

Lausunto

04.03.2025

VN/18780/2023-LVM-180

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?

Suunnitelman tärkeimmiksi valitut tavoitteet toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat kannatettavia. Muun muassa toimivuuden osalta matkaketjujen kehittämisessä on suuri potentiaali lisäämään kulkutapavalintojen kestävyyttä joka puolella Suomea. Tällä hetkellä matkaketjut usein katkeavat, ja tämä houkuttelee tai pakottaa muun muassa yksityisautoiluun.

Taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmän edistäminen tapahtuu erilaisilla alueilla eri keinoilla. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026–2037 (jatkossa VLJS) ei mahdollista tavoitteiden saavuttamista koko Suomessa. Muun muassa perusväylänpitoon suunnitellut resurssit ovat riittämättömät edes hidastamaan korjausvelan kasvua.

Liikennejärjestelmän toimivuuden osalta digitaalinen saavutettavuus on tarpeellista niin tien päällä kuin kotioloissa. Molemmissa on ongelmia erityisesti maaseutualueilla. Yritysten näkökulmasta huonot verkkoyhteydet liikenteessä lisäävät kustannuksia, kun esimerkiksi työaika kuluu enemmän reittien ja katvealueilla työskentelyn ennakkosuunnitteluun. Lisäksi kuljetusyritykset voivat menettää asiakkaita ja ajoja, jos huonojen verkkoyhteyksien vuoksi tieto tarjolla olevista työmahdollisuuksista ei saavuta yrittäjää tai kuljettajaa. Junamatkustamisen suosio kasvaisi entisestään verkkoyhteyksien parantuessa junissa, joten niiden kehittäminen pikaisesti on tärkeää.

Kotitalouksissa monet arkipäiväiset asiat kuten tiedonhaku junien tai linja-autojen aikatauluista sekä edullisempien matkalippujen osto edellyttää toimivaa verkkoyhteyttä, laitteita, nettipankkia sekä osaamista näiden käyttöön. Digitaalinen köyhyys on orastava ongelma, joka heijastuu myös liikenneköyhyydeksi.

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset vaikuttavat osuvilta (s. 31). Erityisesti eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien korostaminen eri alueiden ominaisuudet huomioiden on kannatettavaa. Tähän on tarjolla tuoretta tutkimustietoa maaseudun osalta, kun Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä (MaaElli) -hankkeen tulokset ovat saatavilla osoitteessa <https://publications.vtt.fi/julkaisut/muut/2025/VTT-R-00103-25.pdf>

Alueellisissa painotuksissa voisi hyödyntää myös Suomen ympäristökeskuksen laatimaa kaupunki-maaseutuluokitusta. Maaseutualueet eivät ole homogeenisia, joten luokittelun avulla voi hahmottaa alueiden eroja ja yhtäläisyyksiä muun muassa hallintorajoista huolimatta.

