

20.3.2020

Sidosryhmäkuuleminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnon antamisen määräaika oli 24.1.2020.

Lausuntoja saatiin 7.2.2020 mennessä 147 kappaletta. Lausunnon antoivat:

Akaan kaupunki
Autoliitto ry
Dahlbom Olof
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Espoon kaupunki
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon maakuntaliitto
Finavia Oyj
FMA – Funktionsrätt med ansvar
Hakanen Olli
Helamaa Liisa
Helsingin kaupunki
Helsingin Satama Oy
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
Helsingin sähkölentokoneyhdistys ry
Hengitysliitto ry, Yksi elämä -järjestöt
HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
Huoltovarmuuskeskus
Hämeen ELY-keskus
Hämeen liitto
Ilmatieteen laitos
Inkoon kunta
Invalidiliitto ry
ITS Finland ry
Jokinen Mari
Jyväskylän kaupunki
Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Kainuun liitto
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen ELY-keskus
Keski-Suomen kauppakamari
Keski-Suomen liitto
Keskuskauppakamari
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Klang Jaakko

Kokkolan kaupunki
 Koneyrittäjien liitto ry
 Korhonen Juha
 Korpela Juhani
 Korsholmin kunta
 Kotkan kaupunki
 Kristinestads näringslivscentral Ab
 Kristinestads stad
 Kuopion kaupunki
 Kurikan kaupunki
 KUUMA-seutu liikelaitos
 Kymenlaakson Liitto
 Laitilan kaupunki
 Lapin ELY-keskus
 Lapin liitto
 Lappeenrannan kaupunki
 Larsmo kommun
 Lieksan kaupunki
 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
 Liikenneopetus ry
 Liikennesuunnittelun Seura, LSS
 Liikenneturva
 Liikennevakuutuskeskus
 Linea Konsultit Oy
 Linja-autoliitto ry
 Logistiikkayritysten Liitto ry
 Luodon kunta
 Lähteenmäki Timo
 Maalahden kunta / Malax kommun
 Maa- ja metsätalousministeriö
 Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.
 Maanmittauslaitos
 Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
 Merenkurkun neuvosto / Kvarkenrådet
 Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen
 Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy
 Metsähallitus
 Metsäteollisuus ry
 MMM, Maaseutupolitiikan neuvoston (MANE) sihteeristö
 MMM, Saaristoasian neuvottelukunta, SANK
 Nykarleby stad
 Onnettomuustietoinstituutti OTI
 Oulun kaupunki
 Paikallisliikenneliitto ry
 Palvelualojen työnantajat PALTA ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
 Pedersöre kommun
 Pietarsaaren kaupunki
 Pirkanmaan ELY-keskus
 Pirkanmaan liitto
 Pohjanmaan kauppakamari
 Pohjanmaan liitto - Österbottens förbund
 Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
 Pohjois-Pohjanmaan liitto
 Pohjois-Savon ELY-keskus
 Pohjois-Savon liitto
 Posti Oy
 Pyöräliitto ry
 Päijät-Hämeen liitto
 Päivittäistavara-kauppa ry, yhdessä Kaupan liiton ja Teknisen Kaupan
 Liiton kanssa
 Raahen kaupunki
 Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry
 Rakli ry
 Raseborgs stad
 Saamelaiskäräjät
 Sainio Panu ja Lahti Jouko
 Sairio Esa
 Salon Kasvuinfra ry
 SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf
 Satakuntaliitto
 Shareit.global Oy
 Sisäministeriö
 SLL, Suomen luonnonsuojeluliitto
 Sosiaali- ja terveysministeriö
 STTK ry
 Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry
 Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
 Suomen Kuntaliitto ry
 Suomen Laivameklariliitto
 Suomen metsäkeskus
 Suomen Satamaliitto ry
 Suomen Taksiliitto ry
 Suomen Tieyhdistys
 Suomen Varustamot ry
 Suomen Vesitieyhdistys r.y.
 Suomen Yrittäjät ry
 Tampereen kauppakamari
 Tampereen kaupunki
 Tampereen yliopisto
 Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos THL
 Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry
 Tmi Kari Ruuhonen
 Traffic Management Finland Oy
 Työ- ja elinkeinoministeriö
 Uudenmaan ELY-keskus
 Uudenmaan liitto
 Vaasanseudun kehitys Oy VASEK
 Valtiovarainministeriö
 Vammaisfoorumi ry
 Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE
 Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Varsinais-Suomen liitto
 VR Group
 Väylävirasto

