

## 6 § Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta

HL/323/03.11.03/2019

Parhaillaan laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla 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. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta muodostuu jatkuva prosessi, mikä tekee Suomen liikennejärjestelmän kehityksestä ennakoitavampaa ja vaikuttavampaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää 22.11.2019 julkaistulla tiedonannolla Hämeen liiton lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot pyydetään antamaan viimeistään 24.1.2020.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman aineistot löytyvät alla olevasta linkistä, kohta: asiakirjat. Verkkolinkki sisältää myös laajemmin suunnitelman valmisteluun liittyvää materiaalia.

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>

Asian on valmistellut johtava asiantuntija Heikki Pusa, puh. 050 048 3642

Esitys Maakuntajohtaja: Maakuntahallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon:

Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys taloudellisen kasvun edellytyksiin valtakunnallisesti ja alueellisesti. Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää, että liikenteellisten vaikutusten lisäksi yhteiskunnalliset Suomen ja alueiden kilpailukykyyn, vetovoimaisuuteen ja saavutettavuuteen liittyvät välilliset vaikutukset tulevat riittävästi otetuksi huomioon. Yhteiskunnalliset ja aluetaloudelliset vaikutukset ovat vaikutustekijöinä ohjelmassa hyvin mukana. Se, millä tavalla niitä arvioidaan, jää ohjelmassa vielä pintapuoliseksi ja tarvitsee syventämistä ja arviointimenetelmien kehittämistä.

Hämeen liitto pitää hyvänä linjauksena sitä, että ”suunnitelmassa ei rajauduta pelkästään liikenteen hallinnon alan käytössä olevaan keinovalikoimaan, vaan hyödynnetään kaikki liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuudet.” Tämä tulee ottaa huomioon myös vaikutusten arvioinnin laajuudessa ja arvioinnin osa-alueissa.

Suuret raidehankkeet eivät ole irrallaan valtakunnallisesta liikennejärjestelmän kehittämisestä ja hankkeiden ohjelmoinnista. Hankeyhtiöiden kautta mahdollisesti rahoitettavien raidehankkeiden tulee olla osa valtakunnallisen liikennejärjestelmän

Otteen oikeaksi todistaa

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Kandolin Mirva, hallintopäällikkö 24.01.2020

kokonaisuutta ja siten ne tulee ottaa huomioon myös vaikutusten arvioinnissa. Liikennejärjestelmätasoisia ratkaisuja ei ole mahdollista suunnitella yhtiöiden sisällä. Ohjelman mukaisesti vaikutuksia arvioidaan lähtökohtaisesti kahden rahoituskehityksen kautta: Nykykehysten ja -linjausten mukaisesti (VE0) ja siten, että budjettirahoituksen lisäksi käytettävissä ovat myös valtion talousarvion ulkopuoliset rahoituskeinot (VE1). Tämä on rahoitusresurssien vaikuttavuuden kannalta perusteltua. Tärkeää niiden sisällä on arvioida vaihtoehtoja, joissa toimenpiteitä painotetaan esimerkiksi kulkumuodoittain eri tavoin.

Lausuntokierros on tärkeää ajoittaa niin varhaiseen vaiheeseen, että lausunnoilla on mahdollisuus todelliseen vaikuttamiseen suunnitelman sisältöön. Seuraavassa huomioita ohjelmassa kuvattuihin eri vaikutuksiin:

- a) Alueiden välinen saavutettavuus  
Ohjelmassa korostetaan hankearviointien yhteydessä tehtyjen arviointien hyödyntämistä. Niitä on tärkeää luonnollisesti hyödyntää, mutta ne ovat pääsääntöisesti juuri kyseiseen hankkeeseen keskittyviä ja siten hankerajoitteisia. Yhteiskunnallisten ja aluetaloudellisten vaikutusten osalta ne ovat usein suppeita.
- b) Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus  
Kaupunkiseutujen, alueiden ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat täydentävät suunnitelmahierarkian mukaisesti liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuutta. Kaupunkiseudun sisäisiä kysymyksiä, jotka ratkaistaan paikallisesti, ei ole syytä käsitellä valtakunnallisessa suunnitelmassa muutoin kuin niiltä osin, mitä valtakunnalliset linjaukset ja ratkaisut vaikuttavat alueellisesti.
- c) Matkojen palvelutaso ja käyttäjähyödyt  
Hämeen liitto korostaa sujuvien matkaketjujen merkitystä. Tärkeää on arvioida, kuinka eri ratkaisut vaikuttavat liikkumispalvelujen yhteensopivuuteen ja -käytettävyyteen. Tämä on erityisen tärkeää Helsinki–Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere -kasvukäytävällä, jossa pendelöinti on poikkeuksellisen suurta.
- d) Vaikutukset ekologiseen kestävyYTEEN  
Käyttövoiman kehittyminen vaikuttaa ajoneuvojen ilmastovaikutuksiin, minkä vuoksi se on tarpeen ottaa huomioon ilmastovaikutuksia arvioitaessa.
- e) Vaikutukset sosiaaliseen kestävyYTEEN  
Liikkumisen mahdollisuudet -osiossa on tärkeää arvioida toimenpidelinjausten vaikutuksia maaseudun ja haja-asutusalueiden liikenneyhteyksiin ja palveluiden saatavuuteen.

Vaikutuksia aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin arvioitaessa tulee arvioida: kuinka liikennejärjestelmä tukeutuu olemassa olevaan aluerakenteeseen ja tukee sen kehittymisen edellytyksiä.

Otteen oikeaksi todistaa

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Kandolin Mirva, hallintopäällikkö 24.01.2020

- Käsittely** Johtava asiantuntija Heikki Pusa saapui kokoukseen, kun tämän pykälän käsittely aloitettiin kello 11.03.
- Pusa kävi pääosiltaan läpi liikenne- ja viestintäministeriölle annettavaa lausuntoa.
- Maakuntajohtaja muutti päätösesitystensä siten, että liikenne- ja viestintäministeriölle annettavan lausunnon e-kohtaan lisätään maininta taloudellisesta yhdenvertaisuudesta.
- Päätös** Maakuntahallitus päätti antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon:
- Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys taloudellisen kasvun edellytyksiin valtakunnallisesti ja alueellisesti. Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää, että liikenteellisten vaikutusten lisäksi yhteiskunnalliset Suomen ja alueiden kilpailukykyyn, vetovoimaisuuteen ja saavutettavuuteen liittyvät väliilliset vaikutukset tulevat riittävästi otetuksi huomioon. Yhteiskunnalliset ja aluetaloudelliset vaikutukset ovat vaikutustekijöinä ohjelmassa hyvin mukana. Se, millä tavalla niitä arvioidaan, jää ohjelmassa vielä pintapuoliseksi ja tarvitsee syventämistä ja arviointimenetelmien kehittämistä.
- Hämeen liitto pitää hyvänä linjauksena sitä, että ”suunnitelmassa ei rajauduta pelkästään liikenteen hallinnon alan käytössä olevaan keinovalikoimaan, vaan hyödynnetään kaikki liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuudet.” Tämä tulee ottaa huomioon myös vaikutusten arvioinnin laajuudessa ja arvioinnin osa-alueissa.
- Suuret raidehankkeet eivät ole irrallaan valtakunnallisesta liikennejärjestelmän kehittämisestä ja hankkeiden ohjelmoinnista. Hankeyhtiöiden kautta mahdollisesti rahoitettavien raidehankkeiden tulee olla osa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja siten ne tulee ottaa huomioon myös vaikutusten arvioinnissa. Liikennejärjestelmätasoisia ratkaisuja ei ole mahdollista suunnitella yhtiöiden sisällä. Ohjelman mukaisesti vaikutuksia arvioidaan lähtökohtaisesti kahden rahoituskehityksen kautta: Nykykehysten ja -linjausten mukaisesti (VE0) ja siten, että budjettirahoituksen lisäksi käytettävissä ovat myös valtion talousarvion ulkopuoliset rahoituskeinot (VE1). Tämä on rahoitusresurssien vaikuttavuuden kannalta perusteltua. Tärkeää niiden sisällä on arvioida vaihtoehtoja, joissa toimenpiteitä painotetaan esimerkiksi kulkumuodoittain eri tavoin.
- Lausuntokierros on tärkeää ajoittaa niin varhaiseen vaiheeseen, että lausunnoilla on mahdollisuus todelliseen vaikuttamisen suunnitelman sisältöön. Seuraavassa huomioita ohjelmassa kuvattuihin eri vaikutuksiin:
- a) Alueiden välinen saavutettavuus  
Ohjelmassa korostetaan hankearviointien yhteydessä tehtyjen arviointien hyödyntämistä. Niitä on tärkeää luonnollisesti hyödyntää, mutta ne ovat pääsääntöisesti juuri kyseiseen hankkeeseen keskittyviä ja siten hankerajoitteisia. Yhteiskunnallisten ja aluetaloudellisten vaikutusten osalta ne ovat usein suppeita.
  - b) Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Otteen oikeaksi todistaa

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Kandolin Mirva, hallintopäällikkö 24.01.2020

Kaupunkiseutujen, alueiden ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat täydentävät suunnitelmahierarkian mukaisesti liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuutta. Kaupunkiseudun sisäisiä kysymyksiä, jotka ratkaistaan paikallisesti, ei ole syytä käsitellä valtakunnallisessa suunnitelmassa muutoin kuin niiltä osin, mitä valtakunnalliset linjaukset ja ratkaisut vaikuttavat alueellisesti.

- c) Matkojen palvelutaso ja käyttäjähyödyt  
Hämeen liitto korostaa sujuvien matkaketjujen merkitystä. Tärkeää on arvioida, kuinka eri ratkaisut vaikuttavat liikkumispalvelujen yhteensopivuuteen ja -käytettävyyteen. Tämä on erityisen tärkeää Helsinki–Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere -kasvukäytävällä, jossa pendelöinti on poikkeuksellisen suurta.
- d) Vaikutukset ekologiseen kestävyYTEEN  
Käyttövoiman kehittyminen vaikuttaa ajoneuvojen ilmastovaikutuksiin, minkä vuoksi se on tarpeen ottaa huomioon ilmastovaikutuksia arvioitaessa.
- e) Vaikutukset sosiaaliseen kestävyYTEEN  
Liikkumisen mahdollisuudet -osiossa on tärkeää arvioida toimenpidelinjausten vaikutuksia taloudelliseen yhdenvertaisuuteen sekä maaseudun ja haja-asutusalueiden liikenneyhteyksiin ja palveluiden saatavuuteen.

Vaikutuksia aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin arvioitaessa tulee arvioida: kuinka liikennejärjestelmä tukeutuu olemassa olevaan aluerakenteeseen ja tukee sen kehittämisen edellytyksiä.

Johtava asiantuntija Heikki Pusa poistui kokouksesta, kun tämä pykälä oli loppuun käsitelty kello 11.18.

Tämän pykälän jälkeen siirryttiin käsittelemään pykälää kahdeksan (8).

Jakelu Liikenne- ja viestintäministeriö

Otteen oikeaksi todistaa

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Kandolin Mirva, hallintopäällikkö 24.01.2020