



Liikenne- ja viestintäministeriö

Sisäministeriön lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt poliisiosastolta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. Sisäministeriö lausuu asiasta seuraavaa.

Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelman valmistelu perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005). Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään hallituskauden alussa.

Suunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma ja vaikutusarviointi.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman todennäköisistä taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Vaikutusarvioinnin avulla suunnitelman toimenpiteiden vaikutukset tuodaan esiin ja suunnitteluratkaisuista tehdään läpinäkyvämpiä.

Lausunto

Yleistä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo lähtökohdat liikenneväylien suunnitteluun. Liikenneväylien suunnittelun on perustuttava muun ohella väylän, tien ja rautatien kehittämistarpeisiin. Keskeinen osa suunnitelman toimeenpanoa ovat muun ohella Väyläviraston vastuulla olevat investointiohjelmat, jotka laaditaan liikennejärjestelmäanalyysissä tunnistettuihin tarpeisiin. Tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo jatkuvuutta, ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tärkeää ennakoida tulevaisuutta ja sen vaihtoehtoisia kehityksiä. Liikennejärjestelmään vaikuttaa keskeisesti muun ohella toimintaympäristö ja sen muutokset, joista yhtenä osa-alueena Suomen kansainvälinen saatavuus. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa liikennejärjestelmätöimenpiteiden osalta valtion talousarviorahoituksen suuntaamisesta suunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Sisäministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Puhelin
Telefon
Telephone

Faksi
Fax
Fax

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

PL 26
00023 Valtioneuvosto

Kirkkokatu 12
Helsinki

0295 480 171
+358 295 480 171

09 160 44635
+358 9 160 44635

kirjaamo.sm@gov.fi
www.intermin.fi

Sisäministeriön näkemyksen mukaan liikennejärjestelmän toimivuus olisi kaikissa olosuhteissa oltava yhteiskunnan toimivuuden kannalta riittävällä tasolla. Liikennejärjestelmän digitaalisessa murroksessa tulisi ylläpitää korkeaa kyberturvallisuutta. Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttaa myös valvontaviranomaisten, kuten keskeisesti poliisin toimet. Sisäministeriön vuosille 2021-2030 laatiman Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelman mukaan poliisin tehtävänä on osaltaan varmistaa, että liikennejärjestelmä toimii suunnitellulla tavalla. Tämä tapahtuu ensisijaisesti poliisin liikennevalvonnalla ja liikenneturvallisuustyöllä. Sisäministeriö katsoo, että valvontaviranomaisilla on oma rooli liikennejärjestelmän toimivuudessa, joten järjestelmän kehittämisessä tulisi ottaa valvontaviranomaisten näkökulma ja laadukkaan valvonnan vaikutus liikennejärjestelmän turvallisuuteen nykyistä kattavammin huomioon.

Toimivalla liikennejärjestelmällä myös mahdollistetaan valvontaviranomaisten toimintaa ja tavoitteiden saavuttamista. Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuustyön yhteiskunnallisena vaikuttavuustavoitteena on edellä mainitun sisäministeriön ohjelman mukaan nykyisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tapaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentäminen ja liikenneturvallisuuden ylläpitäminen. Näiden lisäksi poliisin tavoitteena on ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen, liikennerikosten ja liikenteessä ilmenevien rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on myös näiden tavoitteiden saavuttamiseksi huomattava merkitys.

Sisäministeriön näkemyksen mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi tukea nykyistä paremmin liikenneturvallisuusstrategian toteuttamista. Liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanoon ei varattu erikseen rahoitusta ja tämäkin lisää tarvetta korostaa liikenneturvallisuuden roolia liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja rahoituksessa.

Liikennejärjestelmän tulee turvata myös poliisin, pelastustoimen ja ensihoidon kyky saavuttaa kansalaiset tehtävissään. Avuntarvitsevien saavutettavuusaikaan voidaan vaikuttaa merkittävästä (nopeuttaen tai heikentäen) liikennejärjestelyillä ja niihin tehtävillä muutoksilla. Joidenkin kaupunkien tekemillä muutoksilla on ollut merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi pelastustoiminnan toimintavalmiusaikaan. Sisäministeriön näkemyksen mukaan myös tämä näkökulma tulisi huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Lisäksi sisäministeriön näkökulmasta liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelussa keskeinen huomioitava tekijä osana Suomen kansainvälistä saavutettavuutta on Suomen rajanylityspaikkojen verkosto ja rajanylityspaikkojen liikenteen ennakoitava kehitys. Rajanylityspaikkojen infran ja sinne johtavien väylien kehittäminen on liityttävä toisiinsa rajanylitysliikennettä ja sen ennakoitua kehittymistä vastaavalla tavalla, jotta Suomen kansainvälinen saavutettavuus voidaan ylläpitää tarkoituksenmukaisella ja halutulla tasolla. Tässä mielessä sisäministeriö pitää tärkeänä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja vuorovaikutuksessa huomioidaan riittävällä tavalla, säännöllisenä ja jatkuvana prosessina, rajanylityspaikat ja niiden liikenteestä laadittavat ennusteet, yhteensovitetaan rajanylityspaikkojen ja sinne johtavien väylien kehittäminen sekä varmistetaan toimenpiteille riittävä rahoitus. Rajanylityspaikat ovat usein pullonkaloja sujuvalle rajanylitysliikenteelle. Tässä mielessä rajanylityspaikkojen ja sinne johtavien väylien infran kehittäminen on myös yhteensovitettava naapurivaltioiden infran kehittämisen kanssa.