Vörå kommun, Vöyrin kunta
Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto
Yhteinen Toimialaliitto ry
Ylivieskan kaupunki
Ympäristöministeriö

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin perustuvaa 12-vuotista valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laaditaan parhaillaan. Vaikutusten arviointi on olennainen osa liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005), jäljempänä SOVA-laki, mukainen ympäristöarviointi. Vaikutusten arvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja tuetaan näin suunnittelua sekä päätöksentekoa.

Vaikutusten arviointiohjelmassa kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin lähtökohdat, valmistelun eteneminen, arvioitavat vaikutukset ja valmisteluun liittyvä vuorovaikutus.

Tähän yhteenvetoon on koottu niitä asioita, joihin useammat lausunnonantajat kiinnittivät huomioita ja antoivat näkemyksiä. Kokonaisuudessaan lausuntoja tullaan hyödyntämään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja sen vaikutusten arvioinnissa.

Sidosryhmiltä pyydettiin näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin:

- 1) Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?
- 2) Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?
- 3) Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?
- 4) Muita eväitä suunnitelman valmisteluun?

1) Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarpeellisuus ja merkitys tuotiin esiin useissa lausunnoissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman lähestymistapaan, kokonaisuuteen, tarkasteltaviin toimenpiteisiin ja rahoituksen tasoon saatiin lausunnoissa kannanottoja. Vaikutusten arvioinnin lähestymistapaa suunnitelman laajuus huomioiden pidettiin pääosin hyvänä ja kattavana. Lausunnoissa saatiin laajasti tarkennuksia ja toiveita vaikutusten arviointiin ja vaihtoehtotarkasteluihin. Avoimen ja läpinäkyvän vuorovaikutuksen tärkeyttä korostettiin.

Useissa lausunnoissa todettiin, että suunnitelmasta puuttuu liikennejärjestelmän laaja-alainen **tulevaisuuskuva ja kehittämisen visio**. Maakuntien liittojen lausunnoissa vision tarvetta perusteltiin sillä, että maakuntakaavoissa aikajänne ulottuu jo vuosille 2040/2050. Toisin sanoen huolena oli, että 12-vuotinen ohjelma ei pelkästään riitä. Tämän osalta lausuttiin, että 12 vuotta on suhteellisen lyhyt aika strategiseen kehittämiseen, esimerkiksi maakuntakaavojen aluevarausten osalta (mm. Keskuskauppakamari). Pidempiaikainen visio nähtiin tärkeänä erityisesti raideliikenteen osalta, johon liittyen Pirkanmaan liitto muistutti, että työssä on syytä ottaa huomioon raideliikennejärjestelmän verkostomainen luonne, joka aiheuttaa huomattavaa häiriöherkkyyttä, sekä pitkälti alihyödynnetyt poikittaiset ratayhteydet. Siitäkin muistutettiin, että valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen neljän vuoden välein tehtäviä tarkasteluja tulisi peilata pidempään visioon (Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry).

Lausunnoissa **toimintaympäristön ennakkoinnin** tarpeellisuus nähtiin haasteelliseksi, mutta tärkeäksi. Vaikutusten arvioinnin näkökulmasta on tärkeä tunnistaa, millaiseen toimintaympäristön kokonaisuuteen suunnitelmaa vaikutuksineen verrataan. Useissa lausunnoissa korostettiin, että suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin pohjaksi on tärkeää tunnistaa alueiden erilaiset ominaispiirteet ja kehitysnäkymät. Suunnitelman tueksi on tarpeen tunnistaa, mikä on se tulevaisuuden maankäyttö ja aluerakenne, jota tukemaan liikennejärjestelmää kehitetään.

