tavoitteisiin ja mitä lähdetietoja hyödynnetään.

Lisäksi lausunnoissa tuotiin esiin yksittäisiä vaikutusarvioinnissa huomioitava näkökulmia. Näihin kuuluu mm. vaikutukset valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) toteutumiseen, vaikutukset Suomen EU-sitoumusten tavoitteiden saavuttamiseen (esimerkiksi liittyen TEN-T- ja AFIR-asetuksiin), potentiaalisten valtakunnallisesti merkittävien hankkeiden tarpeiden huomioiminen, arviointitiedon tuottaminen erilaisten kustannustehokkaiden, pienten ja keskisuurten toimenpidokokonaisuuksien vaikutuksista ja vaikuttavuudesta, sää-, olosuhde- ja ilmastotietojen huomioiminen osana liikennejärjestelmää ja vaikutusten arviointia sekä energiantuotannosta liikennejärjestelmään liittyvien vaikutusten arviointi.

Muutamissa lausunnoissa tuotiin myös esiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kytkemistarpeet ja kytkökset muihin hankkeisiin kuten alueidenkäytön kehityskuvatyöhön ja Suomen ympäristökeskuksen ennakointityöhön sekä MAL-sopimukseen. Näiden osalta olisi hyvä kehittää yhtenäistä tietopohjaa vaikutusten arviointiin. MAL-sopimusten osalta esitettiin tarve käydä arviointiohjelmassa läpi, miten Liikenne 12 -suunnitelma vaikuttaa MAL-sopimusten tavoitteiden saavuttamiseen ja toisaalta tarve näiden keskinäisvaikutusten arvioinnin kehittämiseksi. Lisäksi nähtiin tarpeelliseksi tarkastella miten liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamisen mahdolliset toteutustavat huomioidaan Liikenne 12 -työssä ja miten sen osalta vaikutuksia arvioidaan mm. liikkumiseen.

Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Arviointikehikon teemaan ”Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso” liittyvät lausuntojen kommentit kohdistuivat erityisesti saavutettavuuden arviointiin.

Kansainvälisen saavutettavuuden osalta lausunnoissa korostettiin kansainvälisen saavutettavuuden ja reittien tärkeyttä koko Suomen osalta. Lausunnoissa korostettiin sekä lentoyhteyksien, kauppamerenkulun ja satamien saavutettavuuden, että maaliikenneyhteyksien merkitystä kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta. Kansainvälisen saavutettavuuden arvioimisessa toivottiin myös TEN-T verkon ulkopuolisten keskeisten kansainvälisten reittien huomioimista. Matkailun tarpeet pyydettiin huomiomaan sekä kansainvälisessä että alueiden välisen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden arvioinnissa.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden arviointiin liittyen toivottiin sekä kaupunkiseutujen saavutettavuuden, kaupunkiseutujen lievealueiden että maaseudun ja syrjäisten alueiden saavutettavuuden huomioimista. Kaupunkiseutujen saavutettavuuden arvioinnin osalta korostettiin kulkumuotojen välisten matka-aikojen arvioinnin tärkeyttä ja logistiikan toimivuuden merkitystä kaupunkiseuduilla. Lisäksi nostettiin tarve kävely- ja pyöräily-

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

vutettavuuden arviointiin. Maaseudun ja syrjäisten alueiden saavutettavuuden osalta toivottiin huomioitavan myös alueilla sijaitsevat asukkaat ja kaupan alan yksiköt ja niiden liikennetarpeet.

Liikennejärjestelmän palvelutasoon ja saavutettavuuteen liittyen nostettiin muutamassa lausunnossa liikennejärjestelmän ylläpidon ja kunnan tärkeys. Lisäksi muistutettiin, että matkojen käyttäjähyödyn ja palvelutason arvioinnissa tulee huomioida kaikki käyttäjäryhmät. Joukkoliikenteen palvelutason osalta kommentoitiin, että arvioinnissa olisi tarkasteltava vuorotarjontaa sekä matka- ja kuljetusketjujen jatkuvuutta. Kaupunkialueiden ulkopuolella tulisi arvioida ylipäättänsä joukkoliikenteen palvelutason olemassaoloa. Lisäksi muutamassa lausunnossa nostettiin esiin liikkumiskustannusten arvioinnin tärkeys eri liikennemuotojen osalta.

Monissa lausunnoissa nostettiin myös esiin liikennejärjestelmän ja -hankkeiden kytkös maankäyttöön, aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin. Muutamassa lausunnossa nostettiin esiin, että maankäytön ja liikenteen yhteiset vaikutusmekanismit eli saavutettavuuden kytkös maankäytön ja alueiden kehittymiseen tulisi huomioida paremmin arviointiohjelmassa huomioiden liikennejärjestelmän vaikutukset sijaintien houkuttelevuuteen ja toimintojen sijoittumiseen. Ehdotettiin myös liikennehankkeiden maankäyttövaikutusten arvioinnin tueksi hankkeiden tyypittelyä kolmeen kategoriaan, joiden kautta on mahdollista tunnistaa, millaista vaikutusarviointia on tarpeen tehdä.

Taloudellinen kestävyys

Lausuntojen kommentit taloudellisen kestävyuden teemaan kohdistuivat yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointiin ja erityisesti taloudellisen kasvun edellytysten arviointiin.

Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnin osalta nostettiin esiin, että on tärkeää huomioida arvioinnissa myös muiden kuin investointien yhteiskuntataloudelliset hyödyt. Näihin kuuluu mm. joukkoliikenteen tuet. Lisäksi tuotiin ilmi, että yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden kohdalla ei ole mainittu ilmastonmuutosta, vaikka siihen varautuminen ja sopeutuminen vaikuttavat huomattavasti kunnossapidon kustannuksiin.

Taloudellisen kasvun edellytyksiä tai liikennejärjestelmän laajempia taloudellisia vaikutuksia koskevia kommentteja oli monessa lausunnossa. Lausunnoissa toivottiin laajempien taloudellisten vaikutusten huomiointia sisältäen sekä kansantaloudelliset että aluetaloudelliset vaikutukset tuottavuuteen, työmarkkinoihin, tuotemarkkinoihin ja maankäyttöön. Monissa lausunnoissa tuotiin esiin erityisesti alueellista näkökulmaa arviointiin ja kuinka arvioinnissa pitäisi huomioida liikennejärjestelmän vaikutukset alueiden kehittymiseen ja eriytymiseen, elinkeinorakenteeseen ja investointien mahdollistamiseen, kilpailun tehostumiseen ja työvoimasaavutettavuuteen. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin myös työllisyysvaikutusten arvioinnin sisällyttämistä arviointiin.

Ekologinen kestävyys

Monissa lausunnoissa otettiin kantaa ekologisen kestävyuden arviointiin. Ympäristövaikutuksia pidettiin hyvin käsiteltyinä, mutta toisaalta tuotiin esiin, että ekologisen kestävyuden osalta pitäisi rajautua liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta merkittäviin suoriin vaikutuksiin. Lausunnoissa nostettiin esiin ekologisen kestävyuden arvioinnin täydentäminen viheryhteisyyksien mahdollistamisen osalta. Lausunnoissa esitettiin myös huoli, että ekologista kestävyyttä ei huomioida samalla painoarvolla kuin taloudellista kestävyyttä ja ehdotettiin ekologisten vaikutusten rahallisten vaikutusten laskemista.

