



25.2.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö 22.1.2021 / VN/7835/2019

## Ympäristöministeriön lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) laaditaan nyt ensimmäistä kertaa. Suunnitelmasta on tehty vaikutusten arviointi viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki) mukaisesti.

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että Suomessa laaditaan liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva ylivaalikautinen suunnitelma, jota tarkistetaan eduskunta-vaalikausittain. Pitkäjänteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä valtakunnallisella tasolla on tarpeen mm. päästötavoitteiden saavuttamisen, aluerakenteen kehittämisen sekä resurssien tehokkaan käytön kannalta.

Ympäristöministeriö tarkastelee asiaa lausunnossaan erityisesti ilmastonmuutoksen hillinnän ja luonnon monimuotoisuuden turvaamisen, alueidenkäytön ja aluerakenteen sekä kaupunkiseutukysymysten näkökulmista.

### Liikenteen ilmastokysymys

Liikennettä koskevaa strategista suunnittelua ja linjaamista tehdään useissa eri prosesseissa ja dokumenteissa, minkä vuoksi erityisesti ilmastonmuutosta hillitsevien toimien kokonaisuutta on hankala hahmottaa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa ilmastokysymys rajautuu kestävien kulkutapojen valinnan mahdollistamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla.

Vuodelle 2030 ja siitä eteenpäin asetetut tiukat liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tavoitteet on pääosin tarkoitus saavuttaa fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteillä. Liikenne 12 on tiekartassa mainittu ”muissa yhteyksissä päätettävänä toimenpiteenä” mm. liikenteen verotukseen liittyvien toimenpiteiden ohella, mutta niiden vaikutusten arviointi on tiekartassa jossain määrin puutteellista.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen kohdassa 1.5 todetaan, että päästövähennyskeinojen osalta suunnitelma sovitetaan yhteen fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa. Liikenne 12 -suunnitelman ja edellä mainittujen muiden toimenpidekokonaisuuksien yhteisvaikuttavuudesta ympäristökysymysten suhteen erityisesti ilmaston ja luonnon monimuotoisuuteen liittyen tarvittaisiin vielä kokonaisarvio.



Konkreettinen esimerkki ”suunnitelmarajat” ylittävästä asiasta on henkilöauto-suoritteiden kasvun pysäyttäminen ja kääntäminen laskuun. Tämä on suunnitelmaluonnoksessa todettu edellytykseksi päästötavoitteiden saavuttamiselle. Samalla kuitenkin todetaan, että maanteiden henkilöliikenteen arvioidaan kasvavan tasaisesti. Kestävien kulkutapojen osuuden kasvattaminen edellyttää niiden käyttömahdollisuuksien parantamisen (joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn infra ja palvelut) lisäksi myös toimia, jotka johtavat näiden mahdollisuuksien hyödyntämiseen. Lyhyitä alle 3-5 kilometrin henkilöautolla tehtäviä matkoja on saatava selvästi enemmän kestäville kulkutavoilla tehtäviksi erityisesti alueilla, joilla on edellytykset joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöön. On myös syytä muistaa, että autoliikenteen sähköistyminen, vaikka onkin positiivinen ja edistettävä kehityssuunta, ei yksinään ratkaise autoliikenteeseen liittyviä kielteisiä vaikutuksia, kuten ruuhkautumista, autoliikenteen tilantarvetta ja vaikutuksia elinympäristön laatuun, sekä melua ja muita päästöjä.

### **Huomioita alueidenkäytön näkökulmasta**

#### *Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet*

Voimassa olevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) edellyttävät mm. monikeskuksisen, hyvin yhteyksiin perustuvan aluerakenteen ja vähähiilisen yhdyskuntarakenteen vahvistamista, kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten vahvistamista. VATien mukaan liikennejärjestelmän kehittämisessä tulisi tukeutua ensisijaisesti olemassa olevien yhteyksien ja verkostojen kehittämiseen.

Liikenne 12 -luonnoksessa esitetyt linjaukset ja toimenpiteet ovat pääosin em. valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisia. Kaupunkiseutujen kestävä liikkuksen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi esitetyt toimet ja rahoitus ovat oikeansuuntaisia, mutta suhteessa mm. päästötavoitteiden vaativuuteen selkeästi riittämättömiä suunnitelman vaikutusten arvioinninkin mukaan.