Sisäministeriö pitää kannatettavana teematyöpajaa aiheesta kansainvälinen saavutettavuus (s. 19-20), missä tulisi käsitellä samalla myös näkemyksiä rajanylityspaikkojen liikenneinfran ja niille johtavien väylien kehittämisestä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen liittyy TEN-T-verkon, laiva- ja lentoliikenteen (s. 23) lisäksi myös koko rajanylityspaikaverkosto (kaikki maantie- ja rautatierajanylityspaikat ml.).

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

Sisäministeriön näkemyksen mukaan voimassa oleva liikennejärjestelmäsuunnitelman visio ja tavoitteet ovat edelleen pääosin ajantasaisia. Sisäministeriön arvion mukaan visiota pitäisi kuitenkin päivittää liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamisen osalta, liikenneturvallisuuden, kansainvälisen liikenteen, laadukkaan tiedon saatavuuden sekä kyberturvallisuuden osalta.

Liikennejärjestelmän toimivuus on kaikissa olosuhteissa oltava yhteiskunnan toimivuuden kannalta riittävällä tasolla. Liikennejärjestelmän digitaalisessa murroksessa tulee ylläpitää korkeaa kyberturvallisuutta ja toisaalta huomioida huoltovarmuuteen, varautumiseen ja valmiuteen liittyvät kysymykset. Nämä tulisi huomioida jatkossa nykyistä paremmin suunnitelman tavoitteissa.

Nykyiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kirjattu, että *EU on liikenneturvallisuuspolitiikassaan vuosille 2021–2030 ja Vallettan julistuksessa asettanut tieliikenteen turvallisuuden pitkän aikavälin*

tavoitteeksi liikennekuolemien vähentymisen kohti nollaa vuoteen 2050 mennessä (Vision Zero). Välitavoitteeksi on asetettu liikennekuolemien väheneminen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on myös vähentää vakavia loukkaantumisia 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Samoin pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on kirjaus siitä, että hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Sisäministeriön näkemyksen mukaan edellä mainitun tulisi näkyä selvemmin niin visiossa kuin toimenpiteissä. Voimassa olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole asetettu tavoitteita liikenneturvallisuuden osalta.

Koska poliisin tehtävän on osaltaan varmistaa liikennejärjestelmän toimivuus, niin valvonnan mahdollistaminen tulisi huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Tähän liittyy muun muassa liikenneinfraan liitetyt tekniikaltaan ajantasaiset valvontavälineet, tiedonkeräämisen välineet ja raskaan liikenteen valvontapaikat. Liikenteessä käytettävien raskaan liikenteen yhdistelmien pituudet ja massa ovat kasvaneet. Näiden valvominen nykyisillä väylillä on hyvin vaikeaa. Valvontapaikat mahdollistaisivat paremmin myös esimerkiksi päästörajojen valvontaa, millä on oma merkityksensä liikenteen kokonaisympäristövaikutusten kannalta.

Yleisesti liikennejärjestelmä suunnitelman visiossa ja toimenpiteissä ei ole huomioitu ajantasaisen ja laadukkaan tiedon saatavuutta. Eri toimijoilla on erilaisia tarpeita liikennejärjestelmästä saatavan ajantasaisen tiedon suhteen ja yleisesti voi arvioida, että liikennejärjestelmään liittyvällä tiedolla tarvetta. Myös viranomaisilla on näiltä osin tarpeita esim. rikostorjunnan, ammattiliikenteen ja harmaan talouden valvonnan sekä liikenneturvallisuus näkökulmasta. Ajantasainen tieto mahdollistaa valvontaviranomaisten valvonnan kohdentamisen ja siten parantaa osaltaan valvonnan tehokkuutta.

Sisäministeriö esittää, että visioon lisättäisiin rajaliikenteen osalta, että rajanylitysliikenteen kehittyminen olisi ennakoitua ja se huomioidaan rajanylityspaikkaverkoston, rajanylityspaikkojen liikenneinfraan ja sinne johtavien väylien kehittämisessä.

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

Sisäministeriöllä ei ole lausuttavaa.

Poliisijohtaja Stefan Gerkman

Poliisitarkastaja Jari Pajunen

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi Sisäministeri Mari Rantanen
Valtiosihteeri Juha Martelius
Erityisavustaja Timo Kerttula
Erityisavustaja Piia Manninen
Erityisavustaja Maria Paaso
Kansliapäällikkö Kirsi Pimiä
Sisäministeriö pelastusosasto
Rajavartiolaitos
Poliisihallitus

VN/18780/2023-SM-29

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: