

Väylävirasto
Trafikledsverket

Liikennehankkeiden maankäyttövaikutusten jälkiarviointi (LIIMAVA) -tutkimushankkeen
sidosryhmäwebinaari

Aimo Huhdanmäki, Väylävirasto
Kommenttipuheenvuoro

16.11.2022

Kirjallisuustutkimuksen tulkinta hankearvioinnin typologian muodostamisen kannalta (1/2)

1. Liikennehankkeilla on **erilaisia** maankäyttövaikutuksia ja näitä vaikutuksia pystytään osoittamaan nykyisillä menetelmillä
2. Liikennehankkeet vaikuttavat maankäytön muutokseen, **mutta maankäytön muutos on tätä laajempi prosessi**, johon vaikuttaa iso joukko erilaisia tekijöitä.
3. Haasteena **syy-seuraus-suhteiden monimutkaisuus**, jonka seurauksena ilmiöstä muodostuu vaikutusten arvioinnin kannalta haastava
4. Haaste kiteytyy **käytettävissä olevaan dataan**, datan mahdollistamiin muuttujiin, muuttujien mahdollistamiin menetelmiin sekä menetelmien mahdollistamiin tutkimusasetelmiin
5. Yleinen vaikutusmekanismi saavutettavuuden paranemisen vaikutuksesta maankäyttöön tunnetaan, mutta liikennehankkeiden vaikutukset riippuvat merkittävästi **paikallisista tekijöistä**, joten liikennehankkeiden konteksti on erityisen tärkeä arvioinnin lähtökohta
6. **Konteksti** muodostuu laajemmasta toimintaympäristöstä sekä paikallisista olosuhteista sekä näiden välisistä taloudellisista, sosiaalisista ja ekologisista kytkennöistä

Kirjallisuustutkimuksen tulkinta typologian muodostamisen kannalta (2/2)

7. Liikennehankkeet nivotaan osaksi kontekstia, kun niillä esimerkiksi edistetään liikkuvuutta, kaupunkikehitystä tai pyritään vaikuttamaan liikenteen kestävyYTEEN
8. Kontekstia voidaan määritellä systemaattisesti typologisoimalla hankkeita niiden ominaisuuksien, kuten laajuus tai liikennemuoto, sekä alue- ja yhdyskuntarakennetta erilaisin alueiden ominaisuuksia kuvailevin määre in.
9. Valtion liikennehankkeissa sekä valtion avustamissa kaupunkien liikennehankkeissa vaikutuksia on arvioitava koko maan kannalta. Arvioinnin kehyksenä on yhteiskuntataloudellinen hyöty-kustannusanalyysi.
10. Kaupunkikehityshankkeissa kehittyneessä kaupunkirakenteessa vaikutukset ovat erilaisia kuin kehittyvässä kaupunkirakenteessa
11. Poliitikalla on keskeinen vaikutus maankäyttöön. Miten suunnittelu ja politiikka otetaan mukaan osaksi arviointia?
12. Arvioinneissa tarvitaan siis liikennejärjestelmän ja maankäytön kehitystason tunnistavia analyyseja, joiden avulla voidaan arvioida muutospotentiaaleja esimerkiksi suhteessa alueen olemassa olevaan kehitystilaan.

- Keskeiset nostot tuotu esiin
- Hankkeet erilaisia ja konteksti vaihtelee
- Liikenne- ja maankäyttöhankkeilla syy-seuraus-suhde ei ole automaattinen
- Paikalliset erot merkittäviä, vaikutusten suuruuden tunnistaminen ei ole helppoa
- Erilaisten politiikkatoimien yhtäaikaisuus on oleellista

9. Valtion liikennehankkeissa sekä valtion avustamissa kaupunkien liikennehankkeissa vaikutuksia on arvioitava koko maan kannalta. Arvioinnin kehyksenä on yhteiskuntataloudellinen hyötykustannusanalyysi.