Suurimmassa osassa lausuntoja vaikutusten arviointiohjelmaan sekä arvioinnin lähtökohtiin ja tavoitteisiin suhtauduttiin myönteisesti. **Vaikutusten arviointia** pidettiin välttämättömänä osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessia. Myös vaikutusten arvioinnin **lähestymistapa** todettiin vaikuttavan oikealta (Kuopion kaupunki). Huomiota kiinnitettiin tosin siihen, että kiireellisestä aikataulusta johtuen huolellisen vaikutusten arvioinnin tekeminen on erittäin haastavaa (Autoliitto ry). Ensiarvoisen tärkeänä pidettiin, että vaikutusten arviointi käynnistyy varsinaisen **suunnittelutyön rinnalle** antamaan lisää tietoa vaihtoehtotarkasteluille ja suunnittelulle sekä päätöksenteolle (Satakuntaliitto).

Arviointiprosessin osalta huomautettiin, että arvioinnissa ei tule keskittyä vain suurten kaupunkiseutujen liikkumiseen ja liikennejärjestelmiin, vaan arvioinnissa tulisi tarkastella ja arvioida koko Suomen kattavaa liikennejärjestelmää (Lappeenrannan kaupunki). Vaikutusten arvioinnissa tulisi kuvata ymmärrettävästi tärkeät vaikutusmekanismit, arvioida vaikutusten absoluuttista suuruusluokkaa ja kuvata vaikutusten merkittävyyttä (Linea Konsultit Oy). Korostettiin myös, että asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta on olennaista, että vaikutusten arviointi ohjaa iteroivasti suunnitelman laatimista ja toimenpiteiden valintaa (Pohjois-Pohjanmaan liitto).

Useissa lausunnoissa kiinnitettiin huomioita siihen, että **arvioinnin prosessien ja menetelmien kuvausta voisi tarkentaa ja konkretisoida** (mm. SKAL ry sekä Tampereen kaupunki). Monissa lausunnoissa annettiin myös konkreettisia eväitä vaikutusten **arvioinnin sisällön kehittämiseen ja painotuksiin**. Ehdotettiin, että arvioinnissa tulisi hyödyntää olemassa olevia suunnitelmia, selvityksiä ja uusinta tutkimustietoa (mm. Suomen Vesitietoyhdistys ry) sekä selvittää arviointia tukevan tutkimuksen tarve (Onnettomuustietoinstituutti OTI).

ELY-keskukset totesivat lausunnossaan, että vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää isojen väylähankkeiden **hankearviointeja** tunnistuen kuitenkin niiden rajoitteet. Hankearvioinneissa arvioidaan vaikutuksia kyseisen hankkeen välittömälle vaikutusalueelle, ei laajempia liikennejärjestelmä- ja aluerakennevaikutuksia. Lisäksi hankearviointi tehdään vain isoista infrahankkeista, jolloin niiden vaikutuksia voidaan vertailla ainoastaan keskenään. Prosessin aikaisissa arvioinneissa ja SOVA-lain mukaisessa ympäristöselostuksessa tulee selvästi rajata tarkastelujen ulkopuolelle vaikutukset, jotka kuuluvat hankearvioinnin piiriin (Pohjois-Savon liitto).

Vaihtoehtojen vertailuun kiinnitettiin useassa lausunnossa huomiota, ja todettiin, että arviointiohjelmassa kuvattu lähestymistapa on riittämätön arvioinnin näkökulmasta (mm. Suomen luonnonsuojeluliitto ja Hämeen ELY-keskus). Arvioinnin keskeiseksi osaksi luonnehdittiin valittua suunnitelmaluonnosta (Ve1), jota arvioidaan ja vertaillaan suunnitelman vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Laadukkaan ympäristövaikutusten arvioinnin kannalta tätä lähestymistapaa pidettiin liian suppeana (Hämeen ELY-keskus). Arviointiohjelmassa jää epäselväksi se, onko tarkoitus arvioida vaikutuksia myös muihin suunnitelmavaihtoehtoihin, kuten tekstissä mainitaan, vai ainoastaan suunnitelmavaihtoehtoon (Ve1) (Lapin liitto). Suunnitelmavaihtoehtojen lisäksi tulisi tarvittaessa arvioida keskeisten **yksittäisten ratkaisujen tai toimenpiteiden vaihtoehtoja** (ympäristöministeriö).