Kohdassa 1.5 käsitellään Liikenne 12 –suunnitelman asemaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita uudistettaessa. Ympäristöministeriö toteaa, että VATtien tarkoituksena on edistää ja varmistaa valtakunnallisten tarpeiden toteutumista alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa. VATtien ajantasaisuutta on jatkossa tarpeen arvioida mm. valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeista käsin. Tavoitteita uudistetaan niiden ajantasaisuuden varmistamiseksi. Seuraava uudistus tulee ajankohtaiseksi uudistetun maankäyttö- ja rakennuslain ja siihen sisältyvien alueidenkäytön suunnittelua koskevien uudistuneiden säännösten tultua voimaan.

Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota, että VATtien tarkoituksen mukaisesti niiden valmistelussa tulee tunnistaa ja sovittaa yhteen erilaisia valtakunnallisia alueidenkäyttöön liittyviä tarpeita, jotka voivat koskea liikennejärjestelmän ohella



muun muassa aluerakenteen kehittämistä, luonnon monimuotoisuuden turvaamista, kulttuuriympäristöarvojen huomioon ottamista tai ilmastonmuutoksen torjuntaa ja siihen sopeutumista.

#### *Uusien nopeiden ratayhteyksien valmistelu*

Liikenne 12 –suunnitelmassa todetaan, että uusien nopeiden ratayhteyksien suunnittelua koskevat päätökset tehdään erillisinä. Suunnittelu kuitenkin etenee samanaikaisesti. Ympäristöministeriö katsoo, että tämän kokoluokan liikennehankkeet ovat valtakunnallisesti merkittäviä niin osina liikennejärjestelmää kuin myös aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittymiseen kannalta. Liikenne 12-luonnoksessa todetaan, että hankkeiden valmistelu on huomioitu suunnitelmaa laadittaessa, mutta jää jossain määrin epäselväksi, miten mm. edellä mainitut alueidenkäyttöön liittyvät asiat ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat näiden hankkeiden suunnitteluun.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti ns. Suomi-radon ja idän suunnan ratayhteyden suunnittelussa olisi nykyisen yhteyden kehittämisen oltava mukana vaihtoehtoja tarkasteltaessa. Suunnitelmaluonnoksen kohdassa 5.5.1 on todettu, että idän suunnan mahdolliset linjaukset on tunnistettu maakuntakaavoissa. Ympäristöministeriö huomauttaa, että linjauksia ei ole osoitettu kaikilta osin aluevarauksina, jotka mahdollistaisivat ratalain mukaisen suunnittelun. Osin idän suunnan mahdolliset ratalinjaukset on tunnistettu yhteystarvemerkinnoin. On myös syytä muistaa, että kaavoituksessa liikenneverkkoa ja –väyliä koskevia tarpeita niiden tunnistamisen lisäksi on sovitettava yhteen muiden alueiden käyttöä koskevien tarpeiden ja vaatimusten kanssa. Puhtaasti liikenteen näkökulmasta parhaaksi katsottu ratkaisu ei välttämättä ole sitä alueidenkäytön kokonaisuuden ja yhteensovittamisen kannalta.

Turun ns. Tunnin juna –hankkeen suunnittelu on kahta muuta em. ratahanketta pidemmällä. Asiassa on edetty alueidenkäytön suunnittelu edellä kuten maankäyttö- ja rakennuslain ja ratalain keskinäinen suhde edellyttää.

#### *Liikennejärjestelmän ja –verkkojen kehittäminen alueidenkäytön suunnittelussa*

Alueidenkäytön suunnittelun, erityisesti maakuntakaavoituksen ja kaupunki-seutujen suunnittelun kannalta Liikenne 12 -luonnoksen sisältö jää varsin yleiselle tasolle liikenneverkkojen kehittämisen osalta. Suunnitelmaluonnoksesta käy ilmi, että suunnitelmassa esitettyjen linjausten pohjalta on tarkoitus laatia keskipitkän aikavälin suunnittelu- ja investointiohjelmat. Näiden laadinnassa onkin tarpeen tehdä yhteistyötä kaavoituksesta ja muusta alueidenkäytön suunnittelusta vastaavien tahojen kanssa. Näiden Liikenne 12 -suunnitelmaa toteuttavien suunnitelmien osalta on muutoinkin tarpeen noudattaa riittävän laajaa osallistumista ja vuorovaikutusta sekä vaikutusten arviointia.