- Arviointi tapahtuu Väyläviraston osalta investointiohjelman vaikutusten arvioinnin yhteydessä
- Hyötykustannusanalyysi on (hankearviointi) on tärkeä, mutta ei riitä.
- Esimerkiksi kaikki tiehankkeet sijoittuisivat H/K-priorisoinnin perusteella suurimmille kaupunkiseuduille
 - Mielenkiintoinen ajatusleikki: Millainen olisi Suomen väyläinfra esim. 30 vuoden päästä, jos kehitettäisiin vain väylähankkeita, jotka ovat menestyneet parhaiten H/K-analyysissä.
 - -> Tarvitaan laajempaa vaikutuskehikkoa: verkkokokonaisuus

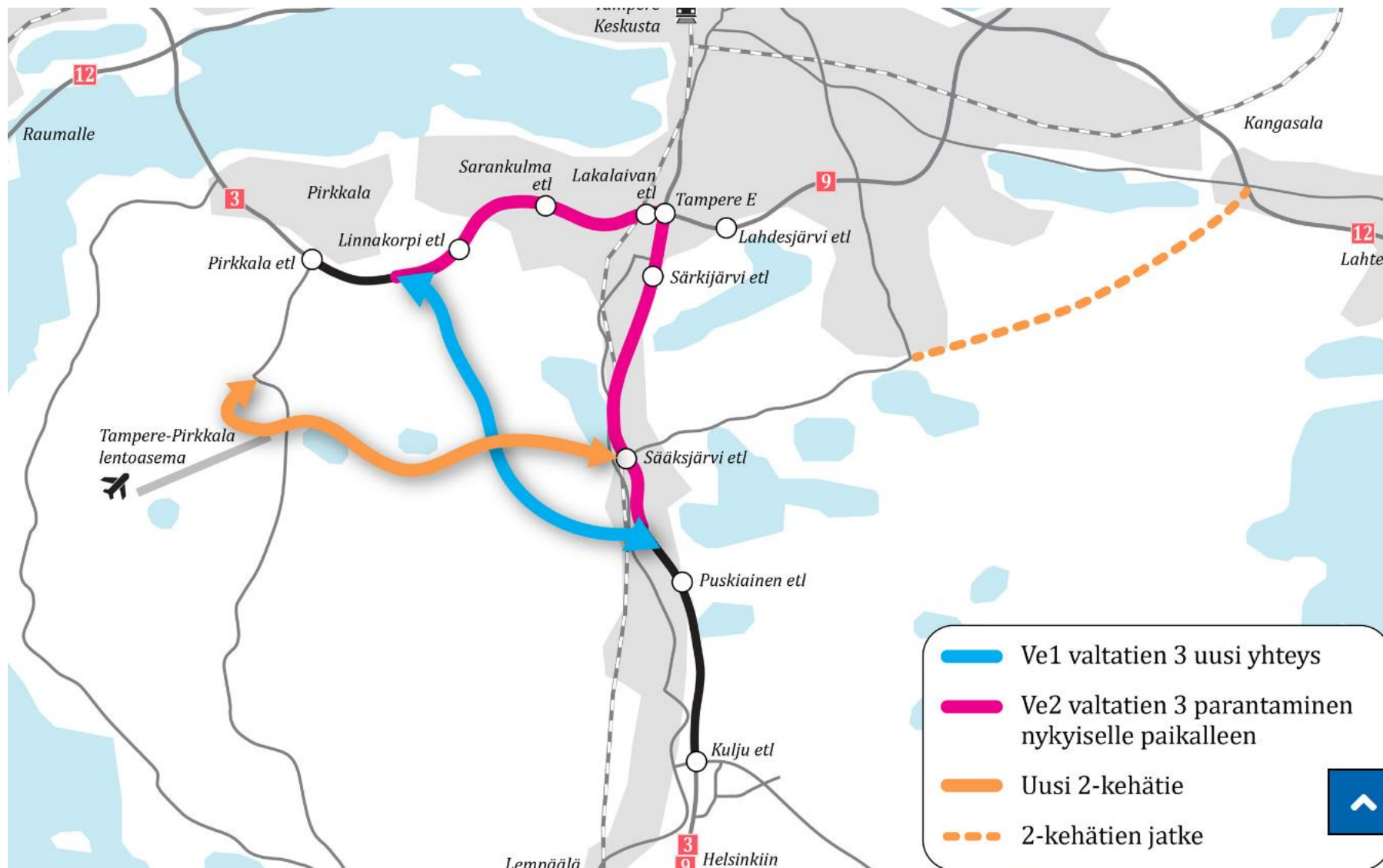
A) Liikennehankkeet, jotka tehdään ensisijaisesti liikenteellisen tarpeen takia ja joilla on myös merkittäviä maankäyttövaikutuksia	
1. Hankkeella luodaan uusia hyvän saavutettavuuden maankäyttöpotentiaaleja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle; laajentaa työssäkäyntialuetta	2. Yhdistävä kaupunkien välisten saavutettavuuksien parantaminen – silta, oikaisu.
<i>Lahden ohikulkutie, kaupunkien sisääntulotiet, kehätiet</i>	<i>Kaupunkien välisten maanteiden ja ratojen parantamishankkeet, Oikorata</i>