Sivulla 12 kuvataan, että alueiden sisäinen ja alueiden välinen saavutettavuus on Suomessa hyvällä tasolla. Edellä mainittu tilannekuvaus koskee vain autollisia talouksia. Alueiden sisäinen saavutettavuus esimerkiksi maakuntakeskuksia ympäröiviltä maaseutualueilta maakuntakeskukseen perustuu lähinnä yksityisautoiluun, kun julkinen liikenne on vähäistä sitä ei ole. Alueiden välinen saavutettavuus on heikko Suomessa myös länsi-itä-suunnassa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tavoite saavutettavuuden vastaamisesta elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin (s. 30) on hyvä, mutta pitäisi näkyä vahvemmin toimenpiteissä ja erityisesti rahoituksessa. Kolmen tunnin saavutettavuustavoite edellyttää huolehtimista myös Itä- ja Pohjois-Suomen lentokentistä ja raideliikenteestä. Maaseutualueiden liikennepalveluiden ylläpitämiseksi tarvitaan aktiivisia uudistuksia sekä paikallisten tarpeiden selvittämistä ja näiden mukaan räätälöityjä palveluita. Maaseudun monipuolisen yritystoiminnan huomioimista liikennejärjestelmätyössä ei voi korostaa liikaa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa tunnistetaan etätöyön mahdollistamien pidempien ja harvemmin tehtävien työmatkojen yleistymisen tulevaisuudessa. Suunnitelmassa tulee huomioida vahvistuvan monipaikkaisuuden ja sen myötä kuntien väestömäärän kausittaisen vaihtelun merkitys. Monipaikkaisten asukkaiden vapaa-ajan asunnoillaan viettämä aika on viime vuosina kasvanut keskimäärin yli sataan vuorokauteen vuodessa. Tämä on huomioitava liikennejärjestelmän kehittämisessä ja ylläpidossa.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistaminen on merkittävä kokonaisuus niin käytännön arjen kuin valtiontalouden näkökulmasta. Aihekokonaisuudesta työnsä 8/2025 aloittavan virkatyöryhmän on kutsuttava kuultavaksi maaseudun sekä maaseudun liikennejärjestelmän tuntevia asiantuntijoita, jotta virkatyöryhmä voi tunnistaa maaseudun liikenteen nykyilmiöt, tämän osalta ekologiset, taloudelliset ja sosiaaliset kestävyys- ja siten torjua liikenneköyhyden kasvua maaseutualueilla.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Pääpaino perusväylänpidossa on tärkeä valinta. Valitettavasti se ei tule riittämään, vaan korjausvelka kasvaa lähivuodet. Perusväylänpidon rahoituksen lisääminen tulisi tapahtua jo tällä hallituskaudella. Rahoituksen kohdistaminen vilkkaasti liikennöidyille teille jättää liian vähäiselle huomiolle vähäliikenteiset, mutta Suomen elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle elintärkeät tiet. Näiden teiden yhteiskunnallinen merkitys on liikennemääriään suurempi.

Kuntien kasvanut rooli investointien osamaksajina asettaa eriarvoiseen asemaan kunnat sekä näiden asukkaat ja yritykset.

Yksityisteiden rooli tunnistetaan VLJS:ssä. Niille osoitettavaa rahoitusta pitäisi kasvattaa suunnitellusta summasta, jotta huolehditaan elinkeinojen toimintaedellytyksistä ja huoltovarmuudesta.

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

Liikenteellä on keskeinen rooli ihmisten ja yritysten arjessa. Lisäksi sen rooli on kasvussa, kun Suomessa haetaan keinoja kestävyuden lisäämiseen ja päästöjen vähentämiseen. Sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen kestävyuden vahvistamisen kannalta on keskeistä liikenteeseen liittyvissä arvioinneissa hyödyntää myös maaseutuvaikutusten arviointiohjetta (MVA). Se olisi sopinut tähänkin arviointiin, tuoden selkeämmin näkyviin vaikutukset Suomen eri alueille. MVA on joustava ja osallistava työkalu, joka auttaa tekemään hyväksyttävämpiä päätöksiä. Osallistamalla asukkaita ja muita toimijoita arviointiin saadaan esille muun muassa piiloon jääviä vaikutuksia sekä ehdotuksia sujuvimista toimintatavoista ja yhteistyömahdollisuuksista, joita ei esimerkiksi voida tunnistaa tilastotietojen pohjalta. Tällä voi olla ratkaisevaa hyötyä esimerkiksi suunniteltaessa tavoitettavampia ja kustannustehokkaampia liikennepalveluita maaseutualueille. MVA voidaan yhdistää muihin arviointeihin.

Muut huomiot?

Maaseutupolitiikan MaalleKo-verkosto tukee maa- ja metsätalousministeriön, Maaseutupolitiikan neuvoston sihteeristön sekä Suomen Kylät ry:n toimittamia lausuntoja.

Siirilä Heli

Maaseutupolitiikan MaalleKo-verkosto (Maaseudun asuttavuus, asuminen ja kotoutuminen maaseudulla)