Lausunnoissa todettiin, että on tärkeää arvioida myös nykytilan säilyttämisen **negatiiviset vaikutukset** suunnitelmassa esitettyihin kokonaisuuksiin (mm. Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry). Esitettiin vertailuvaihtoehtoa esimerkiksi tehostetusta ilmastopäästöjen vähentämisestä, jonka kautta SOVA auttaisi hahmottamaan erilaisia vaikutuksia ja sen tulokset voisivat vaikuttaa tehtäviin ratkaisuihin (Suomen luonnonsuojeluliitto). Lausunnoissa tuotiin esiin, että suunnittelun ja arvioinnin pohjalle tarvittaisiin ajantasaisempaa ja tarkempaa tietoa liikenneennusteista (mm. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto).

Lausunnoissa korostettiin sekä koko valtakunnan, että alueellisen perspektiivin huomioimista jatkosuunnittelussa. Erityisen tärkeänä pidettiin yhdyskuntarakenteelle kohdistuvien kasvupaineiden tasaamista, **alueiden erityispiirteiden** sekä kehityspotentiaalinn tunnistamista ja tukemista kasvavilla seuduilla (Varsinais-Suomen liitto). Myös alueiden toisistaan poikkeavien lähtökohtien ja tarpeiden huomioiminen nähtiin tärkeänä (mm. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry). Lisäksi esiin nostettiin se, että eri suuralueilla maakunnilla ja kunnilla on liikennejärjestelmän kehittämiselle **erilaisia tarpeita** ja ne ovat laatineet omia liikennejärjestelmäsuunnitelmiaan jo useiden vuosien ajan (Etelä-Pohjanmaan liitto).

Lisäksi peräänkuulutettiin, että vaikutukset Suomen **eri alueiden** kehittämiseen ja eri alueiden asiakkaiden tarpeisiin tulisi olla korostetusti esillä. Tuotiin myös esiin, että maaseutualueet sekä syrjäiset alueet ovat tällä hetkellä arviointiohjelmassa esillä melko pienellä painotuksella niiden määrän nähden (mm. Pohjois-Pohjanmaan ELY ja kootusti kaikkien ELY-keskusten liikennevastualueet). Toisaalta haasteena nähtiin myös

valtakunnallisten ja alueellisten näkökulmien ja tarpeiden yhdistäminen (maa- ja metsätalousministeriö). Useissa lausunnossa tuotiin esiin, että maankäytön kehityskuva ja vaikutukset maankäyttöön ja aluerakenteeseen tulee ottaa tarkasteluihin vahvemmin mukaan (mm. Pohjois-Pohjanmaan ELY ja kootusti kaikkien ELY-keskusten liikennevastualueet). Lisäksi arvioinnissa pitää huomioida paremmin yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän vaikutukset toisiinsa (mm. Helsingin seudun kauppakamari).

2) Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?

Esimerkiksi ELY-keskusten ja monien maakuntaliittojen lausuntojen keskeinen sisältö painottui **SOVA-lain vaatimusten** näkökulmiin. ELY-keskusten lausunnoissa todetaan, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdista, tavoitteista ja valmistelusta sekä vaikutusten arvioinnin kokonaisuudesta saa selkeän kuvan. Haasteena on, että ympäristövaikutusten arvioinnista ei saa vastaavaa kokonaiskuvaa SOVA-lain ympäristönäkökulmien mukaisesti. Ympäristöongelmista ilmastonmuutoksen korostaminen nähdään erityisen tärkeänä näkökulmana valmistelun kannalta.

Ympäristöministeriö toteaa lausunnossaan, että ympäristöarvioinnissa on tärkeää arvioida koko suunnitelman toimien yhteisvaikutuksia, jonka lisäksi on tarpeen arvioida joidenkin keskeisten yksittäisten ratkaisujen tai toimenpiteiden vaihtoehtojen vaikutuksia. Uudenmaan ELY-keskus toteaa lausunnossaan, että **ympäristövaikutusten arviointia** ja käytettäviä menetelmiä tulee jäsentää ja selkeyttää kokonaisuudessaan siten, että ympäristövaikutuksista saadaan laadukasta ja tarkkuudeltaan mahdollisimman tarkoituksenomaista ja oikeaa tietoa suunnitteluratkaisujen tekemiseen. Ympäristöselostuksessa on lisäksi tarpeen kuvata selkeästi, miten ja kenen toimesta ympäristöarviointi on toteutettu.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus toteaa lausunnossaan, että suunnittelussa on tarpeen arvioida myös **haitallisten ympäristövaikutusten estämistä ja lieventämistä** osana toimenpiteitä. Esimerkiksi ympäristövaikutusten arvioinnin näkökulmasta on tärkeää tunnistaa millaisia maankäyttövaikutuksia suunnitelmalla ei saisi syntyä. Ympäristöarviointiin liittyvä **seuranta ja ympäristöriskien** tunnistaminen olivat myös useissa lausunnoissa esillä ja todettiin, että suunnitelman ympäristöselostuksessa olisi tärkeä tuoda ne esiin. Ympäristöselostuksessa olisi myös hyvä avata, millä kaikilla suunnittelun tasoilla ympäristövaikutuksia arvioidaan ennen kuin yksittäisen hankkeen toteutumisesta voidaan päättää.

Lausunnoissa oltiin pääosin tyytyväisiä **sosiaalisen kestävyys** arviointiin. Yhdenvertaisuusvaltuutettu, Vammaisfoorumi ry ja osa järjestöjä korostivat, että yhdenvertaisuus ja sen edistäminen sekä yhdenvertaisuusvaikutusten arviointi tulisi painottua enemmän. Lausunnoissa tuotiin esiin, että aluerakenteen ja alueen kehitysedellytysten tarkastelu ei kuulu pelkästään sosiaalisen kestävyys alla. Muun muassa Satakuntaliitto toteaa lausunnossaan, että aluerakenteella on laajempiakin vaikutuksia kuin vain sosiaalinen kestävyys, kuten vaikutukset kansantalouteen.

Moni lausunnon antanut taho korosti, että vaikutusten arviointiohjelmasta puuttuu kokonaan toimenpiteiden **terveysvaikutusten arviointi** (mm. Yksi elämä -järjestöjen yhteislausunto ja Pyöräilykuntien verkosto). Useissa lausunnoissa todettiin, että vaikutuksia ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin tulisi täydentää ja koota ne yhdeksi

kokonaisuudeksi. Kansanterveyden näkökulma tuotiin myös esiin sekä miten esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämällä siihen voidaan vaikuttaa.

Turvallisuuden osalta tärkeänä pidettiin liikennerikollisuuteen ja valvonnan määrään liittyvien mittareiden seuraamista (Liikenneturva). Liikennevakuutuskeskus halusi tuoda esille erityisesti liikenneturvallisuuden ja siihen liittyvän vaikutusten arvioinnin merkitystä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa. Toisaalta KUUMA-seutu liikelaitos kehotti vielä pohtimaan näkökulmien keskinäistä painotusta ehdottaen, että liikenneturvallisuuden näkökulma tulisi priorisoida vaikutusten arvioinnissa nykyistä korkeammalle tasolle. Termien osalta sisäministeriön lausunnossa ehdotettiin, että ”pelastustoimen toimintavarmuus” muutettaisiin muotoon ”pelastustoimen toimintamahdollisuudet” ja että tässä yhteydessä mainittaisiin myös ensihoidon toimintamahdollisuudet.

