



Ote: Maakuntahallitus 13.01.2020 § 7 Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta

7 § Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta 1

7 § LAUSUNTO VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN
VAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Pirkanmaan liiton lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot annetaan lausuntopalvelu.fi:n kautta 24.1.2020 mennessä. Lausuntokierroksen antia hyödynnetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja sen vaikutusten arvioinnissa.

Parhaillaan laaditaan ensimmäistä 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jonka laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Valmistelu tähtää siihen, että valtioneuvosto voi päättää suunnitelmasta kevään 2021 aikana. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Suunnitelmassa tullaan esittämään Suomen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi.

Vaikutusten arviointiohjelmassa kuvataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin lähtökohdat, valmistelun eteneminen, arvioitavat vaikutukset ja valmisteluun liittyvä vuorovaikutus. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä on toteutuessaan vaikutuksia esimerkiksi ilmastoon, ympäristöön, yhteiskuntaan, ihmisten liikkumiseen ja elinkeinoelämän kuljetuksiin. Vaikutusten arvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja tuetaan näin suunnittelua sekä päätöksentekoa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa arvioidaan liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Liitteenä Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, vaikutusten arviointiohjelma.

Päätösesitys. Maakuntajohtaja Halme:

Maakuntahallitus päättää

esittää seuraavat vastaukset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta lausuntopalvelussa esitettyihin kysymyksiin.

Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?

Pirkanmaan liiton mielestä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on merkittävä ja odotettu uusi osa suomalaisessa suunnittelujärjestelmässä. Se on sekä sisällöllisesti että myös vaikutusten arvioinnin näkökulmasta mielenkiintoinen dokumentti. Liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnin metodiikan valtakunnallinen kehittäminen on erittäin kiinnostavaa myös alueellisten toimijoiden näkökulmasta. Vaikutusten arvioinnin kehitystyössä onkin tärkeää muistaa vertailtavuus niin aikasarjassa kuin myös alueittain, jotta tuloksia voidaan hyödyntää laajasti ja suunnitelman toteutuneisuutta voidaan aidosti arvioida tulevaisuudessa.

Arvioinnissa painotetaan suunnitelman 12-vuotisuutta. Vaikka raportissa puhutaan pitkäjänteisestä suunnittelusta, tulee tunnistaa, että liikennejärjestelmän ja myös maankäytön kehittämisen aikajänteissä 12 vuotta on melko lyhyt aika, ja



aito strategisuus edellyttää kokonaiskuvan hahmottamista pidemmälle tulevaisuuteen. Esimerkiksi maakuntakaavojen aluevaraukset tähtäävät tällä hetkellä pääosin vuosiin 2040-2050, eli merkittävästi pidemmälle. Mikäli valtakunnallisen liikennejärjestelmän yhteydessä ei oteta kantaa pidemmän aikavälin tavoitetaan, säilyy nykytila, jossa aluetasolla tehdään pitkäjänteisempää liikennejärjestelmään vaikuttavaa suunnittelua kuin valtakunnallisesti.

Vaikutusten arviointiohjelmassa ei tunnisteta maakuntakaavoja lähdeaineistona. Näistä voisi kuitenkin olla merkittävää hyötyä pitkän aikavälin suunnittelussa. Maakuntakaavoissa on tehty sekä väylätarpeille tilavarauksia että maankäytön ja muun muassa luontoarvojen yhteensovittamista liikenteen tarpeiden kanssa. Lisäksi kaavoissa on tehty laajoja vaikutusten arvioiteja, joita kannattaa hyödyntää soveltuvin osin. Liikennejärjestelmän suhde maankäytön oikeusvaikutteiseen suunnittelujärjestelmään olisi syytä tunnistaa suunnitelmassa, sillä merkittävät investointihankkeet tarvitsevat usein myös kaavallisia varauksia.

