

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

THL ottaa lausunnossaan kantaa liikennejärjestelmäsuunnitelman esteettömyys- ja saavutettavuusnäkökohtiin sekä liikennejärjestelmän terveys- ja ympäristövaikutuksiin. Saavutettavuudella lausunnossa tarkoitetaan saavutettavuusdirektiivin (2016/2102) ja digitaalisten palvelujen tarjoamisesta annetun lain (306/2019) mukaisesti periaatteita ja tekniikoita, joita on noudatettava digitaalisten palvelujen suunnittelussa, kehittämisessä, ylläpidossa ja päivittämisessä, jotta ne olisivat paremmin käyttäjien, erityisesti vammaisten henkilöiden, saavutettavissa. THL korostaa, että saavutettavuuden ohella esteettömyyden tulee olla keskeinen asia liikennejärjestelmiä suunniteltaessa ja toteutettaessa. YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista (SopS 27/2016) velvoittaa esteettömyyden ja saavutettavuuden osalta sopimuspuolia toteuttamaan asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään.

THL toteaa, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi huomioida esteettömyys ja saavutettavuus suunnitelman läpäisevinä periaatteina, jotka on otettava huomioon kussakin toimenpiteessä periaatteiden edellyttämän painoarvon mukaisesti. Vammaisten ja ikääntyneiden henkilöiden liikkumismahdollisuuksien toteutuminen edellyttää heidän tarpeidensa huomioimista esimerkiksi kaupunkisuunnittelussa ja henkilöliikenteen kehittämisessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustalla oleva lainsäädäntö myös velvoittaa tähän, sillä lain esitöissä nimenomaisesti todetaan, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi huomioida erilaisten ryhmien liikkumistarpeet ja kulkutapavaihtoehdot yhdenvertaisuuslakia noudattaen, millä tarkoitetaan muun muassa esteettömyys- ja saavutettavuuskysymyksiä. Kuten suunnitelmaluonnoksessakin on tuotu esiin, esteettömien ja saavutettavien liikkumisratkaisujen tarve tulee entisestään kasvamaan väestön ikääntyessä. Lisäksi saavutettavuuden merkitystä korostaa liikennejärjestelmän ja liikennepalveluiden digitalisoituminen.

Konkreettisesti esteettömyyden toteuttaminen tarkoittaa esimerkiksi rakennetun ympäristön suunnittelua siten, että jalkakäytävät ja pyörätiet ovat kynnyksettömiä ja niiden kunnossapidosta huolehditaan riittävästi. Julkisessa joukkoliikenteessä kaluston tulee olla esteetöntä, mutta sen lisäksi on tärkeää tarkastella asiaa kokonaisvaltaisesti. Jatkossa tulee tarkastella koko liikkumisen ketjua kokonaisuutena ja varmistaa se, että myös liikkumisympäristö, kuten asemat, laiturit ja palvelupisteet, ovat esteettömiä ja saavutettavia. Lisäksi asiakaspalvelun kehittämiseen tulee kiinnittää huomiota ja rakentaa palvelut siten, että ne ovat vaivatta kaikkien asiakasryhmien käytettävissä. Saavutettavuuden huomioon ottaminen on puolestaan erityisen tärkeää silloin, jos liikennepalveluiden käyttäminen edellyttää esimerkiksi älylaitteen omistamista ja sen sujuvaa käyttämistä.

Esteettömyys ja saavutettavuus toteutuvat parhaalla mahdollisella tavalla, kun jo suunnitteluvaiheessa huomioidaan erilaisten ihmisryhmien tarpeet ja osallistetaan heidät suunnitteluprosessiin.

Ympäristöterveyden osalta THL toteaa, että suunnitelmaluonnos sisältää konkreettisia liikenneinfrastruktuurihankkeita, mutta liikenteen kestävyiden ja tehokkuuden parantamiseksi tarvittaisiin lisää konkreettisia toimenpiteitä. Esimerkiksi ajoneuvokilometrien vähentäminen olennaisesti parantaisi kestävyttä ja tehokkuutta.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Toimenpiteiden rahoituksen arviointia helpottaisi se, että suunnitelmaluonnoksessa avattaisiin rahoituksen vaikuttavuutta. Tätä varten olisi suositeltavaa, että suunnitelmaan sisällytetään määrällisiä vaikuttavuusmittareita toiminnan arviointia varten.