B) Liikennehankkeet, joissa maankäytön muutos on myös keskeinen lähtökohta ja tavoite		
3. Vapautetaan liikennekäytössä olevaa maa-alaa kaupunkirakenteessa	4. Hankkeella luodaan uusia hyvän saavutettavuuden maankäyttöpotentiaaleja olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen	5. Aluekehittämishanke, johon liittyy liikennehanke
<i>Vuosaaren satama, Tampereen Rantaväylä, Joensuun ratapiha, Bulevardisointi</i>	<i>Kehärata, Kuopion saaristokatu, Länsimetro, Tampereen ja Turun ratikkahankkeet</i>	<i>Östersundom, Suurpelto, Malmin lentoaseman alue, Kruunuvuoren sillat</i>

C) Liikennehankkeet, jotka tehdään maankäytön muutoksen takia	
6. Uusi liittymä, avataan uusi yhteys alueelle vanhaan infraan	7. Isoon hankkeeseen liittyvä liikennehanke
<i>Moottoriteiden liittymät, kauppakeskittymät, teollisuusalueet</i>	<i>Kaivos-, rata-, tunneli- ja satamahankkeet ym. jotka tulevat "normaalin liikennepolitiikan ulkopuolelta"</i>

2

- T1 vt 2 Humppilan kohta (väli vt 9 – mt 232) (hankekorjaus 1A)
- T2 vt 2 Ruskila–Haistila, Ulvila (1A)
- T3 vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke, Rokkakoski–Hanhijärvi (1A)
- T4 vt 3 Alaskylä–Parkano (1A)
- T5 vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka (1A)
- T6 vt 3 ja vt 19 liittymä Jalasjärvellä, Kurikka (1A)
- T7 vt 4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki (1A)
- T8 vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa (1A)
- T9 vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (1A)
- T10 vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä (1A)
- T11 vt 6 Korian kohta (Hevossuo–Nappa), Kouvola (1A)
- T12 vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie 1. vaihe (väli vt 3 – Sepänkyläntie) (1A)
- T13 vt 8 Kokkolan keskustan kohta 1. vaihe (Eteläväylä) (1A)
- T14 vt 9 Tampere–Orivesi 1. vaihe (väli Alasjärvi–Käpykangas) (1A)
- T15 vt 15 Kotka (Rantahaka) – Kouvola 1. vaihe (1A)
- T16 vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie), Kotka (1A)
- T17 vt 21 Palojoensuu–Maunu, Enontekiö (1A)
- T18 vt 21 Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekiö (1A)
- T19 E18 kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa (1A)
- T20 vt 2 parantaminen välillä mt 120 – Karkkila (1B)
- T21 vt 2 parantaminen Porin keskustassa (1B)
- T22 vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (1B)
- T25 vt 8 Vaasa–Kokkola, Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn keskikaiteelliset ohituskaistat (1B)
- T26 vt 9 Jämsä–Korpilahti (1B)
- T27 vt 9 parantaminen ja mt 562 Lentokentätien liikennejärjestelyt, Siilinjärvi (1B)
- T28 vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, Liperi (1B)
- T29 vt 25 Hanko–Mäntsälä 1.vaihe (1B)
- T30 vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi (1A)
- T33 kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus (1A)
- T34 Yt 8155 Oulun satamayhteys, Poikkimaantien parantaminen (1A)
- T35 Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen (1A)
- T36 Yt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (1A)
- T43 Yt 19758 Suhangon kaivostie, Ranua (1B)
- Keskisuuret kriittiset sillat







Väylävirasto
Trafikledsverket