

Asia: VN/18780/2023

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

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Arviointiohjelman perusteella prosessissa on pyrkimys hyvään vuorovaikutukseen ja valmisteluun liittyvät erilaiset tilaisuudet ovat hyviä. Vuorovaikutuksessa kaikkein tärkeintä on, että osallistujat kokevat, että pääsevät tuomaan esiin näkemyksiään ja että ne otetaan oikeasti huomioon.

ELY-keskuksissa ollaan tyytyväisiä siihen, että ELYjen edustajat pääsevät mukaan hankkeen suunnitteluryhmään ja alueellisiin tilaisuuksiin voi osallistua useampi henkilö kustakin ELY-keskuksesta. Liikenne 12 on merkittävä suunnitelma myös ELYjen liikennevastuualueiden kannalta ja mitä useampi pääsee kuulemaan ja osallistumaan, sitä parempi. ELYt ovat kuitenkin taho, joka toteuttaa suunnitelmaa alueellaan ja ELYn asiantuntijoiden osaaminen, vaikutusmahdollisuudet ja sitä kautta sitoutuminen edistävät suunnitelman toteutumista. Ilahduttavaa on, että suunnitteilla on myös liikennejärjestelmäfoorumi läsnäolotilaisuutena. Toiveemme on, että läsnäolotilaisuuksia järjestettäisiin muuallakin kuin pääkaupunkiseudulla.

Suunnitteilla olevat teematilaisuudet vaikuttavat hyvältä toimintatavalta ja ELYt toivovat, että pääsevät mukaan myös näihin tilaisuuksiin. Ehdotamme, että teematilaisuus järjestettäisiin myös liikenneturvallisuudesta ja että henkilöliikenteen tilaisuus ei käsittelisi vain digitaalisuutta vaan itse palveluita ja niiden tulevaisuutta, sillä erityisesti linja-autoliikenteen tulevaisuus näyttää epävarmalta.

Uutiskirje on hyvä uusi tiedotusmuoto, sillä tiedon löytäminen hankeikkunasta on koettu hankalaksi. ELYt kannattavat myös olemassa olevien ryhmien, kuten alueellisten, mutta myös ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäryhmien hyödyntämistä vuoropuhelussa. Osassa ELY-keskuksia tehdään myös

ylimaakunnallisia liikennestrategioita tai liikennejärjestelmäsuunnitelmia, mikä toivotaan huomioitavan (sivun 5 tekstistä ja kuvasta puuttuu ylimaakunnallinen suunnitelmataso).

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

Olisi tärkeää, että Liikenne 12 olisi koko Suomen suunnitelma, ja sen tulisi näkyä sekä visiossa että tavoitteissa. Edellisessä suunnitelmassa kaupunkiseudut korostuivat, vaikka todellisuudessa Suomi koostuu hyvin erilaisista alueista ja aluetyypeistä, ja alueelliset erot liikkumis- ja kuljetusmahdollisuuksissa ovat erittäin suuret.

Nykyisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio on melko laaja ja sisältää paljon asioita. Visio kaipaa kirkastamista, sen tulisi näyttää suuntaa ja tuoda esille tärkeimmät asiat. Visiossa on kannatettavia asioita, vaikka tällä hetkellä niiden toteutuminen vaikuttaakin varsin haasteelliselta. Visio katsoo kaukaisuuteen ja siinä tulee toki olla vahvaa tavoitteellisuutta. Olisiko syytä kuitenkin pohtia strategisten valintojen tekemistä tai vähintään laatia lyhyt tiivistelmä, johon kiteytetään kaikkein olennaisimmat asiat, joita Suomen liikennejärjestelmältä tavoitellaan vuosisadan puolivälissä. Vision tulisi myös puhutella koko Suomea, joten siinä voisi erotella erilaisia aluetyyppejä, kuten kaupungit ja maaseutu. Visio on nyt sisällöltään vastaavaa tasoa kuin tavoitteiden strategiset linjaukset, joten vision ja tavoitteiden roolitus saattaa jäädä epäselväksi.

Nykyisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta ovat edelleen pääpiirteissään hyviä. Liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen näkökulmasta olisi kannatettavaa, että suunnitelman tavoitteita ei muuteta kokonaan toisiksi.

Tavoitteisiin olisi tarpeen tehdä aluetason tarkennuksia, jotta suunnitelmasta tulisi koko Suomen suunnitelma. Tulisi myös huomioida, että tavoitteet ovat myös osin ristiriidassa keskenään, ja tavoitteiden priorisointi voisi olla tarpeen. Nykyisessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä saavutettavuus-, kestävyys- että tehokkuustavoitetta täsmentävät niitä koskevat strategiset linjaukset. Strategisten linjausten osalta tavoitteet ovat epätasapainossa, sillä saavutettavuutta koskee moninkertainen määrä strategisia linjauksia verrattuna kestävyyttä ja tehokkuutta koskeviin linjauksiin. Näiden välille voisi hakea tasapainoa.