Yksittäisten toimenpiteiden tasolla näemme MaaS:in (liikenne palveluna) keskeisenä tulevaisuuden keinona vähentää ajoneuvokilometrejä. MaaS-ratkaisulla olisi mahdollista parantaa liikennejärjestelmän kestävyttä ja tehokkuutta. THL katsookin, että valtion tulisi siksi ottaa aktiivinen ja strateginen rooli MaaS:in kehittämisessä.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Visio sisältää liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta oikeanlaisia tavoitteita. Ympäristöllinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys ovat keskeisessä asemassa liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikennepalveluiden ja erityisesti henkilöliikenteen osalta on varmistettava, että ne ovat yhdenvertaisesti ja samalla tavalla kaikkien väestöryhmien käytettävissä. Myös kaupunkisuunnittelussa on huomioitava vammaisten henkilöiden ja ikääntyneiden liikkumistarpeet.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Toimenpideohjelma on oikean suuntainen, mutta lausunnossa esitetyiltä osin erityisesti rakennetun ympäristön ja henkilöliikenteen esteettömyyttä ja saavutettavuutta on edelleen kehitettävä ja vahvistettava. Kehittämistarpeet eivät kuitenkaan rajoitu pelkästään yksittäisiin toimenpidesektoreihin, vaan esteettömyys ja saavutettavuus on huomioitava liikennejärjestelmän läpäisevinä periaatteina, jotka myös näkyvät konkreettisina toimenpiteinä.

Ilmastovaikutusten osalta suunnitelmassa todetaan, että ilmastopäästöt vähenevät ohjelman mukaan 30 % vuoteen 2032 mennessä ja vaikutusarvioinninkin mukaan suunnitelman osien vaikutus ilmastopäästöihin on vähäinen. Hallitus on asettanut tavoitteeksi liikenteen ilmastopäästöjen puolittamisen 2030 mennessä, joten tältä osin toimenpiteiden kunnianhimoa on lisättävä.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kestoaltaan yli kymmenen vuotta ja kooltaan parikymmentä miljardia. Tähän nähden katsomme, että suunnitelmassa tulisi kiinnittää enemmän huomiota ilmasto-, ympäristö- ja terveysvaikutusten arviointiin. Erityisesti ilmastopäästöjen, jotka ovat keskeinen tieliikenteen haitta, vaikutusta tulisi arvioida perusteellisemmin.

Väylähankkeiden osalta arvioinnissa todetaan, että uusilla väylähankkeilla on epäsuoria vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen, mutta väylien rakentamisessa on arvioitava myös rakentamishankkeiden välittömiä vaikutuksia ympäristöön sekä niiden aiheuttamaa haittaa ympäristön monimuotoisuudelle, mikä saattaa ilmetä vasta huomattavasti myöhemmin väylien estäessä yksilöiden siirtymisen uusille alueille.

Vaikutusarvioinnissa mielestämme parempana vertailuvaihtoehtona toimisi nykykehitys verrattuna sellaiseen tulevaisuuteen, jossa saavutetaan Suomen ja monien kaupunkien itselleen asettamat kunnianhimoiset hiilineutraalisuustavoitteet. Suunnitelmassa käytetyn vertailukohdan vuoksi monet ympäristö- ja terveysvaikutusten erot näyttävät suunnitelman ja vertailuvaihtoehdon välillä pieniltä, mikä ei anna oikeaa kuvaa hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamisesta.

Terveysvaikutusarvioinnin arviointiin on tulossa uusia työkaluja lähiaikoina, ja määrällisen vaikutusarvioinnin teko tällöin helpottuu. Siksi terveysvaikutukset on sisällytettävä kehitettävään liikenteen ennustemallijärjestelmään.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Lausuttavana olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa terveysvaikutukset on nostettu edellisen lausuntokierroksen perusteella omaksi kokonaisuudeksi erillisessä vaikutusten arvioinnissa, mitä pidämme perusteltuna ja kannatettavana.

Liikenteen terveyshaittojen vähentäminen olisi hyvä olla suunnitelmassa omana tavoitteenaan saavutettavuuden, kestävyuden ja tehokkuuden rinnalla, eikä ainoastaan osana ekologista ja sosiaalista kestävyyttä. Koska valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen asiakirja, liikenteen terveyshaittojen asianmukainen huomiointi on edellytys sille, että ilmansaaste- ja melupäästöjen vähentämistavoite tulee vastaavasti huomioiduksi yksittäisten kehittämis- ja parantamisinvestointien hankesuunnittelussa.

Kiinnitämme myös huomiota siihen, että arvioinnissa todetaan ilmansaasteille ja melulle altistumisen säilyvän aiemmalla tasolla ja altistuvien määrän mahdollisesti jopa kasvavan suunnitelman toteuttamisen seurauksena.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiskunnallisen merkityksen vuoksi sillä on huomattavia ja kauaskantoisia vaikutuksia ympäristöön, terveyteen sekä kansalaisten liikkumiseen ja osallisuuteen yhteiskunnassa. THL toteaa, että prosessissa tulee tämän vuoksi jatkossakin varmistaa kaikkien käyttäjäryhmien mahdollisuus vaikuttaa suunnitelman tavoitteisiin ja toimenpiteisiin sekä toimenpiteiden toteuttamiseen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Rantala Ville
Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL