



Lausunto: Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelma

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa huomioidaan soveltuvin osin olemassa olevat seutujen ja alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmat. On tärkeää, että alueelliset liikennejärjestelmätyöryhmät osallistetaan suunnitelman valmisteluun ja näin varmistetaan alueellisten erityispiirteiden huomioiminen osana valmistelua. Lisäksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee lähtökohtaisesti hyödyntää Länsi-Suomen kuuden maakunnan yhteinen liikennestrategiatyö sekä loppuvuodesta 2023 valmistuva liikennestrategian toimenpideohjelma.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa avoin, monipuolinen ja tiivis viestintä sekä vuorovaikutus on keskeistä koko prosessin ajan. Virallisempien lausuntokierrosten lisäksi myös oikea-aikaisten ja vuorovaikutteisten keskustelutilaisuuksien järjestäminen on tärkeää osana valmistelua.

Virallisten lausuntokierrosten ja keskustelutilaisuuksien lisäksi on hyvä, että suunnitelman sisällöstä järjestetään teemakohtaisia työpajoja läsnätilaisuuksina. Myös uutiskirjeet toimivat prosessissa hyvänä, uutena tiedottamisen muotona.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10–11).

Keski-Suomen liitto pitää hyvänä sitä, että visiossa tuodaan esiin liikennejärjestelmän toimivuus ja resilienssi kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden. Oleellista on tunnistaa, kuinka erilaisiin tulevaisuuden kehityskulkuihin ja toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin voidaan reagoida. Säännöllisesti päivitettävän liikennejärjestelmäanalyysin hyödyntäminen Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanossa mahdollistaa osaltaan ketterän reagoinnin toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin.

Visiossa on mainittu, että ”tietotyössä on siirrytty merkittävilta osin etätyöskentelyyn ja etäteknologioita käytetään paljon myös erilaisissa palveluissa”. Etätyö tulee varmasti yleistymään, minkä osalta on syytä huomioida sen vaatimat panostukset digitaaliseen infraan sekä toisaalta myös tarve sosiaaliselle kanssakäymiselle.

Ensimmäisessä Liikenne 12-suunnitelmassa määritellyt tavoitteet (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus) ovat edelleen relevantteja ja ajankohtaisia liikennejärjestelmän kehittämisessä. Liikenne 12-suunnitelman päivistytyön yhteydessä tulisi kuitenkin pohtia, olisiko tarpeen nostaa turvallisuus mukaan tavoitteisiin. Yleisesti ottaen esimerkiksi tieliikenteen

turvallisuudessa on edelleen kehitettävää. Liikennejärjestelmällä on oleellinen rooli myös toiminta- ja huoltovarmuuden sekä kokonaisturvallisuuden näkökulmista.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Suomen liikennejärjestelmäsuunnittelun taustalla ovat Suomen EU-sitoumukset, esimerkiksi liittyen TEN-T- ja AFIR-asetuksiin. On tärkeää, että suunnitelman vaikutusten arvioinnissa arvioidaan myös suunnitelman toimenpide- ja rahoitusohjelman vaikutukset näiden sitoumusten tavoitteiden saavuttamiseen, ja tarvittavin osin tehdä priorisointiesityksiä velvoitteiden täyttämiseksi.

Suomen kansainvälistä saatavuutta arvioitaessa on tärkeää ottaa huomioon koko Suomen kansainvälinen saavutettavuus, ts. myös alueiden kansainvälinen saavutettavuus. Koko maan elinkeinoelämän kehittymisen ja kilpailukyvyn kannalta se on välttämätöntä.

Jyväskylässä 13.10.2023

KESKI-SUOMEN LIITTO
Toimisto