

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?

Maaseutupolitiikan neuvoston sihteeristö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Kansallisesta maaseutupoliittisesta näkökulmasta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (jäljempänä VLJS) visio on hyvä ja koko maan saavutettavuutta tukevana. Alueellisten painopisteiden tarkastelu, tunnistaminen ja huomioiminen on kannatettava ja tärkeä lisäys. MANE sihteeristö kuitenkin näkee, että vision yhteyttä strategiaan linjauksiin ja toimenpiteisiin on tarkennettava ja vahvistettava.

MANE sihteeristö näkee, että luonnoksen strategiset linjaukset liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisestä eivät ole riittäviä maaseutualueiden liikenneverkon ja -palveluiden tarpeisiin vastaamiseksi tai vision saavuttamiseksi.

VLJS:lla on merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia asuttavuuteen, kulkemiseen ja palveluiden saavutettavuuteen, opiskeluun ja yrittäjyyteen, monipaikkaisuuteen ja matkailuun sekä elinvoiman uudistamisen edellytyksiin maaseutualueilla. Kerrannaisvaikutukset nähdään koko maan elintarvikehuollossa ja taloudellisessa huoltovarmuudessa (esim. metsätalouden kautta). MANE sihteeristö alleviivaa, että maaseutualueilla sijaitseviin aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä maaseutualueiden maankäyttöön ja tilaan nojautuvat ilmasto-, ympäristö- ja kestävä kasvun tavoitteet ja toimenpiteet (esim. energiamurros ja vihreä siirtymä, kiertotalous, biotalous, sopeutuminen ja hillintä sekä ennallistaminen) edellyttävät myös maaseutualueiden saavutettavuuden ja infrastruktuurin parantamista ja kehittämistä tulevaa ennakkoiden.

Suomi on EU:n maaseutumaisin maa. Maaseutualueilla asuu vakituisesti vajaa 1,5 miljoonaa ihmistä ja osa-aikaisesti 2,4–2,9 miljoonaa ihmistä. Maaseudulla sijaitsee 40 prosenttia maamme yrityksistä, maatilayritykset mukaan lukien. Tavaraviennin hyödykkeistä ja raaka-aineista 68 prosenttia tulee maaseuduilta.

MANE sihteeristö korostaa, että kulkemisen tarpeet peruspalvelujen piiriin sekä asiointikeskuksiin on välttämättömyyspalvelu. MANE sihteeristö näkee, että liikenneköyhyys on ilmiönä tunnistettu ja koskettaa erityisesti maaseutualueiden väestöä. Kansallisesta maaseutupoliittisesta näkökulmasta ei ole hyväksyttävää, että VLJS:ssä todetun mukaisesti [perus]palveluverkkoa harvennetaan mutta, että julkista ostoliikennettä ei pystytä ylläpitämään edes peruspalvelutasolla. Nykyiset linjaukset eivät ole alueellisesti yhdenvertaisia eivätkä oikeudenmukaisia maaseutualueiden väestölle ja autottomalle väestölle.

MANE sihteeristö näkee, että

- alueellisissa painopisteissä tulee paremmin tunnustaa, tunnustaa ja huomioida myös maaseutualueiden asukkaiden kulkemisen reunaehdot ja niiden parantaminen sekä alueiden sisäinen saavutettavuus osana alueiden saavutettavuutta.
- perusväylänpidon lähtökohta on suunnitelmassa hyvä ja kannatettava asia, mutta rahoituksen kohdentuminen ei vastaa tehtyä priorisointia kasvattaen korjausvelkaa.
- yksityisteiden parantamisen valtionavun taso ei vastaa luonnoksen strategisia tavoitteita tai visiota. Turvallisuus- ja toimivuustavoitteiden saavuttamiseen tähtäävät toimenpiteet vahvistavat sosiaalista, taloudellista, ekologista ja kulttuurista kestävyyttä koko maassa vain, jos VLJS palvelee tasapuolisesti maan erilaisia alueita ja erilaisissa asuinpaikoissa asuvia kansalaisia ja erilaisissa toimintaympäristöissä kehittyviä yrityksiä ja arvoketjuja. On keskeistä, että turvallisuus-, ensihoito-, poliisi- ja pelastuspalvelut saavuttavat jokaisen maaseutualueella sijaitsevan kylän ja kodin vuodenajasta ja tien luokitukselta huolimatta. Suomen tieverkosta 80 prosenttia (370 000 km) on yksityisteitä, jotka palvelevat yli 2 milj. käyttäjää. Yksityisteiden varrella on arviolta 70 000 yritystä (maatilayrityksen mukaan lukien). Yksityisteillä on merkittävä rooli koko maan turvallisuudelle ja huoltovarmuudelle.
- liikennepalveluja tulee maaseutualueilla ylläpitää peruspalvelutasolla ja kehittää niitä jatkossa ottaen huomioon erilaisten maaseutualueiden väestön ja elinkeinon tarpeet sekä kulkemisen reunaehdot (maaseutualueiden erityispiirteet). VLJS:n tulee mahdollistaa hyvinvoinnin turvaamisen kannalta merkittävien paikkojen ja toimintojen maantieteellinen saavuttaminen myös harvaan asutuilla alueilla, maakuntien reuna-alueilla ja saaristossa.
- kestävän liikkumisen osalta ei riittävästi tunnusteta, tunnusteta tai huomioida kestävän liikkumisen edellytyksiä ja mahdollisuuksia maaseutualueilla, myös on jätetty huomioimatta kevyen liikenteen väylien ja pientareiden merkityksen turvalliseen liikkumiseen erityisesti maaseutualueilla. sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet koskevat Pohjois-Suomen lisäksi koko maata. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeissa tulee arvioida vaikutukset paikallisiin yhteisöihin ja elinkeinoin, kuten Pohjois-Suomessa esimerkiksi poronhoitoon.

- tietoliikenneyhteyksien ja matkaketjujen kehittämisen tarve on merkittävä itäisen Suomen rajaseuduilla, yleisesti harvaan asutun maaseudun alueilla (kunnissa) sekä maakuntien reuna-alueiden kunnissa (myös ydinmaaseudun kunnissa).

- kolmen tunnin saavutettavuustavoite on tärkeä toteuttaa tunnistaen ja huomioiden Itä- ja Pohjois-Suomen erityispiirteet ja tarpeet. On tunnistettava, tunnustettava ja otettava paremmin huomioon eri liikenneyhteyksien merkittävyys ja tarve kokonaisuudessa sekä vaikutukset alueelliseen elinkeinotoimintaan (kasvu- ja vientitavoitteet) sekä ihmisten (asukkaiden) kulkemisen mahdollisuuksiin. Itä-Suomen maakuntalentojen ylläpitäminen ja kehittäminen ja rataosien perusparannusten ja kehittämisen merkitys on suuri.

- junaliikenteen uudistamisprosessin yhteydessä on varmistettava, että saavutettavuus säilyy ja, että maanteiden turvallisuus ei heikkene.

MANE sihteeristö korostaa, että VLJS on keskeinen kansallinen asiakirja, joka vaikuttaa suoraan maaseutualueiden elinvoiman uudistumisen edellytyksiin, maaseudun asuttavuuteen ja yrittäjyyteen sekä ihmisten hyvinvointiin ja luottamukseen yhteiskuntaan. MANE sihteeristö näkee, että henkilöautoliikenteen ennustettu kasvu vuoteen 2060 on ristiriidassa niin väestöennusteiden kuin ilmastotavoitteiden kanssa. Kulkemisen edellytyksiä ja liikkumisen mahdollisuuksia on kehitettävä ja rahoitettava tasapuolisesti ja yhdenvertaisesti erilaisten alueiden erityispiirteet ja merkitykset sekä kansalaisten kulkemisen reunaehdot ja mahdollisuudet huomioiden. Kulkemisen edellytyksillä ja tiestön kunnolla on suora vaikutus arjen sujuvuuteen ja arjen turvan kokemukseen sekä elinkeinon kehittämisen edellytyksiin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Palveluiden keskittäminen ja ostoliikennepalvelujen karsiminen ovat ristiriidassa vision ja strategisten tavoitteiden kanssa.