### *Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen*

Ympäristöministeriö kannattaa suunnitelmaluonnoksen kohdassa 5.7 esitettyä valtakunnallista liikennejärjestelmäfoorumia sekä alueellista ylimaakunnallista liikennejärjestelmäyhteistyötä, jonka kautta Liikenne 12 -suunnitelman strategisia linjauksia ja toimenpiteitä voidaan konkretisoida yhdessä alueidenkäytön suunnittelusta vastaavien toimijoiden kanssa. Näillä molemmilla tasoilla on jatkossa myös mahdollista ja tarpeen yhdistää valtakunnallista ja ylimaakunnallista liikennejärjestelmätyötä ympäristöministeriön käynnistämään valtakunnalliseen alue- ja yhdyskuntarakenteen ennakointi-, seuranta- ja kehitystyöhön. Liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön kehittäminen tarvitsevat yhteistä ajantasaista tilannekuvaa, jotta muutoksiin voidaan reagoida riittävän nopeasti. Tämä on tullut esille mm. koronapandemian aikana.

### *Maankäyttö- ja rakennuslain uudistaminen*

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) uudistaminen on käynnissä. Luonnos hallituksen esitykseksi on tarkoitus lähettää lausuntokierrokselle kevään 2021 aikana. Valtakunnallinen liikennejärjestelmä on otettu huomioon valmistelussa. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevat säännökset mahdollistavat valtakunnallisten liikennejärjestelmää koskevien asioiden ja valtakunnallisten hankkeiden toteuttamisedellytysten huomioon ottamisen tavoitteiden valmistelussa. Kaavojen sisältöä ja laadullisia vaatimuksia koskeviin säännöksiin sisältyy liikennejärjestelmän ja –verkon kehittämisen periaatteet sekä liikennejärjestelmän toimivuus ja kestävyys.

### **Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäkysymykset ja sopimusmenettelyt**

#### *Toimenpiteiden ja rahoituksen riittävyys*

Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen muodostaman kokonaisuuden toimivuutta ja kestävyyttä on tarve parantaa, erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla, joilla on suuri rooli ilmastonmuutoksen hillinnässä. Liikenne 12-luonnoksessa tämä asia on tunnistettu, ja kaupunkiseutujen liikennehankkeisiin sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on varattu rahoitusta eri tavoin.

Suunnitelman vaikutusten arvioinnin mukaan suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä ja rahoituksella on kuitenkin vain vähäinen positiivinen vaikutus ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseen on parhaat mahdollisuudet juuri kaupunkiseuduilla, ja onkin syytä vielä pohtia, ovatko suunnitelmassa esitetyt panostukset oikeassa suhteessa käsillä olevaan haasteeseen ja suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin.

Kaupunkiseutujen kestävä kehityksen kannalta on myös tärkeää, että Liikenne 12 –suunnitelmalle asetettua tavoitetta liikennejärjestelmän yhteiskunnallisen tehokkuuden paranemisesta ja uusien liikenneinvestointien yhteiskunnallisten hyötyjen ja kustannusten suhdetta koskevaa strategista linjausta ei tulkittaisi liian



kirjaimellisesti ja hankekohtaisesti. Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantavat hankkeet, kuten raideinvestoinnit, eivät usein ole yhteiskuntataloudellisten laskelmien perusteella yksittäisinä hankkeina kannattavia. Investointien yhteiskunnallisia hyötyjä arvioitaessa olisi otettava huomioon liikennejärjestelmän (esimerkiksi seudullisen liikennejärjestelmän) kokonaisuus. Hyöty-kustannussuhteen lisäksi olisi huomioitava monia muita mm. päästöihin, hyvään ja terveelliseen elinympäristöön, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen, saavutettavuuteen jne. liittyviä tekijöitä.

#### *MAL-sopiminen ja kustannusten jaon periaatteet*

Suunnitelmaluonnoksen näkökulma valtion ja suurten kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusmenettelyihin (MAL-sopimukset) vaikuttaa suppealta. Valtionhallinnon näkökulmasta MAL-sopimukset ovat yhdyskuntarakenteen, asumisen linjausten sekä liikennejärjestelmän kehittämistoimien muodostama kokonaisuus. Kaupunkiseutujen toimivuus ja kestävyys on valtakunnallisesti merkittävä kysymys, mihin kuuluvat olennaisesti myös kestävä yhdyskuntarakenne, riittävä asuntotuotanto kestävässä sijainneissa sekä erilaiset muut seudun elinvoimaan ja alueiden välisen eriytymisen ehkäisemiseen liittyvät kysymykset.

Ympäristöministeriö katsoo, että suunnitelmaluonnoksen kohdassa 5.2.7 esitettyjä kaupunkiseuduilla toteutettaviin ja mm. MAL-sopimuksissa sovittaviin yhteisrahoitteisiin hankkeisiin liittyviä kustannustenjakoperiaatteita on tarve vielä tarkastella ennen suunnitelman hyväksymistä. Esityksen mukaan valtio osallistuisi kuntien väyläverkolla tehtäviin hankkeisiin enintään 30 %:lla, mutta kunnilta edellytettäisiin 50 % osuutta valtion verkolla tehtävissä hankkeissa. Vaikka kesäkuussa 2020 saavutetuissa MAL-sopimuksia koskevissa neuvottelutuloksissa päädyttiinkin joidenkin hankkeiden osalta kuvattuun kustannusjakoon, ei näitä prosentiosuuksia tule yksipuolisesti yleistää periaatteiksi, joita jatkossa olisi noudatettava.

MAL-sopimisen sujuvan jatkon kannalta on hyvä, että kustannusjakoja varten hahmotellaan periaatteita, mutta niistä on sovittava yhteistyössä sopijaosapuolten kesken. Koska liikennehankkeiden hyötyjä ei ole mahdollista yksiselitteisesti ja tarkasti kohdentaa valtiolle ja kunnille, olisi periaatteiden sallittava myös tapauskohtaista harkintaa ja joustoa sopimusneuvotteluissa.

MAL-sopimusten vaikuttavuus syntyy kokonaisuudesta, jonka muodostavat liikennejärjestelmä, yhdyskuntarakenne ja asumiseen liittyvät linjaukset. Tämän kokonaisuuden toimivuudesta hyötyy mitä suuremmassa määrin myös valtio mm. päästöjen vähenemisen sekä seudun asunto- ja työmarkkinoiden toimivuuden paranemisen kautta. Koska kokonaisuus ratkaisee, ei ole perusteltua asettaa liian tiukkoja raameja kustannusjakoperiaatteiden tai sisällöllisten vaatimusten muodossa sen yhdelle osalle. Sopimusmenettelyt perustuvat myös vapaaehtoisuuteen, minkä vuoksi niiden lähtökohdaksi tarvitaan aidosti yhteinen tahtotila.



MAL-sopimusten neuvottelumenettelyyn ja sen ajoitukseen vaikuttaa keskeisesti hallituskausi. Sopimusten laadintaa ei siis voi ajoittaa pelkästään sillä perusteella, että sopimukset toteuttaisivat Liikenne 12 -suunnitelmaa. Sitä, miten MAL-sopimusneuvottelut ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta tukisivat tulevilla kierroksilla paremmin toisiaan, on tarpeen selvittää. Vuoro-vaikutuksen MAL-sopimisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun välillä on oltava kaksisuuntaista.

MAL-sopimukseen liittyvänä yksityiskohtana ympäristöministeriö kiinnittää vielä huomiota siihen, että suunnitelmaluonnoksessa ei mainita pienten kustannus-tehokkaiden hankkeiden kokonaisuutta. Nämä ns. KUHA-hankekokonaisuudet ovat olleet MAL-sopimusmenettelyjen alkuvaiheesta asti sen keskeinen osa, joka on ollut tärkeä väline erityisesti MAL-kaupunkiseutujen pienempien kuntien sitouttamiseksi yhteisesti asetettuihin ilmasto- ja muihin tavoitteisiin. Rahoitettavat hankkeet on ohjelmoitu yhdessä valtion viranomaisten ja seudun kuntien kesken, ja valtio on varannut niihin rahoitusta saman verran kuin kunnat. Ympäristöministeriön mielestä tällaisen välineen tulisi edelleen olla mahdollista sisällyttää MAL-sopimukseen.