Kestävyys-tavoitetta avataan nykyisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa seuraavasti: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla. Tavoitteeseen olisi tarpeellista sisällyttää kestävämpien liikkumismuotojen lisäksi myös kestävämmät kuljetusmuodot. Henkilöliikenteen kestävyuden lisäksi on tarpeen tavoitella tavaraliikenteen kestävyyttä.

Tehokkuus-tavoitetta tulisi tarkentaa ja ulottaa kattamaan muutakin kuin yksittäisten hankkeiden hyötykustannussuhdetta, tarkastella vaikkapa pääväylien palvelutasoa. Tehokkuuden osalta tarpeellisia näkökulmia olisivat yhteiskunnallinen ja aluetaloudellinen tehokkuus. Kaikki visiossa mainitut asiat eivät myöskään näy tavoitteissa, kuten huoltovarmuus ja varautuminen.

Mikäli tavoitteita halutaan muokata enemmän, voisi pohtia turvallisuuden lisäämistä neljänneksi tavoitteeksi tai tehokkuus-tavoitteen korvaamista turvallisuustavoitteella. Tehokkuus voisi tällöin olla tavoitteita läpileikkaava teema.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeä suunnitelma, sen parlamentaarisuus ja toimenpideohjelman 12-vuotisuus antavat suunnan ja raamit liikennejärjestelmän kehittämiseksi myös aluetasolla. On tärkeää, että suunnitelma toimenpideohjelmineen päivitetään vastaamaan nykynäkemyksiä, myös rahoitusraamien osalta. Suunnitelmassa tulisi tuoda esiin myös se, mitä ei saavuteta, jotta se antaa realistisen pohjan suunnitelman aikaiselle vuorovaikutukselle ja myös selkeän suunnan toteutukselle.

Tieverkon korjausvelka uhkaa edelleen kasvaa ja investointeihin ei ole riittävästi rahoitusta. Liikenneverkon rahoitushaasteeseen ei näytä olevan löytymässä pitkäjänteistä ratkaisua.

Joukkoliikenne on vaikeuksissa kaupunkialueiden ulkopuolella. Liikennepalvelut ovat vähenemässä maakunta- ja kuntakeskusten välillä ja haja-asutusalueilla ne ovat käyneet jo hyvin vähiin. Valtakunnallisessa suunnitelmassa tulisi linjata, mikä on henkilöpalveluiden tulevaisuus Suomen eri alueilla, ei vain kaupunkiseuduilla. Markkinaehtoinen liikenne on vähentynyt ilmeisen pysyvästi ja ELY-keskukset ovat pyrkineet hankinnoillaan korvaamaan sitä. ELYjen rahoituksen ja sen ostovoiman vähentyessä tämä ei enää ole mahdollista. Pitkänmatkan liikenteessä linja-autoilla on iso rooli myös osana matkaketjuja esimerkiksi yhteyksissä juna-asemilta muualle maakuntaan. Osa ELYistä hankkii myös pienten kaupunkien paikallisliikennettä yhdessä kuntien kanssa ja ilman valtion tukea tämä tulee kuihtumaan pois. Kyse on alueellisen liikkumisen kannalta tärkeistä palveluista.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa ei ilmeisesti olla päivittämässä. Se sisältää paljon liikenteen kestävyysnäkökulman saavuttamiseen liittyviä toimenpiteitä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan sisältämät keskeiset liikenteen kestävyysnäkökulman liittyvät asiat olisi täten hyvä sisällyttää laadittavaan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Liikenneturvallisuuden kehittämisen näkökulman esillä oleminen on erittäin tärkeää ja sen toivoisi näkyvän uudessa suunnitelmassa vahvemmin kuin edellisessä. Nollavision toteuttaminen on erittäin haastava tehtävä ilman mittavia lisäresursseja.

Maailmanpoliittisella tilanteella on suoria ja epäsuoria vaikutuksia Suomen liikennejärjestelmään. Näitä tulisi mallintaa nyt päivitettävässä suunnitelmassa. Pitkällä aikavälillä tilanne voi palautua, mutta yritykset tekevät valintojaan tämän hetken näkymien perusteella. Liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten sijoittumishalukkuuteen Suomeen. Suunnitteilla olevat isot investoinnit voitaisiin saada käyntiin kiinnittämällä huomio näiden investointien vaatimiin liikennejärjestelmän kehittämistoimiin. Investoinneilla on vuorostaan isoja kerrannaisvaikutuksia koko Suomen kehitykseen.

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

Vaikutusten arviointiin on panostettu paljon jo edellisen suunnitelman osalta ja se on ollut laajaa ja monipuolista. Myös tässä arviointiohjelmassa näkyy halu vaikutusten kattavaan esille tuomiseen. Strategisessa suunnitelmassa arviointi on väistämättä laadullista arviointia, mikä onkin tällaisessa suunnitelmassa tarkoituksenmukaista. Myös määrällisen arviointitiedon tuottaminen on suositeltavaa, silloin kun se auttaa kuvaamaan vaikutuksia paremmin. On tärkeää, että vaikutusten arviointi kulkee suunnitteluprosessin rinnalla ja siinä hyödynnetään realistisia rahoitusskenaarioita.

Arviointiohjelmassa kerrotaan, että vaikutuksia arvioidaan ensisijaisesti valtakunnallisesta näkökulmasta, mutta kustakin vaikutuksesta voidaan tunnistaa keskeiset alueelliset ja kansainväliset vaikutukset. Tämä onkin erittäin tärkeää. Keskimääräiset valtakunnalliset vaikutukset voivat poiketa alueiden välillä paljonkin toisistaan, joten on hyvä tunnistaa mahdolliset alueelliset erot vaikutusten kohdentumisessa. On myös hyvä tuoda näkyväksi, miten Suomen kansallisen liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttaa Suomen rajojen ulkopuolella.

Tasa-arvoisuuden ja liikkumisen mahdollisuuksien arviointi on keskeistä suunnitelmassa. Sosiaalisissa vaikutuksissa arvioidaan suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia liikkumisen mahdollisuuksiin. Liikkumisen mahdollisuuksilla tarkoitetaan suunnitelmassa liikennejärjestelmän kykyä varmistaa liikkumisen edellytykset mahdollisimman samanarvoisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta. Suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia liikkumisen mahdollisuuksiin ei kuitenkaan esitetä arvioitavaksi yksilöiden sosioekonomisen taustan näkökulmasta. Tällainen vaikutusten arviointi pitäisi lisätä arvioitaviin vaikutuksiin.

Vaikutusten arvioinnissa tulisi tehdä vaikutusten arviointia asiakkaiden näkökulmasta, sillä koko liikennejärjestelmä on olemassa asiakkaita varten. Tulisi arvioida vaikutuksia yrityksille ja eri ihmisryhmille eri puolilla Suomea. Vaikutukset yritysten sijoittumiselle ja kannattavuudelle, kuten logistiikkakustannuksiin, ovat elinvoiman kannalta keskeisiä. Taloudellisten vaikutusten osiossa on kerrottu kyllä arvioitavan muutoksia työvoiman saatavuuteen. Vaikutukset ihmisten liikkumiseen ja mahdollisuuksiin liikkua eri kulkumuodoilla tulisi myös tuoda esille ja myös se, miten vaikutukset jakautuvat asuinpaikan mukaan. Esimerkiksi kaupunkiseutujen ulkopuolella kestävät liikkumismuodot eivät useinkaan ole mahdollisia. Käyttäjät ovat eriarvoisessa asemassa monestakin syystä, mutta myös puhtaasti asuinpaikkansa vuoksi.

Saavutettavuuden arvioinnissa pitää kiinnittää huomiota siihen, että arviointi ei vääristy siitä syystä, että arvioidaan ainoastaan niitä asioita, joista on tietoa tai jotka ovat helpoimmin arvioitavissa. Joukkoliikenteen osalta vaikutuksia tulisi arvioida tiiviiden kaupunkialueiden ulkopuolella erityisesti palveluiden olemassaolon kautta. Matkan palvelutaso on tärkeä, mutta ei niin kriittinen kuin se, onko liikennepalvelun käyttö realistisesti mahdollista ja pystyykö matkaa ollenkaan tekemään.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäisen saavutettavuuden osalta tärkeämpää olisi arvioida kaupunkien ulkopuolisen alueen saavutettavuutta kuin tiiviiden kaupunkiseutujen, koska haasteet ovat siellä suuremmat. Vaikutusten arvioinnin tuloksena saataisiin kirkastettua se, millainen palvelutaso todellisuudessa tulee olemaan suunnitelman toteuduttua. Harvaan asuttujen alueiden arkisen liikkumisen ja kuljetusten toimivuudessa on kirjoitettu arvioitavan tiestön kattavuutta ja kunnossapitoa. Tiestön kunto onkin erittäin merkittävä näkökulma, johon on jo pitkään kohdistunut suuria haasteita, ja sen muutosten vaikutusten esille tuominen olisi todella tärkeää.

Huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen kohdistuvia vaikutuksia tulee korostaa tällä vaikutusten arviointikierroksella aiempaa enemmän. Maailmanpoliittisen tilanteen muutos on lisännyt näiden asioiden painoarvoa merkittävästi.

Nissinen Terhi

Pohjois-Savon ELY-keskus - Tämä lausunto on kaikkien ELY-keskusten liikennevastuualueiden yhteinen