

Asia: VN/18780/2023

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Kuopion kaupunki kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto arviointiohjelmaan. Arviointiohjelma on huomionut melko kattavasti vaikutuksen arvioinnin ja vuorovaikutuksen. Oleellista on, että vuorovaikutus on systemaattista ja osallistavaa ja tehokasta yhteistoimintaa, jolloin sidosryhmillä on aidosti mahdollisuus vaikuttaa keskeisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskeviin tavoitteisiin ja sisältöön. Vuorovaikutuksen onnistumista ja tehokkuutta tulee arvioida omana kokonaisuutena. Se paineistaa arvioimaan ja kehittämään vuorovaikutusprosesseja entistä paremmin vastaamaan käyttäjien, asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeita.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tähtää vuoteen 2050.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tavoiteaika on hyvä. Toisaalta tämä on melko pitkä aika ja toimintaympäristö muuttuu monin tavoin sen aikana, jolloin on perusteltua asettaa selkeitä välitavoitteita ja väliarviointia muun muassa kestävyuden näkökulmasta. Päivityskierroksia tullee ennen tavoitevuotta. Kestävyys nousee esille ja tämä vaatiikin monia toimenpiteitä.

On perusteltua, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa MAL-seutuja tarkastellaan omana ryhmänään, koska ne muodostavat merkittävän bkt-kokonaisuuden kansantaloudessa. MAL-sopimusten vuorovaikutus- ja osallistamismetodeja kehitetään. Kunnan asukkaiden ja muiden sidosryhmien osallistamista seudullisten suunnitelmien osalta on tehty ja uudenlaisia menetelmiä hyödyntäviä kokeiluja on meneillään. Näiden vertaisarviointi ja hyödyntäminen on perusteltua ja myös liikennejärjestelmäsuunnitelman vuorovaikutuksen järjestämisen näkökulmasta.

Myös MAL-proessin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 - suunnitelman) päivittämisen sykliä, sisältöä ja suhdetta toisiinsa on tarpeen selkeyttää valtion ja kuntien yhteistyönä.

Lisäksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee lähtökohta-aineistona hyödyntää Itä-Suomen, Pohjois-Savon ja maakunnan seudullinen liikennestrategiatyö.

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

Vision ja tavoitteiden käsittely on muuten hyvä, mutta ovat melko yleisellä tasolla. Lisäksi visio olisi perusteltua päivittää ja siitä tulisi tehdä kiteytys. Tavoitteet on kirjattavat selkeinä ja yksiselitteisinä (ei tulkinnanvaraisuutta eikä varsinkaan mahdollistaa niiden tulkinnanvarainen käyttäminen; koskee erityisesti tehokkuustavoitetta).

Visiossa on esitetty turvallisuusnäkökulmia. Koska kyseessä on ihmisten liikkumiseen ja terveyteen liittyvät merkittävät fyysiset ja henkiset vaikutukset, esitetään harkittavaksi että se olisi mukana liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa ja tavoitteilla ylipäänsä olisi perusteltu tärkeysjärjestys. Liikennejärjestelmän turvallisuusnäkökulmat ovat myös yksi viidestä arvioitavasta pääteemasta, mikä puoltaa sen huomioimista myös tavoitteissa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmassa tulee huomioida reaalisen kustannustason nousu. Korjausvelka, väylien ja tienpidon kustannustaso on jo muuttunut ja oletettavasti muuttuu myös lähitulevaisuudessa. Näillä on merkittävä vaikutus niin vision kuin tavoitteiden toteutumiseen.

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

On myönteistä että, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarviointi etenee suunnittelun kanssa samanaikaisesti ja vaikutuksia arvioidaan sekä laadullisesti että määrällisesti. Vaikka vaikutuksia arvioidaan ensisijaisesti valtakunnallisesta näkökulmasta, on ensiarvoisen tärkeää, että vaikutuksesta voidaan tunnistaa myös keskeiset alueelliset vaikutukset. Hyvänä asiana on myös se, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on tarkoitus kytkeä rahoitusskenaariot, koska resurssikysymysten ratkaisut ovat oleellinen osa liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa.

Liikennejärjestelmäkokonaisuuden toimintavarmuutta tulisi kuitenkin arvioida kaikissa olosuhteissa (infran lisäksi palvelut, kuten matka- ja kuljetusketjut). Vaikutusten arvioinnista nousee myös kysymys, onko arviointimenetelmä hyvä kuvaamaan strategisen ohjelman vaikutuksia.

Palvelutasona tarkasteltava myös mm. vuorotarjontaa, matka- ja kuljetusketjujen jatkuvuutta, esteettömyyttä ja yhdenvertaisuutta sosiaalisessa ja alueellisessa mielessä. Ekologisen kestävyuden osalta pitää rajautua liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta merkittäviin (suoriin vaikutuksiin); ei sellaisiin, jotka ratkaistaan hankesuunnittelussa (kun tiedetään hankkeen tarkka sijainti, suunnitteluratkaisut ml. haittojen vähentämistoimenpiteet jne.).

Esitetään harkittavaksi, pitäisikö linjata, minkä periaatteiden mukaisesti hankkeet on suunniteltava, ettei niiden toteuttamisesta ja käyttämisestä aiheudu (merkittäviä) haitallisia ekologisia vaikutuksia.

Sosiaalisia näkökulmia tulee laajentaa, monipuolistaa, syventää ja painottaa toisin sanoen laajasti sosiaalisissa konteksteissa tarkasteltava liikennejärjestelmän kehittämisen esteettömyys-, yhden/tasavertaisuus-, tasa-arvoisuus/puolisuus- ym. vaikutuksia myös alueellisesti kohdistuvien vaikutusten osalta. Muita sosiaalisen kestävyuden tarkastelun näkökulmia ovat liikenneköyhyys sekä alueiden/paikkojen/palveluiden (ml. vapaa-aika) saavutettavuus.

Vaikutuksen arvioinnissa oli maininta fyysiseen terveyteen. Hyvinvointivaikutusten tulisi sisältää myös henkisen hyvinvoinnin. Jalankululla ja pyöräilyllä on keskeinen vaikutus myös siihen.

On syytä jäsentää selkeästi, mitä asioita tarkastellaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja mitä vastaavasti valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa ja sen toimeenpanossa ja seurannassa.

On välttämätöntä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman laajempina taloudellisina vaikutuksina arvioidaan erityisesti aluetalouden näkökulmat eli vaikutukset alueellisen elinkeinorakenteeseen ja tuotannon muutoksiin sekä kilpailun tehostumiseen. Toisaalta on myös syytä huomioida ja tiedostaa että monet kehitykset ja vaikutukset riippuvat pitkälti muista yhteiskunnallisista ja/tai talous-, vero-, taksa-, tuki- ym. poliittisista päätöksistä kuin valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä tehtävistä linjauksista.

Liikenne 12 suunnitelma ja MAL-sopimukset integroituvat toisiinsa. Liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiskysymykset ovat oleellinen osa MAL-sopimusten toteutusta. Liikenne 12 suunnitelmalla on rooli MAL-sopimusten tavoitteiden saavuttamisessa, ja arviointiohjelmassa on tarpeen käydä läpi, miten suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet edistävät MAL-sopimusten toteutumista. Näillä molemmilla on omat arviointimenettelynsä. Vaikuttavuuden parantamiseksi tulisi luoda toimintatapa jossa näiden keskinäisvaikuttavuutta pystyttäisiin arvioimaan nykyistä paremmin.

Piippo Tero  
Kuopion kaupunki - Tero Piippo, yhteyspäällikkö, strategia- ja  
kehittämisyksikkö