Vaikutusten arviointiohjelmassa viitataan paljon hankearvioiteihin. Moni merkittävä ja tulevaisuudessa tarpeellinen hanke on vielä ilman hankesuunnitelmia, mutta edellyttää jo nyt varautumista, jotta toteuttamismahdollisuudet säilyvät. Strategisuuden näkökulmasta olisi oleellista muodostaa tarpeisiin ja visioon perustuva kehityskuva sekä sille vaikutusten arviointia, eikä nojata ainoastaan jo tehtyihin suunnitelmiin. Lisäksi on syytä kiinnittää erityistä huomiota siihen, miten erillisrahoitettujen vielä epävarmojen hankkeiden toteutumisriski otetaan vaikutusten arvioinnissa huomioon.

Alueellisten ominais- ja erityispiirteiden tunnistaminen olisi tärkeää valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä. Länsi-Suomen maakunnat ovat yhdessä laatineet esiselvityksen yhteisen liikennestrategian laadinnasta ja tehneet strategian laadinnasta päätöksen. Syksyllä 2019 valmistunut Länsi-Suomen liikennestrategian esiselvitys tarjoaa mm. lähtöaineistoksi alueen nykytilakuvauksia ja tunnistettuja yhteisiä haasteita ja mahdollisuuksia. Pirkanmaan liitto näkee, että tämä tulee ottaa huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa. Lisäksi erilaisten infrastruktuurihankkeiden aluetaloudellisista tai laajemmista taloudellisista vaikutuksista on laadittu selvityksiä muun muassa pääradan osalta. Nämä selvitykset on syytä ottaa huomioon lähtötietoaineistona.

Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?

Pirkanmaan liitto katsoo, että vaikutusten arviointiohjelmassa esitetty arviointikehikko on kattava. Oleellisinta on, että liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat otetaan huomioon kattavasti ensi sijassa itse suunnitelmassa, eikä ainoastaan vaikutuksia arvioitaessa. Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää tunnistaa, että liikennejärjestelmän toimivuus muodostuu osien summasta ja niiden saumattomasta yhteentoimivuudesta. Onkin lähes mahdotonta rajata, missä kulkee raja paikallisen, alueellisen ja valtakunnallisen merkittävyyden välillä, kun järjestelmän näkökulmasta jokaisen osan toimivuus on olennaista. Liikennejärjestelmä tulee tunnistaa systeemisestä kokonaisuutena, jonka arvo muodostuu verkoston toimivuudesta. Matka- ja kuljetusketjut edellyttävät järjestelmäkapasiteetin tarkastelua ja sen pullonkaulojen tunnistamista. Esimerkiksi bioperusteisten materiaaliavirtojen tuotantoketju on monipiteinen ja keskeiseen asemaan nousevat systeeminen kytkeytyvyys sekä koko logistiikkaketjun toiminta.

Vaikutusten arvioinnin näkökulmasta on haastavaa tarkastella erilaisten kokeilujen vaikutusta kokonaisuuteen, sillä kokeiluihin liittyy luontaisesti epävarmuutta sekä

niiden merkityksestä että kasvupotentiaalista. Kuitenkin erilaisten muutosten ja kokeilujen rooli liikennejärjestelmän kehittämisessä vaikuttaa olevan väistämätöntä. Näiden epävarmuuksien kuvaamiseen tulee kiinnittää huomiota. Vaikutustenarvioinnin avulla voidaan myös tunnistaa erilaisia pullonkauloja tai esimerkiksi lainsäädännön tuomia esteitä myönteiselle kehitykselle. Onkin hyvä, että vaikutuksia arvioidaan prosessin alusta asti ja tuloksia hyödynnetään jo suunnitteluvaiheessa ohjaamaan tehtäviä ratkaisuja.

Pirkanmaan liitto painottaa, että erityisesti rataverkon osalta tarvitaan kauaskantoisia tarkasteluja kokonaisuudesta ja kehitystavoitteista. Työssä on syytä ottaa huomioon raideliikennejärjestelmän verkostomainen luonne, joka aiheuttaa huomattavaa häiriöherkkyyttä, sekä pitkälti alihyödynnetyt poikittaiset ratayhteydet. Lisäksi olisi tarpeen tarkastella standardiraidetelevyyden käyttämistä osalla Suomen rataverkkoa erityisesti linkittyen maan rajat ylittäviin yhteyksiin niin Ruotsiin kuin jatkossa mahdollisesti Tallinnan tunnelin kautta Rail Balticalle. Liikennejärjestelmän nykytilan kannalta olisi tärkeää tunnistaa myös junien järjestelykapasiteetti sekä sen kehittämismahdollisuudet Suomessa.

Alueidenvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tulee tunnistaa, että saavutettavuus muodostuu laajemmasta kokonaisuudesta kuin vain aluekeskuksen päärautatieaseman saavutettavuudesta. Erityisesti logistisen saavutettavuuden määritelmä on varsin erilainen kuin henkilöliikenteen. Alueellisten lentoyhteyksien merkitys tulee myös tunnistaa osana saavutettavuutta. Länsi-Suomi on merkittävä viennin veturi ja alueiden linkittyminen globaaleihin arverkostoihin tukee koko Suomen elinvoimaa. Suomen kyky toimia nousevilla talousmarkkinoilla on puutteellinen ja sitä tulisi tukea kehittämällä lentoyhteyksiä myös Euroopan ja Aasian ulkopuolelle.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee etsiä aitoja keinoja päästövähennyksien saavuttamiseksi myös muut kestävyiden osa-alueet (taloudellinen sekä sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys) huomioon ottaen. Liikenne- ja elinkeinopolitiikan tulisi luoda sellaisia ratkaisuja ja rakenteita, joiden avulla erilaisissa elämäntilanteissa ja elinympäristöissä asuvat voivat liikkua puhtaammin ja olla osa kestävästä liikenteen kokonaisuudesta. Tavoite puhtaammasta liikenteestä tulee yhteensovittaa sosiaalisten tavoitteiden rinnalle ehkäisten samanaikaisesti liikenneköyhyttä. Erityisesti henkilökuljetusten laaja kokonaisuus on syytä tunnistaa osana tätä tavoitetta. Kuljetusten järjestämisen kenttä on hajautunut, sen kustannukset ovat merkittävät ja toimivuus keskeistä sosiaalisen tasa-arvon kannalta. Yhteiskunnan tukemien kuljetusten tehostamisessa olisi paljon varaa samalla niin kustannustehokkuutta kuin palvelun laatua tukien. Tämän kehitystoiminnan tieltä olisi purettava esteitä ja edistettävä kaikkien julkisesti tuettujen kuljetusten kokonaisvaltaista tarkastelua.

Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?

Koska kyseessä on uusi ja haastava prosessi, on laajasta vuorovaikutuksesta ja joukkouttamisesta varmasti hyötyä. Liikennejärjestelmätyötä on tehty pitkäjänteisesti maakunnissa ja kaupunkiseuduilla jo kauan, joten näissä kerättyä osaamista on järkevää hyödyntää mahdollisimman paljon. Proaktiivisella ja avoimella vuorovaikutuksella on mahdollista saavuttaa hyviä ja hyväksyttäviä tuloksia, vaikka vuorovaikutus itse viekin aikaa. Tiedon avoimuuteen ja kulkuun on syytä kiinnittää erityistä huomiota, jotta tieto on helposti löydettävissä. Lausuntokierrosten lisäksi voidaan hyödyntää esimerkiksi erilaisia kommenttikierroksia, joilla voidaan antaa palautetta myös ns. puolivalmiista materiaalista. Erityisesti virallisten lausuntokierrosten osalta on syytä kiinnittää huomiota riittävään lausuntoaikaan hallinnolliset prosessit huomioon ottaen.

*Muita eväitä suunnitelman valmisteluun:*

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa on syytä kiinnittää huomiota samaan aikaan etenevän maankäyttö- ja rakennuslain valmisteluun.

Päätös. Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisätietoja: Alueidenkäytön johtaja Ruut-Maaria Rissanen, p. 044 422 2264
ruut-maaria.rissanen@pirkanmaa.fi

Merkitään, että Anna-Kaisa Ikonen esteellisenä poistui kokouksesta edellä olevan asian käsittelyn ajaksi. Maakuntahallitus totesi esteellisyyden hallintolain 28 §:n 1. momentin 6. kohdan perusteella.