### **Kaupunkiseutujen ulkopuoliset alueet**

Liikennejärjestelmän toimivuuden ja erityisesti sen kestävyysparantamisessa suurilla kaupunkiseuduilla ja näiden välisillä yhteyksillä on käytössä monipuolisin toimenpidevalikoima. Näiden ulkopuolella on vaikeampaa mahdollistaa hyvää saavutettavuutta siten, että myös liikenteen päästöjen vähentämistavoitteet tulevat huomioituiksi. Perusväylänpitoon panostaminen osaltaan luo pohjaa myös kaupunkiseutujen ulkopuolisen Suomen kestävä liikunnan ja liikennepalvelujen kehittämiselle.

Alueilla, missä joukkoliikenteen järjestäminen ei ole realistista, on mahdollisuus kehittää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Kaupunkiseutujen välissä sijaitsevilla alueilla on matkaketjuja kehittämällä mahdollista tehdä joukkoliikenteestä vaihtoehto ainakin osalle matkoista. Myös erilaiset kutsuohjatut palvelut voivat olla osa ratkaisua.

Suunnitelmaluonnoksen kohdassa 5.8.2 jako kaupunkiseutuihin ja haja-asutusalueeseen on varsin karkea. Suomen kaupunkiseudut ovat hyvin eri kokoisia ja niiden mahdollisuudet esimerkiksi joukkoliikenteen järjestämisen osalta ovat keskenään hyvin erilaiset. Kaupunkiseutujen ulkopuolinen Suomi ei myöskään ole kokonaisuudessaan haja-asutusaluetta, vaan siihen sisältyy esimerkiksi osin kaupunkimaisiakin kuntakeskuksia ja taajamia sekä maaseudun kyliä, joissa paikallisen liikunnan olosuhteet ja käytettävissä olevat ratkaisut vaihtelevat paljonkin. Valtakunnallista liikennejärjestelmätyötä kehitettäessä onkin syytä jatkossa pohtia, miten erilaisten alueiden olosuhteet ja mahdollisuudet tunnistetaan vieläkin paremmin.



## Visio vuodelle 2050

Suunnitelmaluonnoksen kohdassa 3 kuvattu visio liikennejärjestelmälle vuonna 2050 sisältää paljon hyviä ja kannatettavia asioita. Vision ja nykytilan välillä on kuitenkin suuri ero, jonka umpeen kurominen edellyttää konkreettisia ja määrätietoisia toimenpiteitä. Ympäristöllisen kestävyuden osalta vision kuvaama tila tulisi saavuttaa huomattavasti aiemmin, mm. hallitusohjelmaan sisältyvien vuodelle 2035 asetetun hiilineutraalisuustavoitteen ja luonnon monimuotoisuuden heikkenemisen pysäyttämistä koskevan tavoitteen johdosta.

Visiossa korostuu työmatkojen kestävyys. Etätöyön lisääntyessä ja vapaa-ajan matkojen osuuden ja mahdollisesti myös määrän kasvaessa on kuitenkin kiinnitettävä huomiota myös muun kuin työmatkaliikkumisen kestävyteen.

## Suunnitelman laadintaprosessista

Suunnitelman tavoitteiden asettamista ja sen sisällön laadintaa on ohjannut voimakkaasti parlamentaarinen ohjausryhmä. Suunnitelman laadinnan etene- misestä on sen eri vaiheissa tiedotettu melko laajasti ja sidosryhmille on järjestetty sekä valtakunnallisia että alueellisia tilaisuuksia. Viranomaissidos- ryhmien edustajista koottu yhteistyöryhmä on kokoontunut kiitettävän usein, mutta ryhmän keskusteltavaksi tuodut asiat ovat kuitenkin usein olleet jo parlamentaarisen ohjausryhmän linjaamia. Tulevilla valtakunnallisen liikenne- järjestelmäsuunnitelman tarkistuskiirroksilla onkin hyvä pohtia, miten suunnitelman laadintaa kehitetään aidosti vuorovaikutteisemmaksi.

## Vaikutusten arvioinnista

Ympäristöministeriö pitää hyvänä, että ympäristöarviointi on ollut kiinteä osa suunnitelman valmistelua. Suunnitelmaa on valmisteltu iteratiivisesti, ja kunkin version vaikutusten arviointi on ohjannut seuraavan suunnitelmaversion laadin- taa. Ympäristövaikutuksia ja myös muita liikennejärjestelmän kehittämisestä aiheutuvia vaikutuksia on myös tarkasteltu varsin laajasti ja systemaattisesti muodostettuun arviointikehikkoon tukeutuen.

Arvioinnin tulokset raportoiva ympäristöselostus on sisällöltään selkeä ja ymmärrettävä ja täyttää kaiken kaikkiaan varsin hyvin SOVA-lainsäädännön ympäristöselostuksen sisällölle asettamat vaatimukset. Ympäristöministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota seuraaviin asioihin:

Vertailuvaihtoehto on hyvin kuvattu arviointiselostuksessa, ja sen vaikutuksia on arvioitu tämän suunnitelman ”lentokorkeuden” kannalta tarkoituksenmukaisella tarkkuudella. Puutteena voi kuitenkin pitää sitä, että varsinainen suunnitelma- versio ei ole sisältänyt sellaisia vaihtoehtoasetelmia, että keskeisiä suunnitelman sisältökysymyksiä koskevia valintatilanteita olisi voitu laajasti arvioida. Tulevilla



Liikenne 12 –suunnitelman tarkistuskierröksillä prosessia olisi hyvä mahdollisuuksien mukaan kehittää tästäkin näkökulmasta.

Suunnitelman vaikutusten arviointi jää varsin yleiselle tasolle ja laadulliseksi. Tämä johtuu pitkälti suunnitelman rajauksesta, suunnitelmaluonnoksen yleispiirteisyydestä ja siitä, että se ei sisällä juurikaan konkreettisia hankkeita koskevia toimenpiteitä vertailuvaihtoehdon sisältämien lisäksi. Em. syystä myöhemmin laadittavien, Liikenne 12 -suunnitelman linjauksia konkretisoivien suunnittelu- ja investointiohjelmien osalta on huolehdittava riittävästä vaikutusten arvioinnista.

Eryteisesti ekologista kestävyyttä koskevissa vaikutusarvioissa huomio kiinnittyy siihen, että suunnitelmalla ei olisi juurikaan suoria mitattavia vaikutuksia. Vaikutusten välillisuus painottuu arviointiselostuksessa perusteettoman paljon, ja eri vaikutusten kesken on tältä osin myös jonkin verran epäjohtonmukaisuutta. Käytännössä suunnitelman linjausten toteuttaminen kuitenkin vaikutuksia aiheuttaa, ja arvioita on tarpeen tarkentaa suunnittelun edetessä yksityiskohtaisempaan suuntaan. Väylien kehittämis- ja parantamishankkeiden vaikutusta luonnonvarojen käyttöön ei myöskään voine pitää pelkästään välillisenä (s. 69).

Suunnitelman arvioidaan toteuttavan suunnitelmalle asetettuja kolmea tavoitetta melko hyvin tai hyvin. Tässä yhteydessä on kuitenkin huomattava, että erityisesti kestävyystavoite on asetettu hyvin tarkkaan rajatuksi suhteessa asiaa koskeviin mm. kansainvälisistä velvoitteista tuleviin tavoitteisiin.

Arvioinnin mukaan suunnitelmalla ei olisi aluerakenteellisia vaikutuksia koska siinä ei ole esitetty uusia hankkeita. Uusien ratayhteyksien suunnittelu ja mahdollinen toteutuminen myöhemmin vaikuttavat kuitenkin aluerakenteeseen, vaikka valmistelu tapahtuukin tästä suunnitelmasta irrallaan. Samoin suunnitelmassa tehdyillä strategisilla valinnoilla, kuten panostuksella perusväylänpitoon ja kaupunkiseutuihin on aluerakenteellista vaikutusta.

Kansliapäällikkö

Juhani Damski

Ympäristöneuvos

Petteri Katajisto