Maaseutualueilla väestönmuutos on edennyt muuta maata nopeammin ja vaikuttaa liikkumistarpeisiin ja kulkemisen edellytyksiin maaseutualueilla. Liikenneköyhyys koskettaa erityisesti maaseutualueita, ja johtaa esimerkiksi asiointimatkojen ja harrastusten karsimiseen vaikuttaen elämänlaatuun ja oikeudenmukaisuuden kokemukseen. Osana VLJS:n suunnittelua, seuranta ja toimeenpano tulee paremmin seurata ja tunnistaa erilaisten maaseutualueiden saavutettavuutta, kulkemisen edellytyksiä ja palveluverkkoa. Tämä edellyttää vahvaa poikkihallinnollista yhteistyötä sekä tietopohjan täydentämistä maaseututiedon osalta.

MANE sihteeristö esittää, että Traficom seuraa seutukaupunkien saavutettavuutta maakuntien ja Helsingin saavutettavuustarkastelujen lisäksi. Seutukaupungeilla on tärkeä rooli palvelu- ja asiointikeskuksina. Esimerkkiä on saatavilla PALSA-hankkeesta (kts. muut huomiot).

MANE sihteeristö esittää, että kestävä liikunnan pilotteja ja liikkumispalvelujen poikkihallinnollista yhteensovittamista tulee voida kohdistaa etenkin maaseutualueille sekä kaupunkien ja maaseutualueiden väliseen liikkumiseen. Liikennepalvelujen kehittämisessä

lähtökohdaksi tulee rohkeasti ottaa myös maaseutualueiden ja pienten kuntien asukkaiden, yhteisöjen ja yritysten liikennetarpeet ja kulkemisen reunaehdot. Maaseutualueet toimivat monelta osin eri tavalla kuin kaupungit ja näin päätösten ja toimenpiteet osuvat ja vaikuttavat eri tavalla erilaisilla alueilla ja erilaisissa toimintaympäristöissä. Paikkaperustaiset kokeilut avaavat mahdollisuuksia eri hallinnonalojen ja sektoreiden väliselle koordinoinnille ja yhteensovitukselle. Tavoitteena tulee esimerkiksi liikennepalvelujen osalta olla siirtyminen osaoptimoinnista kokonaisvaltaisiin ja kokonaiskestäviin ratkaisuihin, joista hyötyvät myös maaseutualueiden ja maakuntien ja hyvinvointialueiden reuna-alueiden asukkaat hyötyvät. MANE sihteeristö esittää yhteisölähtöisen paikallisen kehittämisen toimintamallin hyödyntämistä ja vahvempaa poikkihallinnollista ja sektorit ylittävää yhteistyötä liikenneköyhyyden ratkaisemiseksi maaseutualueilla.

Maantieliikenteen hiilijalanjäljen pienentämiseksi tulee kehittää vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkostoa myös harvaan asutuilla alueilla itäisessä ja pohjoisessa Suomessa. Vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaa tulee tukea erityisesti alueilla, jossa ei ole tai on hyvin vähäistä julkisesti tuettua liikennepalvelua.

MANE sihteeristö korostaa yksityisteiden kunnon ja rahoituksen merkitystä koko maan elintarvikehuollolle ja taloudelliselle huoltovarmuudelle kuin myös monipaikkaisuuden sujuvuudelle. Yksityisteiden kehittämisessä MANE sihteeristö yhtyy MMM:n lausuntoon ja esittää kansallisen metsästrategian mukaisten toimenpiteiden sisällyttämistä VLJS:an. Poikkihallinnollista yhteistyötä tarvitaan myös LVM:n ja MMM:n välillä.

MANE sihteeristö näkee, että liikennejärjestelmän perusparantamisrahoituksessa tulee paremmin tunnistaa ja huomioida paikkojen omaleimaisuus ja edistää maisema-, kulttuuri- ja matkailuympäristön kehitystä erityisesti maaseutualueilla. Turvallisuuden lisäksi maisema- ja kulttuuriarvot ovat tärkeitä. MANE sihteeristö yhtyy tämän osalta MMM:n lausuntoon.

