

Lausunto

13.10.2023

Asia: VN/18780/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

-

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

Visioon tai tavoitteisiin lisäys ”Liikenneköyhyys on vähentynyt.”

- Liikenneköyhyyttä ei ole vain yhdenlaista, vaan se voi ilmetä eri tavoin. Näitä tekijöitä, kuten lisääntynyttä turvallisuutta, vähentyneitä päästöjä ja parempaa liikenteellistä saavutettavuutta tavoitellaan Liikenne12-suunnitelmassa.
- Esteettömyysdirektiivin soveltaminen alkaa 28.6.2025. Direktiivi ohjaa lisäämään esteettömyyttä liikennepalveluissa eri käyttäjäryhmille. Kun esteettömyys paranee, liikenneköyhyys vähenee. Siksi on luontevaa huomioida keskeisesti liikenne12-arvioinneissa myös esteettömyysdirektiivin sisällöt.
- Viime vuosina tapahtuneet nopeat ja suuret turbulenssit (korona-pandemia, Ukrainan sota) ovat heijastuneet liikkumiseen ja liikkumisen kustannuksiin. Kaukanakin Suomesta tapahtuvat konfliktit (tuoreimpana Gazan alueen konflikti) voivat heijastua öljyn maailmanmarkkinahintoihin, ja siten vaikuttaa Suomessa polttoainehintoihin. Suomessa on alueita ja henkilöryhmiä, jotka ovat erittäin riippuvaisia moottoriajoneuvoilla tehtävästä liikkumisesta. Suomessa myös paikallinen biokaasuntuotanto on potentiaaliinsa verrattuna vielä erittäin vähäistä ja siirtymä sähköhenkilöautoiluun alkuvaiheessa. Siksi sellaiset mittarit ja indikaattorit ovat tarpeen, jotka osoittavat muutokset tai alueelliset erot mm. henkilöautoilusta johtuvassa liikenneköyhyudessa.
- Tällä hallituskaudella käynnistyy liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen valmistelu. Valmistelun yhteydessä ei riitä sen selvittäminen ja toteaminen, kenellä mahdollisten uudistusten myötä saavutettavuus paranee tai mahdollisesti heikkenee. Erityisen tärkeää on tavoitella, ettei liikenneköyhyydestä kärsivien henkilöiden, kotitalouksien tai yritysten määrä kasva.

Esimerkiksi tällä hetkellä perustoimeentulotuki kattaa kotitaloudessa kertyvät paikallisliikenne-kulut, muttei autoilusta johtuvia kuluja. Tämä heijastevaikutuksineen asettaa ihmiset erittäin eri asemaan asuinpaikkansa perusteella. Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen valmistelu helpottuu, jos Liikenne 12-suunnitelman vaikutusarvioinneissa tuotetaan aineistoa liikenneköyhyydestäkin. Sitä dataa ja tutkimusta tarvitaan, jotta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vision tavoitevuonna ”2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle.”

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

-

Rutanen Juha

Maaseutupolitiikan Työn ja yrittäjyyden uudet mahdollisuudet maaseudulla  
-verkosto (TUUMA-verkosto)

Siirilä Heli

Maaseutupolitiikan Työn ja yrittäjyyden uudet mahdollisuudet maaseudulla  
-verkosto (TUUMA-verkosto)