Lausunnoissa kiinnitettiin huomioita **saavutettavuuteen** eri näkökulmista. Suomen **kansainvälinen saavutettavuus** näkyi lausunnoissa tärkeänä tekijänä (mm. Päivittäistavarakauppa ry yhdessä Kaupan liiton ja Teknisen Kaupan Liiton kanssa). Finavia Oyj:n mukaan lentoliikenteen merkitys kansainvälisen saavutettavuuden kannalta on Suomessa suurempi kuin naapurimaissa, minkä lisäksi Keski-Pohjanmaan liitto toivoi, että kansainvälisen saavutettavuuden arviointiin tulee lisätä lentoliiketeen **palvelutaso** erityisesti elinkeinoelämän ja viennin näkökulmasta. Muita niin Suomessa sijaitsevan TEN-T-verkon (mm. Helsingin Satama Oy) kuin tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusketjun näkökulmien merkitystä korostettiin lausunnoissa (Metsäteollisuus ry). Tuotiin myös esiin, että **elinkeinoelämän näkökulmaa** kilpailukyvyn ja alueiden saavutettavuuden osalta ei korosteta riittävästi (mm. Koneyrittäjien liitto ry). Tampereen kauppakamari halusi kiinnittää erityistä huomiota kuljetusten palvelutasoon sekä taloudellisen kasvun edellytyksiin. Haasteina esiin nostettiin muun muassa logististen kytkentöjen parempi tarkastelu vaikutusten arvioinnissa (Suomen Satamaliitto ry). Tärkeiksi koettuja asioita olivat muun muassa rajanylityskysymykset (Merenkurkun neuvosto). Linja-autoliitto ry:n näkökulmasta joukkoliikenteen arviointia voisi laajentaa vielä enemmän joukkoliikenteen kokonaiskuvan määrittelyyn.

Esimerkiksi maa- ja metsätalousministeriö piti tärkeänä, että tarkastelussa huomioidaan niin **sisäinen saavutettavuus** erityisesti harvaan asuttujen alueiden ja kaupunkien välillä kuin elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen. Suomen Taksiliitto ry totesi, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmassa jää epäselväksi se, missä määrin saavutettavuuksien arvioimisessa huomioidaan taksiliikenne osana joukkoliikennettä. Vammaisfoorumi ry puolestaan toi esiin sen, että **saavutettavuus ja esteettömyys** ovat luonnoksessa määritelty yksinomaan maantieteellisesti tai ajallisesti, eli ei YK:n vammaisoppimuksessa tarkoitetulla tavalla.

Lausunnoissa kehoitettiin huomioimaan **taloudelliset vaikutukset** laajasti tarkastelemalla esimerkiksi taloudellisen ohjauksen vaikutusta (Suomen Kuntaliitto ry) sekä liikennepalvelujen tuottajien välistä kilpailua ja niiden toimintaa markkinoilla (Kilpailu- ja kuluttajavirasto). Traffic Management Finland Oy kehotti tarkkailemaan myös liikennejärjestelmän kehittämisen laajoja, yhteiskuntataloudellisia hyötyjä, kuten lisääntyntä asunto- ja liikerakentamista. Maalahden kunta muistutti koko maan huomioimisen tärkeydestä hyvän talouskehityksen kannalta. Haasteina esiin nostettiin kaupunkiseutujen kilpailukyvyn riittämätön sisällyttäminen arviointisuunnitelmaan (Helsingin kaupunki).

3) Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana?