MANE sihteeristö yhtyy Itä-Suomen maakuntien ja Kainuun kaupungin lausuntoon lentoliikenteen osalta. VLJS:n lentoliikennettä koskevat kirjaukset tulee tarkistaa saavutettavuustavoitteen ja maaseutualueiden asukkaiden ja elinkeinojen kehittämisen tarpeiden osalta.

MANE sihteeristö yhtyy valtioneuvoston liikuntaneuvoston lausuntoon koskien kävelyn ja pyöräilyn kehittämistoimien tähdentämistä suunnitelmaan, mutta alleviivaa maaseutualueille kohdistuvien toimenpiteiden tärkeyttä ja maaseutualueiden erityispiirteiden tunnistamista (esim. pientareiden merkityksen).

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

MANE sihteeristö näkee ongelmia rahoituksen kohdentamisessa, jotka ovat ristiriidassa hallitusohjelman kanssa. Hallitusohjelmassa todetaan, että ” hallitus huolehtii asumisen ja liikkumisen edellytyksistä koko Suomessa: pääkaupunkiseudulla, suurilla kaupunkiseuduilla,

maakuntakeskuksissa, kehyskunnissa, seutukaupungeissa sekä maaseutumaisessa ja harvaan asutussa Suomessa... Hallitus tunnistaa Suomen alueelliset erot ja luottaa ihmisten vapautteen valita itselleen tarkoituksenmukaisin tapa asua ja liikkua. Hallitus varmistaa, etteivät liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkua työssäkäynnille kaupungeissa tai maaseudulla.” (HO s. 115).

MANE sihteeristö edellyttää, että myös maaseutualueille kohdistuu aktiivista kehittämistä ja, että rahoitus varmistetaan perusväyläpidon ja yksityistienpidon sekä liikennepalvelujen kehittämisen osalta. Kulkemisen edellytyksiä ja liikkumisen mahdollisuuksia on kehitettävä ja rahoitettava tasapuolisesti ja yhdenvertaisesti erilaisten alueiden erityispiirteet ja merkitykset sekä kansalaisten kulkemisen reunaehdot ja mahdollisuudet huomioiden.

MANE sihteeristö korostaa yhteisölähtöisen paikallisen kehittämisen toimintamallin mahdollisuuksia sekä EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä liikenneverkon ja palvelujen kehittämiseksi maaseutualueilla.

MANE sihteeristö näkee, että perusväyläpidon rahoitustason nosto on tehtävä tämän hallituskauden aikana, muu aiheuttaa epävarmuutta. VLJS:n rahoituksen kohdentamisessa voidaan paremmin huomioida itäisen ja pohjoisen-Suomen erityispiirteitä ja tarpeita. Maaseutualueiden elinkeinoin pohjautuvien kansallisten arvonalisäyspotentiaalien saavuttamisen perusedellytyksiä on myös tarkoituksenmukaista tunnistaa ja huomioida paremmin, kuten myös väestön monipaikkaisuus, sen lisääntyminen ja monipaikkaisen väestön ikääntyminen.

MANE sihteeristö korostaa, että vähäliikenteisten teiden kuntoa ja yksityistierahoitusta on parannettava elintarvikehuollon, huoltovarmuuden, palvelujen saavutettavuuden, ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja sään ääri-ilmiöiden hallinnan vuoksi, mutta myös energiamurroksen ja kestävä kasvun tavoitteiden saavuttamiseksi tämän hallituskauden aikana.

MANE sihteeristö näkee, että kuntien taloutta ei tule heikentää valtion toimilla. Valtion ei tule siirtää valtion verkolle kohdistuvia toimenpiteitä ja hankintoja kuntien rahoitettavaksi.

MANE sihteeristö pitää tärkeänä, että kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusta on korotettava ja, että sitä kohdistetaan myös maaseutualueille ja kylien ja taajamien välisten yhteyksien kehittämiseen.

MANE sihteeristö myös huomauttaa, että liikennejärjestelmä ja tietoliikenneyhteydet ovat keskeisiä maaseutualueiden kehittämiseksi ja elinvoimalle. Tietoliikenneyhteyksissä on edelleen merkittäviä alueellisia eroja sekä katvealueita.

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

MANE sihteeristö näkee mahdollisia kielteisiä vaikutuksia maaseutualueiden kansalaisten liikkumismahdollisuuksien kaventumisena, vaikka VLJS:ssä todetaan, että "sosiaaliseen kestävyysvaikutukset ovat lievästi myönteisiä". Sosiaalisen kestävyysvaikutuksen tulisi huomioida oikeudenmukaisuuskysymykset ja vaikutukset eri väestöryhmiin ja erilaisissa toimintaympäristöissä. MANE sihteeristö peräänkuuluttaa maaseutuvaikutusten ja aluevaikutusten arviointia, korostaen, että nämä ovat kaksi eri vaikutusarviointilajia.

Maaseutuvaikutusten arviointi on erityisen tärkeä kokonaisvaikutusten haltuun ottamisen kannalta, esimerkkinä kuntien ja hyvinvointialueiden palveluverkkomuutokset, liikkuvien palveluiden kehittäminen, maaseutualueiden tiestön kunto. Toisena esimerkkinä alueelliset ja paikalliset palveluverkkomuutokset, julkisesti rahoitettujen ostoliikennepalvelujen karsiminen alle peruspalvelutason, maaseudun asukkaiden edellytykset kulkea ja sopeutua muutoksiin, huomioiden kulkemisesta aiheutuvat kasvavat etäisyydet ja kustannukset, tiestön kunto ja tietoliikenneyhteyksien heikko toimivuus. Arvioinnissa tulisi tunnistaa ja huomioida yhteisvaikutuksia koskien maaseutualueiden asuttavuutta ja välttämättömien palvelujen saavutettavuutta, yrittäjyyttä ja elinkeinojen kehittämisen edellytyksiä, elintarvikehuoltoa ja taloudellista huoltovarmuutta sekä alueellista yhdenvertaisuutta. Arvioinnissa on myös syytä tunnistaa ilmiöitä kuten liikenneköyhyys sekä monipaikkaisuus.

MANE sihteeristö korostaa, että maaseutuvaikutukset syntyvät toimenpiteiden lisäksi myös strategisten linjausten ja rahoituksen kohdentamisen kautta. Maaseutualueilla aiheutuvat vaikutukset myös aikaansaavat kerrannaisvaikutuksia kansallisella tasolla (esim. elintarvikehuolto, taloudellinen huoltovarmuus, kestävyys siirtymä, energiamurros, ilmastonmuutoksesta aiheutuvien sään ääri-ilmiöiden hallinta, monipaikkaisuuteen liittyvä kulkeminen ja turvallisuus, kokemus elämän oikeudenmukaisuudesta ja luottamus julkisiin instituutioihin, alueiden eriytymis- ja erivertaisuuskehitys jne.).

MANE sihteeristö yhtyy näkemyksiin siitä, että myös Itä- ja Pohjois-Suomen erityispiirteet ovat osittain jääneet suunnitelman ja sen arvioinnin ulkopuolelle. MANE sihteeristö yhtyy myös näkemykseen siitä, että vaikutusten arviointi tulee tarkistaa lentoyhteyksien osalta. MANE sihteeristö ei näe, että suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia alueiden väliseen saavutettavuuteen, vaan vaikuttaa nyky muodossaan toteutuessaan negatiivisesti itäisen ja pohjoisen Suomen kansalaisten kulkemisen perusedellytyksiin ja mahdollisuuksiin sekä maaseudun elinkeinojen kehittämisedellytyksiin näillä alueilla.

MANE sihteeristö näkee, että kestävä liikunnan tarkastelussa tulee tunnistaa ja huomioida myös maaseutualueiden asukkaat ja toimintaympäristöt.

MANE sihteeristö kannustaa vielä tarkempaan alueelliseen tarkasteluun ja liikenteen maaseutuvaikutusten arviointiin, josta lisää tietoa sivuilla:

https://www.maaseutupolitiikka.fi/uploads/Liikenteen_MaaseutuvaikutustenArviointilomake_TUU_MA_MANE_saavutettavatiedosto_2024-04-12-063123_abha.pdf

Muut huomiot?

Valtakunnallisen tieliikenteen ennusteessa tulisi huomioida siihen vaikuttavat tekijät myös maaseutualueiden osalta. Samoin tulisi toteuttaa ennusteen luottamusvälitarkastelu tunnistuen ja huomioiden myös erilaiset aluekehityksen ja kuntien kehittämisen -väestöskenaariot. Tilannekuvan tarkastelussa, ennusteessa ja suunnitelmassa tulee huomioida nykyistä/nyt todettua paremmin maaseutualueiden toimijoiden ja infrastruktuurin sekä liikenteen merkitykset kestävyysmurroksen hallinnalle ja toteutukselle.

Liikenneköyhyyteen liittyvää tutkimusta olisi hyödynnettävä VLJS:n päivityksessä ja vaikutustenarvioinnissa sekä toimenpiteiden muotoilussa. Maaseudun energia- ja liikenneköyhyys ilmiönä -tutkimusraportti ja suositukset luettavissa:
https://cris.vtt.fi/ws/portalfiles/portal/111966523/MaaElli_loppuraportti_2025.pdf (VTT ja Vaasan yliopisto)

Saavutettavuustarkasteluissa tulee hyödyntää ja ottaa huomioon seuraavat PALSA-hankkeen tutkimustulokset: Kuinka lähellä lähipalvelut sijaitsevat? Paikkatietoaineistoja ja menetelmiä palveluiden maantieteellisen saavutettavuuden seurantaan <http://hdl.handle.net/10138/589253> (Suomen Ympäristökeskus)

Logistiikan digitalisaation näkökulmasta toimivat tietoliikenneyhteydet kaikkialla maassa muodostavat tärkeän pohjan toiminnalle. On tunnistettava paikalliset haasteet yhteyksien toimivuudessa ja luotettavuudessa, jotka vaikuttavat merkittävästi digitaalisten palvelujen käyttömahdollisuuksiin myös ajatellen matkaketjuja ja liikennepalveluja. Paikallisia katvealueiden ongelmia tulee pyrkiä ratkomaan, jotta digitalisaatiota voidaan hyödyntää kattavasti osana liikennejärjestelmää ja logistiikkaa koko maassa. MANE sihteeristö tuo esille myös henkilöjunaliikenteen kuuluvuuteen liittyvät haasteet ja ratkaisutarpeet pääradan lisäksi muilla radoilla, koko maan tasolla.

Itä-Suomen liikenneverkon kehittämistä tulisi myös kehittää maanpuolustuksen ja rajaturvallisuuden sekä huoltovarmuuden kannalta. Maaseutupoliittisesti nähdään, että itärajan tiestö, radat ja vesiväylät sekä lentoasemat ovat tärkeitä ja välttämättömiä.

Saamelaiden oikeuksia käsittelevään osioon lisätään myös huomio kolttalaista (1995/253). Koltta-alueella on tarpeen ottaa huomioon myös Kolttalain tavoitteet ja kolttien kyläkokouksen ja koltthaneuvostojen kuuleminen 56 § mukaisesti.

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 liikennearjen tuntevia asiantuntijoita, jotta virkatyöryhmä voi tunnistaa maaseudun liikenteen nykyilmiöt, tämän osalta ekologiset, taloudelliset ja sosiaaliset kestävyys ja siten torjua liikenneköyhyyden kasvua maaseutualueilla. MANE sihteeristö yhtyy MaalleKo-verkoston lausuntoon ja korostaa maaseutuvaikutusten arviointia osana uudistusta.

Husberg Antonia
Maaseutupolitiikan neuvosto - Maaseutupolitiikan neuvoston sihteeristön
lausunto