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

Ilmastovaikutusten arvioinnin osalta lausunnoissa nostettiin esiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman merkitys kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, minkä takia ilmastovaikutusten arviointi on tärkeä läpileikkaava teema. Tulee varmistaa, että suunnitelma on linjassa kansallisen ilmastolain ja liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa. Lisäksi nähtiin olennaiseksi erotella, mitkä vaikutukset ovat suunnitelman ansiota ja mitkä tapahtuisivat muista syistä. Lausunnoissa nousi myös esiin, että arvioinnissa olisi huomioitava uusien liikennehankkeiden ilmastovaikutukset, vaikutukset hiilinieluihin sekä vaikutukset hiilijalanjälkeen ja kiinnitettävä huomiota syntyneiden haittojen kompensointiin.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta tuotiin esiin tarve kuvata arvioinnissa, miten ilmastonmuutokseen sopeutuminen on huomioitu suunnitelmassa. Lisäksi vaikutuksia tulisi peilata mm. kansalliseen ilmastonmuutoksen sopeutumissuunnitelmaan. Lisäksi ehdotettiin arvioitavan, millaisia vaikutuksia ilmastonmuutoksella arvioidaan olevan eri liikennemuodoille keskeisten sää- ja meriolosuhteita kuvaavien suureiden osalta.

Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistumisen sisällyttämistä arviointiin pidettiin hyvänä, kunhan säilytetään arvioinnissa suunnitelman tarkkuustaso. Lausunnoissa korostui erityisesti melupäästöjen arvioinnin tärkeys. Lausunnoissa tuotiin esiin myös näkemyksiä liikenteen tärinän arviointiin. esiin liikenteen tärinän arviointiin näkemyksiä.

Yhdyskuntarakenteen kestävyys nähtiin tärkeänä, mutta tuotiin esiin, että se on arviointiohjelmassa kuvattu liian kapeasti. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla ja sen kytkemisellä maankäytön suunnitteluun kommentoitiin voitavan myös edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä ja vähentää tarvetta uuden infrastruktuurin rakentamiseen. Lisäksi yhdyskuntarakenteen määritelmästä puuttuu viher- ja sinirakenne eli luonto. Lisäksi tulisi huomioida yhdyskuntarakenteen osalta lainvoimaiset maakuntakaavat ja niissä esitetyt aluerakenteen kehityssuunnat ja painotukset.

Luonnon monimuotoisuuden arviointia ja sen aiempaa parempaa huomiointia pidettiin lausunnoissa tärkeänä. Luonnon monimuotoisuutta nähdään tarpeelliseksi käsitellä arvioinnissa laajasti, koska kyseessä on kriittinen globaali ja valtakunnallinen ongelma.

Luonnonvarojen käytön arvioinnin osalta kommentoitiin, että olisi hyvä huomioida, kuinka ajoneuvokannan sähköistyminen siirtää ympäristö- ja muita kestävyysvaikutuksia ajoneuvojen käyttömaista valmistus- ja raaka-ainetuotannon maihin. Näiden elinkaaristen vaikutusten huomiointi nähtiin tärkeänä. Lisäksi biopolttoaineiden ja infrarakentamisen kestävyysvaikutuksiin tulisi myös kiinnittää huomiota.

Vesiin ja maaperään kohdistuvien riskien arvioinnin osalta nostettiin esiin tarve kiinnittää huomiota liikenteen käytössä olevilta alueilla valuvien hulevesien laatuun ja käsittelytarpeeseen. Arvioinnissa tulisi huomioida laajemmin myös meren- ja vesiensuojeluun liittyviä kysymyksiä muutoinkin kuin pinta- ja pohjavesien suojelun kautta. Lisäksi liikennehankkeisiin liittyy usein merkittävää maanrakentamista, mikä myös osaltaan voi vaikuttaa haitallisesti pinta- ja pohjavesiin, mikä tulisi tunnistaa arvioinnissa.

Sosiaalinen kestävyys

Sosiaalisen kestävyuden teemaan kohdistuvia kommentteja sisältyi moniin lausuntoihin. Sosiaalisen kestävyuden sisällyttämistä arviointiin pidettiin hyvänä. Muutamassa lausunnossa

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

nostettiin esiin huoli siitä, ettei sosiaalisen kestävyuden vaikutukset saa arvioinnissa samantasaista painoarvoa kuin taloudelliset vaikutukset. Ehdotettiin, että sosiaalisille vaikutuksille laskettavaksi rahallisia määreitä.

Liikkumisen mahdollisuuksien arviointiin liittyen toivottiin vaikutusten arviointia liikkumisen mahdollisuuksista myös yksilöiden sosioekonomisen taustan näkökulmasta sekä liikkumismahdollisuuksien jakautumisen arviointia asuinpaikan mukaan. Liikkumisen mahdollisuuksien osalta nostettiin myös esiin liikkumisen hinnan huomioiminen, johon liittyy mm. liikenneköyhyys.

Tärkeänä pidettyjä esteettömyys, yhden- ja tasavertaisuus, sekä tasa-arvoisuus näkökulmia toivottiin tarkasteltavan myös alueellisesti. Vaikutusten kohdentumisen arviointia toivottiin lisäksi myös eri väestöryhmiin. Yhdenvertaisen liikkumisen näkökulmasta pidettiin tärkeänä, että vaikutusarvioinnissa huomioidaan tie- ja rautatieliikenteen sekä joukkoliikenteen yhteydet ja palvelutaso sekä esteettömät matkaketjut.

Terveyden ja hyvinvoinnin osalta arvioinnissa toivottiin huomioitavan aktiivisen lihasvoimaisen liikkumisen terveyshyödyt ja laajasti moottoriliikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset terveyteen ja hyvinvointiin ja niiden yhteiskunnalliset kustannukset.

Liikennejärjestelmän turvallisuus

Useassa lausunnossa arviointikehikkoon ehdotettuja täydennyksiä mm. toimintavarmuuden, huoltovarmuuden ja sotilaalliseen liikkuvuuden arvioimiseksi esitettiin liitettäväksi turvallisuusteeman alle. Yleisesti liikenneturvallisuuden ja tietoturvallisuuden näkökulmia pidettiin tärkeinä, ja muistutettiin liikenneturvallisuuden nollavisiosta. Onnettomuuksiin keskittyvää vaikutusten arviointia ehdotettiin täydennettäväksi turvallisuuden tunteen arvioinnilla.

Menetelmät ja vertailuasetelma

Lausunnoissa otettiin myös paljon kantaa vaikutusten arvioinnissa käytettäviin menetelmiin ja vertailuasetelmaan. Lausunnoissa pidettiin hyvänä, että vaikutuksia arvioidaan laadullisen arvioinnin lisäksi myös määrällisesti. Lisäksi korostettiin vaikutusmekanismien tunnistamisen tärkeyttä. Arviointiohjelmaan toivottiin tarkempia määrittelyjä, miten vaikutuksia arvioidaan. Lisäksi nähtiin tarpeelliseksi jatkaa menetelmien kehitystyötä ja tuotiin esiin tarve vaikutustenarvioinnin tulosten paikkatietopohjaiselle esitystavalle.

Monissa lausunnoissa annettiin näkemyksiä arvioinnissa käytettävään vertailuasetelmaan. Suunnitelman vaikutusten arviointia suhteessa vertailuvaihtoehtoon pidettiin hyvänä lähtökohtana. Vertailuvaihtoehtoon osalta toivottiin, että siihen sisältyvät hankkeet ja toimenpiteet kuvattaisiin arviointiohjelmaan. Vertailuvaihtoehtoon vertaamisen lisäksi korostettiin myös nykytilaan vertaamisen tärkeyttä. Vaikutusten arvioinnin vertailuasetelmaan toivottiin myös vaihtoehtoisten toimenpidekokonaisuuksien ja suunnitelman osia koskevien vaihtoehtojen vertailua, suunnitelmassa ja arvioinnissa lähtökohdaksi otettavien kehitysolettamien selkeää kuvaamista sekä erilaisten tulevaisuuden kehityskulkujen ja muutostekijöiden arviointia. Lisäksi kaivattiin resilienssin huomioimista eri skenaarioissa. Näiden lisäksi arviointiohjelmaan toivottiin kuvattavan, tehdäänkö suunnittelussa ja arvioinnissa skenario- tai herkkyystarkasteluja.