Lausuntojen **vuorovaikutusta** ja **viestintää** käsittelevässä osiossa painottuivat toivomukset sekä vuorovaikutuksen että viestinnän oikea-aikaisuudesta, avoimuudesta ja suunnitelmallisuudesta (mm. maakuntien liitot, Keskuskauppakamari ja maa- ja metsätalousministeriö). Lisäksi mahdollisimman monien tahojen osallistamista valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkosuunnittelussa pidettiin huomionarvoisena. Tärkeänä pidettiin myös sitä, miten kaikki keskeiset sidosryhmät pääsevät esittämään näkemyksensä (mm. Posti Oy ja Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy). Moni lausunnon antanut taho totesi, että olisi erittäin tärkeää ottaa elinkeinoelämän edustus ja näkökulma mukaan suunnitelman valmistelutyöhön lisäämällä ne objektiiviseen päätöksentekoon sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan pelkän kuulemisen sijaan (mm. Helsingin Satama Oy, Palvelualojen työnantajat PALTA ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry). Pohjois-Pohjanmaan ELY ja kaikkien ELY-keskusten liikennevastualueet totesivat, että vuorovaikutusta tarvitaan myös suurimpien toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

Tampereen kauppakamarin kokemuksen perusteella **osallistamisessa** on parannettavaa ja pelkät sähköiset kyselyt eivät riitä laajamittaiseen kuulemiseen. Pohjanmaan liitto huomautti, ettei maakunnilla tai niiden jäsenkunnilla ole tähän asti ollut todellista mahdollisuutta vaikuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun millään tavoin. Kritiikkiä herätti myös se, että joidenkin lausunnonantajien mukaan vuorovaikutustilaisuuksiksi suunnitellaan vain neljää alueellista tilaisuutta (mm. Akaan kaupunki). Useat tahot pitivät myös Helsingin ja Uudenmaan roolia valmistelutyössä riittämättöminä, sillä ne eivät ole edustettuina hankkeen yhteistyöryhmässä (mm. HSL – Helsingin seudun liikenne ja Helsingin seudun kauppakamari). Isojen kaupunkiseutujen osalta Tampereen kaupunki huomautti, että tilaisuuksien järjestäminen näillä seuduilla ja ainakin MAL-seuduilla olisi tarpeen. Lausunnoissa tuotiin esiin, että erityisryhmiä, kuten vammaisia ja ikääntyneitä henkilöitä, on kuultava valmistelun yhteydessä.

Sen sijaan myönteisissä kommentteissa tuotiin esiin sitä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana tapahtuva **viestintä** on **kehittynyt** hyvään suuntaan avoimeksi ja kansalaisia osallistavaksi muun muassa tilaisuuksien suoratoiston ja aktiivisen sosiaalisen median käytön avulla (Koneyrittäjien liitto ry).

4) Muita eväitä suunnitelman valmisteluun?

Useissa lausunnoissa esitettiin myös kommentteja ja **odotuksia** suunnitelman valmisteluun ja sisältöön. Liikennejärjestelmälle asetettaviin tavoitteisiin ja niiden priorisointiin liittyviä kannanottoja esiintyi runsaasti. Tuotiin esiin, että valtakunnallisen liikennejärjestelmätyn kytkös meneillään olevien strategioiden, sopimusmenettelyjen ja alueellisten suunnitelmien kanssa on huomioitava.

Suunnitelman rahoituksen tasoon, painotuksiin ja alueelliseen kohentumiseen annettiin lausunnoissa näkemyksiä. Myös rahoitusraamin ja vaihtoehtoisten rahoitusskenaarioiden valmisteluun annettiin eväitä. Liikennejärjestelmän kehittämisen pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta pidettiin hyvänä. Tuotiin esiin, että pitkäjänteisen liikennejärjestelmätyn ja julkisen talouden suunnitelma tulee olla kytkettynä toisiinsa.

Suunnitelman sisältöön ja painotuksiin annettiin myös monipuolisesti eväitä. Keskeisten väylien ja runkoverkon kehittämisen osalta myös alempi asteisen tieverkon tärkeys ja kehittäminen korostuivat lausunnossa. Isojen infrahankkeiden rinnalla tulisi tunnistaa myös pienempiä kehittämishankkeita. Myös kansainvälisten liikenneyhteyksien turvaaminen etenkin kuljetusten näkökulmasta nousi esillä. Liikenneturvallisuuden huomioimista ja parantamista pidettiin tärkeänä.