

Asia: VN/18780/2023

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?**

Etelä-Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmaan.

Valmistelun ja vuorovaikutuksen prosessi on selkeä. Alueiden ja sidosryhmien osallistumiselle on luotu pääosin hyvät edellytykset.

Alueelliset liikennejärjestelmätyöryhmät tulee ottaa tiiviisti mukaan valmisteluprosessiin ja vuorovaikutukseen. Niille tulee mahdollistaa osallistuminen suunnitelman valmisteluun aktiivisemmin kuin vain lausuntomahdollisuuden kautta. Suunnitteluprosessissa tarvitaan monipuolista ja aktiivista viestintää sekä avointa keskustelua. Prosessissa on riittävästi huomioitava paikalliset ja alueelliset erityispiirteet. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee lähtökohta-aineistona hyödyntää Länsi-Suomen kuuden maakunnan yhteinen liikennestrategiatyö sekä loppuvuodesta 2023 valmistuva liikennestrategian toimenpideohjelma.

Teemakohtaiset työpajat mahdollistavat paneutumisen suunnitelman päivitysprosessin keskeisiin kysymyksiin riittävällä tarkkuudella ja laajuudella.

Teemakohtaiset työpajat täydentävät alueellisia ja suuraluekohtaista valmistelua ja mahdollistavat paneutumisen suunnitelman päivitysprosessin keskeisiin kysymyksiin riittävällä tarkkuudella ja laajuudella. Työpajat on suunnitelman mukaisesti tarkoitus järjestää läsnätilaisuuksina. Työpajoihin tulee kutsua sidosryhmiä riittävän laajasti. Jotta varmistetaan alueellisesti kattava osallistujajoukko, tulee mahdollistaa työpajojen etäosallistuminen.

Isoihin teollisuushankkeisiin kytketyt liikennejärjestelmän kehityshankkeet huomioidaan valtakunnallisessa suunnittelussa hyvin. Suunnitelman päivitysprosessissa on kuultava myös pienten ja keskisuurten yritysten ääntä.

Valmistelussa on kiinnitettävä huomiota eri hallinnonalojen yhteistyöhön. Erityisesti liikenteen palveluiden, joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten teemassa on tehtävä yhteistyötä muun muassa eri ministeriöiden, virastojen ja hyvinvointialueiden kanssa.

Lausuntokierroksilla on syytä huolehtia riittävästä lausuntoajasta, jotta lausuntojen valmistelulle ja hallinnolliselle käsittelylle jää riittävästi aikaa.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman on tarkoitus olla pitkäjänteinen asiakirja, joten keskeisten tavoitteiden ja visioiden muuttaminen neljän vuoden jälkeen tuntuu perusteettomalta etenkin, kun vuonna 2021 hyväksytyn ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio ja tavoitteet ovat pääosiltaan edelleen ajankohtaisia. Toimintaympäristön muutoksista aiheutuneita huomioitavia teemoja (kuten huoltovarmuus) voidaan nostaa esiin tavoitteiden lyhyissä kuvauksissa.

Vaikka vision tuleekin määritelmänsä mukaisesti olla toivottu tulevaisuuskuva, tulee sitä täydentää tunnettujen, mahdollisesti kielteistenkin megatrendien tunnistamisella. Esimerkiksi Suomen demografisen kehityksen vaikutuksia tulisi visiossa kuvata. Visio voitaisiin vaihtoehtoisesti esittää tiivistetyimmässä muodossa ja liittää sen yhteyteen toivottavia ja haastavia tulevaisuuskuvia.

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

Etelä-Pohjanmaan liito katsoo, että vaikutusten arviointiohjelmassa esitetty arviointikehikko on kattava. Vaikutusten arvioinnissa tulee panostaa kehittämistoimien kokonaisvaltaisiin vaikutuksiin. Rajallisen rahoitustason ja kustannusten nousun myötä on resurssit suunnattava sinne, missä ne hyödyttävät tehokkaimmin koko Suomea. Liikenneinvestointien alueellista tasa-arvoa tulee vaalia, mutta liikenneinvestoinnit eivät voi toimia aluetukelementtinä. Numeeriset faktat ovat tärkeitä priorisoinnin kannalta, mutta ne täytyy asettaa alueelliseen kontekstiin.

Vaikutusten arvioinnin vertailuvaihtoehtona lienee turha käyttää teoreettista 0-vaihtoehtoa, missä ei uusia kehittämistoimenpiteitä enää toteutettaisi. Parempi tapa voisi olla vertailla eri toimenpidekokonaisuuksien vaikuttavuuksien eroja vaikuttavuuksien kehikossa.

Palomäki Jani  
Etelä-Pohjanmaan liitto