Suunnitelman rahoitusskenaarioita kommentoitiin myös muutamissa lausunnoissa. Niiden osalta toivottiin realistisia, mutta myös erilaisia rahoitusskenaarioita investointien, ylläpidon ja palveluiden rahoitusosuuksien osalta sekä niiden arviointia.

Lausunnoissa otettiin myös kantaa hankearviointitiedon ja hyöty-kustannuslaskelmien hyödyntämiseen Liikenne 12 -arvioinnissa. Useassa launnossa tuotiin esiin näkemys, että arvioinnissa painottuu liikaa hyöty-kustannuslaskenta ja aikahyötyjen arvostaminen, joka painottaa suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeita. Toisaalta peräänkuulutettiin hankearviointien laadintaa yhtenäisin menetelmin ja oletuksin mm. maankäytön kehittymisen osalta.

Lausunnonantajat

Ålands Landskapsregering
Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
Autoliitto ry
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon kauppakamari
Etelä-Savon maakuntaliitto
Finavia Oyj
Finest Bay Area Development Oy
Finnair Oyj
HaminaKotka Satama Oy
Helsingin kaupunki
HSL Helsingin seudun liikenne
Hämeen kauppakamari
Hämeen liitto
Ilmatieteen laitos
Invalidiliitto ry
ITS Finland ry
Itä-Lapin kuntayhtymä
Itärata Oy
Jyväskylän kaupunki
Kainuun liitto
Kankaanpään kaupunki
Kaupan liitto ry
Kemijärven kaupunki
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen liitto
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Koneyrittäjät ry
Kotkan kaupunki
Kristienstads stad
Kuopion alueen kauppakamari
Kuopion kaupunki
Kuortaneen kunta
KUUMA-seutu liikelaitos
Kymenlaakson liitto
Kynnys ry

VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

Lapin kauppakamari
Lapin liitto
Lapin Matkailuelinkeinon liitto
Lappeenrannan kaupunki
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikenneympäristöyhdistys ry
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
Linja-autoliitto ry
Maa- ja metsätalousministeriö
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry
Maanmittauslaitos
Maaseutupolitiikan Työn ja yrittäjyyden uudet mahdollisuudet maaseudulla -verkosto (TUUMA-verkosto)
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Metsäteollisuus ry
Mikkelin kaupunki
Näkövammaisten liitto ry
Opetus- ja kulttuuriministeriö, valtion liikuntaneuvosto
Oulun kaupunki
Palvelualojen ammattiliitto PAM
Pirkanmaan liitto
Pohjanmaan kauppakamari
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon ELY-keskus (ELY-keskusten L-vastuualueen yhteinen)
Pohjois-Savon liitto
Porin kaupunki
Porin kaupunki, tekninen toimiala
Puolustusministeriö
Puolustusvoimat
Pyöräliitto ry
Rahtarit ry
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry
Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari
Satakunnan kauppakamari
Satakuntaliitto
Sisäministeriö
Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike
STTK ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Kuntaliitto ry
Suomen luonnonsuojeluliitto
Suomen metsäkeskus
Suomen Reumaliitto ry
Suomen sisävesiliitto ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen Tieyhdistys ry
Suomen Varustamot ry
Suomen Vesitiet ry
Suomen ympäristökeskus (SYKE)
Tampereen kaupunki

Lausuntoyhteenveto

29.11.2023



VEO / Pyhälä, Kuukasjärvi, Torttila
KOO / Jääskeläinen, Valkonen

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL
Tilastokeskus
Tulli
Turun kauppakamari
Uudenmaan ELY-keskus, ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue
Uudenmaan liitto
Valtiovarainministeriö
Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry
Vanhustyön keskusliitto
Vantaan kaupunki
Varsinais-Suomen liitto
VR-Yhtymä Oy
Väylävirasto
Yhdenvertaisuusvaltuutettu
Ylivieskan kaupunki
Ympäristöministeriö