



Lausunto

28.2.2025

VN/18780/2023
VN/18780/2023-MMM-
239

LVM

Maa- ja metsätalousministeriö; lausunto; Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Maa- ja metsätalousministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

- **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

MMM pitää hyvänä, että liikennejärjestelmän visio tukee koko Suomen saavutettavuutta. On kuitenkin tärkeää, että visio myös välittyy kaikilta osin strategiisiin linjauksiin, alueellisiin painotuksiin sekä toimenpiteisiin. Strategisten linjausten, alueellisten painotuksienpainotusten ja toimenpiteiden tulee vastata myös maaseutualueiden liikenteeseen, kulkemiseen ja maantieteelliseen saavutettavuuteen liittyviin tarpeisiin, joita on osittain avattu suunnitelman tilanekuvassa.

Maa- ja metsätalousministeriö (jäljempänä MMM) näkee Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla (jäljempänä VLJS) olevan laajoja ja merkittäviä vaikutuksia maaseutualueiden, saaristoa-alueet mukaan lukien, asuttavuuteen, kehitykseen ja elinvoimaan. Parhaimmillaan vaikutukset voivat olla myönteisiä, mutta tietyiltä osin maaseutualueiden erityispiirteisiin ja kehittymiseen ei ole riittäväällä tavalla kiinnitetty huomiota. MMM hallinnonalalla olevat arvonnisäystavoitteet ja -potentiaalit edellyttävät maaseutualueilla toimivaa, turvallista ja kehittyvää liikennejärjestelmää. Liiketoimintayritysten toimipaikoista 35 prosenttia sijaitsee maaseutualueilla, luku nousee 40 prosenttiin kun maatilayritykset lasketaan mukaan lukuun. Maaseutualueilla olevalla elinkeinotoiminnalla ja alemman asteen tieverkon kunnolla on keskeinen merkitys koko maan elintarvikehuollolle ja taloudelliselle huoltovarmuudelle sekä kestäväälle kasvuille.

MMM ei näe, että nykyinen maaseutualueita koskeva painopiste liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisestä on riittävä. Maaseutupoliittisen selonteon valmistelun yksi keskeinen tulos on, että toimivat liikennejärjestelyt vaikuttavat kaikkein eniten elinvoimaan, toimintaedellytyksiin ja -mahdollisuuksiin maaseutualueilla. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee erityisesti tunnistaa maaseutualueiden ja alemman asteen tieverkon kunnan merkityksen koko maan elintarvikehuollolle ja taloudelliselle huoltovarmuudelle sekä kestäväälle kasvuille. **MMM edellyttää, että myös maaseutualueille kohdistuu aktiivista kehittämistä sekä rahoituksen varmistamista etenkin perusväyläpidon ja yksityistienpidon osalta, mutta myös liikennepalvelujen osalta.**

MMM näkee, että 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. Maaseutumaisuus on Suomen erityispiirre, kuten on kylmä ilmasto, syrjäinen sijainti, pitkät kuljetusetäisyydet ja energiantensiivinen talous. Pinta-alasta yli 95 prosenttia on maaseutualuetta, joilla asuu

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Maa- ja metsätalousministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

PL 30
00023 Valtioneuvosto

Hallituskatu 3 A
Helsinki

0295 16001
+358 295 16001

kirjaamo.mmm@gov.fi

vakituisesti 27 prosenttia koko maan väestöstä. Osa-aikaisia maaseudun asukkaita on jopa 2,9 miljoonaa.

Lähtökohtia VLJS:n kehittämiseen antaa Ilmastolain (423/2022) mukainen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmä. Luonnoksessa mainittujen suunnitelmien lisäksi ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmään kuuluu maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma, jonka tavoitteisiin liikennejärjestelmäsuunnittelu vaikuttaa maankäytön muutosten (metsäkato) päästövaikutusten kautta sekä kansallinen ilmastomuutokseen sopeutumissuunnitelma, jossa määritellään toimenpiteitä myös liikennejärjestelmän sopeutumiseksi muuttuvan ilmaston vaikutuksiin. **MMM pitää tärkeänä, että kansallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteensovitetään paremmin ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmään ja sen jatkovalmistelussa otetaan huomioon myös maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma ja kansallinen ilmastomuutokseen sopeutumissuunnitelma sen lähtökohdissa.**

MMM korostaa tarvetta yhteensovittaa VLJS myös Kansalliseen metsästrategiaan, jonka tavoitteilla on vaikutusta VLJS:n tarpeisiin.

Elinkeinoelämän uusiin investointeihin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan suunnitelman luonnoksen mukaan kuitenkin tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

MMM korostaa tarvetta ottaa Itä-Suomen liikenneyhteydet ja matkaketjut erityistarkasteluun. Rataverkon kehittämistä tehdään alueelliset ja elinkeinoelämän tarpeet huomioiden.

MMM pitää tärkeänä sitä, että suunnitelmassa huomioidaan kulttuurinen ulottuvuus ja painottaa, että tässä yhteydessä huomioidaan -matkailun kokonaiskehittämistä ohjaava Suomen matkailustrategia 2022–2028, Kulttuuriperintöstrategia 2023–2030 sekä Kansallinen luonnon virkistyskäytön strategia 2030, joihin kytkeytyy vahvasti saavutettavuus. Kaikkineen liikennejärjestelmän toteuttamisessa on otettava huomioon kulttuuriset näkökohdat, kuten maisemiarvojen ja kulttuurimaiseman säilyttäminen liikenneväylien rakentamisessa erityisesti maaseutualueilla. Kestävän kehityksen osa-alueista luonnoksessa ei mainita kulttuurista kestävyttä. Lisäksi, vaikka VLJS:n luonnoksessa mainitaan alueiden erityispiirteiden huomioiminen, tulisi tämä konkreettisesti näkyä myös maastossa väylien käytännön toteuttamisvaiheessa. Valtakunnallisessa ylätasoinen strategisessa tarkastelussa paikkojen omaleimaisuutta, maisemaa ja kulttuurisia näkökohtia ei luonnoksessa erikseen tuoda esiin. Jotta nämä näkökohdat tulisivat huomioituiksi toteutuksessa, niin niiden tulisi näkyä myös strategisella tasolla.

MMM edellyttää maaseutualueita koskevan väestönmuutoksen ja liikenneköyhyyden parempaa tunnistamista ja huomioimista liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jossa korostetaan maakuntakeskuksia ja suurten kaupunkien alakeskusverkostoa. MMM esittää lisäystä, sosiaalisesti kestävä liikunnan edistämiseksi erityisesti maaseutualueilla, huomioiden niiden erityispiirteet. MMM esittää lisäystä sosiaalisesti kestävä liikunnan edistämiseksi erityisesti maaseutualueilla, huomioiden niiden erityispiirteet. Kestävän liikunnan mahdollisuuksia edistetään VLJS:n luonnoksen mukaan erityisesti kaupunkiseutujen kestävä ja tehokkaan kasvun näkökulmasta. On tärkeä tunnistaa myös maaseutualueiden kestävä liikunnan tarpeita ja reunaehtoja. VLJS:n tilannekuva valottaa palveluverkkomuutosten vaikutuksia palvelujen karsimiseen ja saatavuuden heikkenemiseen maaseutualueilla ja pienissä kaupungeissa. Samalla todetaan kuitenkin, että välttämättömien asiointi-, opiskelu- ja työmatkojen ostoliikenteeseen kohdistuu merkittäviä leikkauksia, eikä peruspalvelutasoakaan voida turvata. Liikenneköyhyys on ilmiönä tunnistettu ja tutkittu myös Suomessa ja, sen haavoittuvuutta esiintyy erityisesti maaseutualueilla, jossa ikääntyvä väestö ja yksin omakotitalossa asuvien määrä on lisääntynyt ja lisääntyy voimakkaasti tulevina vuosikymmeninä. VLJS on yhteensovittava tämän osalta myös esimerkiksi palvelureformiin, joka koskee hyvinvointialueita ja sosiaali- ja terveystaloutta sekä maaseutupoliittiseen selontekoon, joka avaa maaseutualueiden tilannekuvaa ja elinvoiman uudistamisen mahdollisuuksia.

MMM tuo lisäksi esille, että voimassa oleva laki saariston kehityksen edistämisestä edellyttää, että valtion ja kuntien toimin on pyrittävä turvaamaan saariston kiinteä asutus luomalla väestölle riittävät mahdollisuudet toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin sekä suojaamaan saariston maisemakuvaa ja luontoa ympäristöhaitoilta. Lainsäädäntö on parhaillaan päivityksessä ja siihen liittyvät näkökohdat on tunnistettu liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Saaristoasioiden osalta saaristoasiain neuvottelukunta on kommentoinut saariston kehittämiseen liittyviä näkökohtia lausunnossaan.

- **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

MMM pitää tärkeänä, että toimenpiteitä arvioidaan toteutusajankohtana uudelleen. Konkreettisten toimenpiteiden suunnittelussa ja toteutusvaiheessa tulisi hyödyntää ja kuulla erityisesti paikallisten ihmisten näkemyksiä ja hyödyntää heiltä saatavaa paikallista ja hiljaista tietoa. VLJS-luonnoksessa todetaan, että se luo kehystä maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien

tarkemmalle liikennejärjestelmätyölle ja suunnittelulle. Luonnoksessa todetaan, että kyse on etukäitei-sarvioinnista ja että suunnittelu on luonteeltaan jatkuva prosessi perustuen ajantasaisen tietoon sekä vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa. Koska 12 vuoden aikajänne on pitkä, niin jonkin toimenpiteen nyt tehtävä suunnittelu ei välttämättä ole enää toimiva ratkaisu 10 vuoden päästä toteutettuna.

MMM pitää hyvänä, että ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja sopeutuminen osana resilienssi -käsitettä on tuotu mukaan suunnitelmaan, mutta näkee, että ennakoivaa sopeutumista ja resilienssin ylläpitämistä ja parantamista ei kuitenkaan viedä osaksi suunnitelman toimenpiteitä riittävällä tavalla. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen eli sen vaikutusten ennaltaehkäisy, vähentäminen ja niihin varautuminen on entistä tärkeämpää. Infrastruktuurin ja rakennetun ympäristön sää- ja ilmastoriskien hallinta vaikuttaa merkittävästi yhteiskunnan toimintavarmuuteen. Valtioneuvostossa ministeriöiden yhteistyönä valmistellussa Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmassa (jäljempänä KISS2030) on asetettu tavoitteeksi, että liikenne- ja viestintäinfrastruktuurin haavoittuvuudet on tunnistettu vuoteen 2026 mennessä ja ilmastonkestävyyttä vahvistettu vuoteen 2030 mennessä. VLJS:n luonnoksessa ei näitä haavoittuvuuksia vielä tunneta riittävästi. Liikennejärjestelmän ylläpitämisen ja kehittämisen kannalta on sopeutumiseen liittyvien tietotarpeiden tunnistaminen ja tiedon koonti olennaista, jotta toimenpiteitä voidaan suunnitella ja kohdentaa osuvasti. VLJS:ssa asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta nähdään tärkeäksi toiminnan kustannustehokkuus, mitä voidaan vahvistaa tulevaisuuspainotteisesti erityisesti tietopohjaa kehittämällä sekä ennakoivalla toiminnalla. **MMM esittää seuraavaa täydennystä toimenpiteisiin ilmastonmuutokseen sopeutumiseen:**

- **Osana alueellisia riski- ja haavoittuvuustarkasteluja selvitetään alueelliset tarpeet ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyen liikenneinfrastruktuuriin.**
- **Kehitetään liikennejärjestelmätason analyysiin perustuen tietoperusteista päätöksentekoa (tieto, vaikutusarvioinnit, kustannukset) ja toimintamalleja liikennejärjestelmän ja liikenne- ja viestintäverkkojen riskien ja haavoittuvuuksien sekä haittoja vähentävien toimenpiteiden tunnistamiseen ja niiden suuntaamiseen.**

MMM toteaa, että pitkän aikavälin tavoitteena olevan kattavan digitaalisen kaksosen aikaansaamiseksi tulee kokonaisuuteen sisällyttää mukaan myös tarkoituksenmukaiset kuntotiedot yksityisteistä. Tästä on tarpeen käydä poikkihallinnollista keskustelua. VLJS:n luonnoksessa todetaan, että valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) luo liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle yhteisen ja keskitetysti johdetun tiedon hallinnan liikenteen omaisuudenhallinnan, liikenteen hallinnan ja liikenteen palveluiden kehittämistä varten. Samalla valtio edistää yhteen toimivien, skaalautuvien digitaalisten ratkaisuiden ja vakioidujen toimintatapojen kansallista käyttöönottoa hyödyntäen yhteisiä standardeja.

MMM katsoo, että osana meriliikennettä tulee ottaa huomioon myös troolikalastuksen toimintaedellytykset alueiden merkittävänä käyttömuotona. Suunnitelma sisältää laajasti ja hyvin yksityiskohtaisia kirjauksia merituulivoimaan liittyen. Suunnitelman mukaan merituulivoimahankkeiden suunnitteluvaiheessa tulee huomioida vaikutukset meriliikenteelle.

Yksitysteiden kehittämisen osalta MMM esittää kansallisen metsästrategian mukaisesti seuraavien toimenpiteiden edistämistä osana liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa, jotta metsä(bio)talouden arvonlisäystavoitteet voidaan saavuttaa:

- **Huolehditaan yksitysteiden ja niillä olevien siltojen kuntokartoitustiedon ylläpitämisestä sekä parannetaan tie- ja siltatiedon liikkuvuutta rajapintojen kautta. On tärkeää, että tietopohjan ylläpidosta on sovittava poikkihallinnollisesti.**
- **Luodaan yhteistyömalli tiehankkeiden toteutuksen ja rahoituksen kokonaispalvelulle sekä tiekuntien aktivoimille**
- **Resursoidaan tiestön ja siltojen kunnostusta**
- **Kehitetään tiekuntien ammattimaista hallinnointia ja tieisännöintiä.**

MMM:n valmistelussa olevan saaristolain uudistamishankkeen yhteydessä laaditaan saaristoliikenteen yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin. Järjestämisperusteet laaditaan muun muassa saaristoasian neuvottelukunnan, vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden ja matkailutoimijoiden näkemykset kuullen. Saaristoliikenne koostuu yhteysalusliikenteestä, maantielautoista ja -losseista sekä yksityistielosseista ja -lautoista. Maantielautta- ja yhteysalusliikenteen hoito on valtakunnallisesti keskitetty Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja

ympäristökeskukselle. Yhteysalusliikenne kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden vakituisesti asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan maantielautat ovat osa maanteitä. Valtio vastaa myös saariston yhteysalusliikenteestä saariston kehityksen edistämisestä annetun lain nojalla. Kyse on liikenteen ostoista, joilla pyritään takaamaan saariston asukkaiden liikkumismahdollisuudet. Osana tätä tehtävää on myös saaristoliikennettä ohjaavien säännösten ajanmukaistaminen sekä aluskannan uudistaminen, erityisesti yhteysalusliikenteen osalta. Mahdollisuuksien mukaan aluksia sähköistetään, mikä edistäisi kestävämpää liikennettä saaristoalueella.

MMM näkee, että liikennejärjestelmän parantamisrahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida paikkojen omaleimaisuus sekä edistää valittavilla ratkaisuilla maisema-, kulttuuri- ja matkailuympäristön kehitystä. MMM näkee, että turvallisuus on luonnollisesti tärkeä tavoite, mutta jos muita tavoitteita ei edes tunnisteta, ei niitä myöskään edistetä. Edempänä VLJS-luonnoksessa (kappale 4.5.1) todetaan, että valtio (Väylävirasto) pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua varsinkin pienehköjen hankkeiden osalta ja että etsitään myös kevyempiä ja edullisempia suunnitteluratkaisuja. Maa- ja metsätalousministeriö pitää tätä tavoitetta tärkeänä, sillä tällä tavoin voidaan huomioida nykyistä paremmin maisema- ja kulttuuriarvot, rakennusperintö mukaan lukien ja välttämään ympäristöönsä sopimattomia väylärakentamisen ratkaisuja etenkin maaseutualueilla, missä tulisi säilyttää maaseutumainen tunnelma ja tarjota väylien käyttäjille (ml. matkailijoille) elämyksiä avoimien eheidän maisemien muodossa.

MMM näkee, että osana maantieverkon kehittämistä on tarvetta kehittää puuhoollon terminaaliverkostoa, joka palvelee kansallista energiahuoltoa ja taloudellista huoltovarmuutta (metsäteollisuus).

MMM esittää, että maaseutualueiden osalta tulee pystyä toteuttamaan erilaisia kestävän liikkumisen pilotteja ja liikkumispalvelujen poikkihallinnollista yhteensovittamista nykyistä huomattavasti enemmän. Maaseutualueilla ollaan muuta maata edellä väestönmuutoksen osalta. Väestön ikääntymisen on arvioitu vaikuttavan liikkumistarpeisiin ja tottumuksiin tulevina vuosikymmeninä, mutta vaikuttaa siltä, että tämän on jäänyt VLJS:n luonnoksessa tunnistamatta. Tarvitaan maaseutualueiden erityispiirteitä tunnistavaa tietopohjaa sekä joustavia ja paikallislähtöisiä ratkaisuja turvaamaan ihmisten mahdollisuuksia kulkea opetus- ja koulutus, sosiaali- ja terveyspalvelujen ym. julkisten ja yksityisten palveluiden piiriin. **MMM näkee, että liikennejärjestelmässä ja sitä tukevassa tietopohjassa tulee tunnistaa ja seurata seutukaupunkien saavutettavuutta julkisen liikenteen ja henkilöliikenteen, mutta myös kevyen liikenteen ja kävelyetäisyyden osalta. Lisäksi tulee seurata ja ennaltaehkäistä liikenneköyhyteen vaikuttavia tekijöitä. Esimerkkiä on saatavilla Palveluiden saavutettavuuden seurannan kehittämishankkeen mallinnuksesta (SY-KE).**

- Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

MMM edellyttää, että VLJS:n strategiset linjaukset ja niihin pohjautuvat toimenpiteet sekä rahoituksen priorisointi eivät saa edistää alueiden eriarvoistumiskehitystä tai vaarantaa maaseutualueiden taloudellista toimintaa. MMM huomauttaa, että alueiden erilaistuminen ei ole sama asia kuin eriarvoistuminen tai eriytyminen. Liikennepalvelujen yhteisrahoituksen mahdollisuuksia on syytä tarkastella myös palveluverkkomuutosten ja liikkumiseen liittyvien reunaehto- ja maaseutuvaikutusten (yhteisvaikutusten) osalta. Julkisesti päätetyt peruspalveluiden keskittämisen maaseutuvaikutuksia onkin tasapainotettava liikennejärjestelmän puolella. On tärkeää varmistaa, että alueelliset julkisen liikenteen palveluja kustannetaan tasapuolisesti myös ja erityisesti suurista kaupungeista ja maakuntakeskuksista, joihin kohdistuu merkittävä osuus valtion uudistumisesta ja kehittämistä tukevista rahavirroista. VLJS:n rahoitus tulee varmistaa oikeudenmukainen siirtyminen ja kokonaiskestävä liikennejärjestelmän, myös erilaisten maaseutualueiden asukkaiden ja yritysten sekä yhteisöjen (ml. kuntien) näkökulmista.

MMM tuo esille, että hiljattain valmistuneen Suomen metsäkeskuksen Tiesit -hankkeen puitteissa on kartoitettu Suomen keskeinen yksityistieverkko ja sen kunto. Kartoituksen perusteella yksityistieverkon investointitarve on huomattava yhteensä 1,3 miljardia euroa. Yksityistieihin suunnattu rahoitus on siis vähäinen suhteessa investointitarpeeseen. VLJS:n luonnoksessa tunnustetaan hyvin, että yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieverkon osan. Yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä on Suomessa noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille sekä maaseudun asutukselle. Yksityisteillä on myös toiminta- ja huoltovarmuuteen liittyvä rooli. MMM toteaa, että yksityisteiden ja niiden toimivuuden ja kunnon merkitys on erittäin suuri muun muassa puu- ja energiahuollon, vakituisen asutuksen, maa- ja metsätalouden ja muidenkin elinkeinojen turvaamisessa. Yksityistieverkoston kulkukelpoisuus on kovilla muuttuvassa ilmastossa. Erityisesti routakausien lyhentyessä kelirikko vaivaa laajasti maa- ja metsätalouden tuotantoketjun kannalta keskeisillä kulkureiteillä. Tiestön kuormitukseen tieverkossa liikennemäärien lisäksi vaikuttavat merkittävästi alueelliset elinkeinon tarpeet, esimerkiksi maa- ja

metsätalouden raskaat kuljetukset, jotka konkretisoituvat kunnostustarpeina. Huonokuntoiset tiet vaikuttavat myös kuljetusten pituuteen ja kuljettavuuteen. Tämä on tarpeen huomioida myös tiestön kunnostamisen priorisointien yhteydessä. Yksityisteiden valtionavustusten määrärahataso vuosina 2026–2028 on suunnitelman mukaisesti keskimäärin 6,1 milj. euroa vuosittain.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarviointia ohjaa laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005) eli niin sanottu SOVA-laki. Kuten Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarvioinnin ympäristöselostuksessa todetaan, niin SOVA-lain 8–11 §:n mukaisessa ympäristöarvioinnissa tulee huomioida vaikutukset muun muassa ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön. **Maisemaan, kulttuuri- ja matkailuvaikutuksia tai maaseutualueiden väestön kulkemisen reunaehtoihin kohdistuvia vaikutuksia ei vaikutustenarvioinnissa kuitenkaan käsitellä juuri lainkaan.**

MMM esittää, että vaikutukset koskien tie- ja rataverkon parantamistoimenpiteitä ilmaistaisiin LVJS-luonnoksen vaikutusarvioinnin ympäristöselostuksessa esimerkiksi seuraavalla tavalla: Mahdolliset tie- ja rataverkon parantamistoimenpiteet voivat tuottaa paikallisesti merkittäviä vaikutuksia rakennetun ympäristön, maiseman ja matkailun näkökulmasta. Toimenpiteissä tulee edistää paikkojen omaleimaisuuden säilymistä ja kehittymistä. Paikallisesti merkittävillä muutoksilla saattaa olla valtion strategisen suunnittelun näkökulmasta vähäinen vaikutus, mutta MMM korostaa, että on tärkeää tunnistaa, että strategisen tason painotuksilla ja mahdollisilla vaikutusten tunnistamatta jäämisellä on konkreettisen lopputuloksen ja arkisen eletyn ympäristön kannalta kuitenkin merkittäviä vaikutuksia. LVJS-suunnitelman merkittävin toimenpide on lisärahoitus perusväylänpitoon, jonka vaikutukset kohdistuvat jo olemassa olevaan tie- ja rataverkkoon, eikä näin ollen nähdä vaikuttavan rakennettuun ympäristöön tai maisemaan. MMM:n näkemyksen mukaan tilanne on käytännössä päinvastainen. Etenkin maisemallisesti ja kulttuurisesti herkillä maaseutualueilla olemassa olevan verkon kehittämishankkeet nimenomaan vaikuttavat paikallisesti radikaalilla, ei vähäisellä, tavalla ympäristöön ja maisemaan.

MMM korostaa tarvetta ottaa päästövähennysten lisäksi huomioon myös kaikkien liikenne- ja muotojen laajemmat ympäristövaikutukset, kuten luonnon monimuotoisuuden, resurssitehokkuuden ja kiertotalouden asettamat vaatimukset sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen vaikutus liikkumistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin.

Osana liikennejärjestelmän suunnittelua ja hankkeiden toteutusta vaikutukset maaseudun elinkeinoihin sekä maisemaan tulee huomioida. Tässä voidaan hyödyntää liikenteen maaseutuvaikutusten arviointiohjetta, joka on valmistettu laajassa yhteistyössä kansallisen maaseutupolitiikan ja alan asiantuntijoiden kanssa.

MMM toteaa, että suunnitelman jatkovalmistelussa on tarpeen huolellisesti arvioida toimeenpanon vaikutukset maaseutuun (maaseutuvaikutusten arviointi), tämän osalta tulee kehittää myös Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen seurantajärjestelmää. MMM toteaa myös, että maaseutupolitiikan neuvosto ja sen temaattiset verkostot sekä saaristoasiain neuvottelukunta lausuvat suunnitelmasta ja antavat tärkeää näkökulmaa maaseutu- ja saaristoalueiden kontekstista.

- **Muut huomiot?**

MMM näkee, että valtakunnallisen tieliikenteen ennusteessa tulisi huomioida siihen vaikuttavat tekijät myös maaseutualueiden osalta ja toteuttaa luottamusvälitarkastelu myös erilaiset aluekehityksen skenaariot tunnistuen ja huomioiden.

MMM myös näkee, että tilannekuvatarkasteluun ja ennusteeseen tulee tunnistaa ja suunnitelmassa paremmin huomioida maaseutualueiden toimijoiden ja infrastruktuurin sekä liikenteen merkitykset kestävyys siirtymän hallinnalle ja toteutukselle.

MMM toteaa, että logistiikan digitalisaation näkökulmasta toimivat tietoliikenneyhteydet kaikkialla maassa muodostavat tärkeän pohjan toiminnalle. Valtakunnallisesti tilanne on suhteellisen hyvä yhteyksien osalta, mutta paikalliset haasteet yhteyksien toimivuudessa vaikuttavat merkittävästi mahdollisuuksiin hyödyntää digitalisaatiota osana logistiikan kehittämistä. Paikallisia ongelmia yhteyksissä pitääkin pyrkiä ratkomaan, jotta digitalisaatiota voidaan hyödyntää kattavasti osana liikennejärjestelmää ja logistiikka koko maassa.

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

Kansliapäällikkö

Pekka Pesonen

Neuvotteleva virkamies

Antonia Husberg

Liitteet -
Jakelu LVM
Tiedoksi

VN/18780/2023-MMM-239

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: