

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikennejärjestelmäsuunnitelma pohjaa järjestelmän toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestävyysliittyy tavoitteisiin. Tämä on kokonaisuudessaan perusteltua, mutta alueelliset painotukset jakavat kestävyysliittyyden huomioonottamisen siten, että eteläisessä Suomessa ja kaupunkiseuduilla painotetaan ekologista kestävyysliittyyttä ja muualla enemmän sosiaalista kestävyysliittyyttä (liikkumismahdollisuudet eri alueilla). Kaikkien mainittujen tavoitteiden saavuttamista haastaa kuitenkin ennustettu 43 % kasvu henkilöautojen liikennesuoritteessa vuoteen 2060 mennessä. Ennustetun kasvun syiden etsiminen ja niihin puuttuminen voisi tuoda ratkaisuja haasteisiin, joita taloudellinen tilanne kärjittää.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Toimenpiteet selkiyttävät tavoitteiden mukaisia toimia, mutta kuvaavat pääosin toimivuutta parantavia toimenpiteitä. Turvallisuuden ja kestävyysliittyyden tavoitteita voidaan toki välillisesti edistää toimivuuden kautta, mutta esim. erilliset kestävyysliittyyden liittyvät toimenpiteet ovat aika niukkoja ja epämääräisiä. Ympäristöön liittyvä, ulkopoliittinen ja taloudellinen tilanne edellyttävät erityisesti resilienssin vahvistamista, mikä jää suunnitelmassa maininnan tasolle näkökulmana.

Osa suunnitelluista toimista on laitettu ei-valtiollisen toimijan (esim. kunnat) vastuulle, mutta niihin liittyvää rahoitusmallia ei ole aina kuvattu. On siis mahdollista, että kunnille siirtyy uutta taloudellista vastuuta, joita ei tueta valtion taholta.

On perusteltua, että toimenpiteet kohdistuvat olemassa olevan liikenneverkon korjaamiseen ja kehittämiseen uuden rakentamisen sijasta. Suunnitelmassa mainitaan kuitenkin myös, että väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä luopua esim. tilanteessa, jossa rahoitustaso ei ole riittävä. Koska tätä tilannetta ei ole tarkemmin määritetty, jättää se epävarmuuden siitä, toteutuuko liikkumismahdollisuuksien tavoite yhdenvertaisesti koko Suomessa.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen mainitaan liikenneväylien talvihoidon rahoituksen yhteydessä. Ilmastonmuutos voi kuitenkin aiheuttaa yllättäviä säätapauhtumia ja siten huomattavia infravauriota

jo suunnittelukauden aikana. Jäänmurtokapasiteetin lisäämistarve on perusteltu mm. merituulivoimarakentamisen lisääntymisellä, mutta jään laajuus ja jääaika ovat Itämerellä lyhentymässä ilmaston lämmetessä.

Julkisen liikenteen sujuvuus, hyvät liityntäpalvelut ja lippujärjestelmien yhteentoimivuus ovat tärkeitä kestävyyskaikkien osa-alueiden ja myös muiden linjauksien edistämiseksi, joten näihin liittyvät toimenpiteet ovat todennäköisesti sekä vaikuttavia että taloudellisesti kohtuullisia.

Suunnitelmassa ei ole vielä tarkempaa tietoa julkisesti tuettuun henkilöliikenteeseen liittyvistä ratkaisuista ja valtionavustusten kriteerit ovat vielä valmistelussa. Ko. kohdassa kuitenkin todetaan, että painotus on saavutettavuudessa ja kestävydessä. On siis toivottavaa, että etenkin kohtuullisilla etäisyyksillä tuki kohdennettaisiin ilmaston kannalta kestäviin liikennemuotoihin, joissa myös kustannukset matkustajaa kohden ovat pienemmät.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitus jakautuu melko samalla tavalla kuin aikaisemmin ja korjausvelan vähentämiseen on varauduttu. Kehittämisrahoitus on taulukon mukaan vähenemässä ja siitä iso osa on sidottuna Digirataan, mikä saattaa vaikuttaa negatiivisesti tulevaisuudessa etenkin, jos kokonaisrahoitukseen tulee supistamisaineita taloudellisen tilanteen vuoksi.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Suunnitelman ympäristöselostus on laaja ja melko kattava, ja arvioinnit on enimmäkseen perusteltu hyvin sekä suunnitelman että vertailuvaihtoehdon osalta. Välillisiä vaikutuksia on käsitelty, mutta osa mahdollisesti merkittävistä välillisistä vaikutuksista on jäänyt huomiotta,

Luonnonvarojen käytön osalta jää epäselväksi, millä mittakaavalla mahdollisia haitallisia vaikutuksia tarkastellaan. Biopolttoaineiden käytön edistäminen vastaa esim. uusiutuvan energian direktiivin tavoitteisiin eikä sillä ole merkittäviä suoria vaikutuksia luonnonvarojen käyttöön Suomessa. Biopolttoaineiden raaka-aineen tuotannolla on kuitenkin huomattavia haitallisia vaikutuksia esim. trooppisissa maissa, jolloin kokonaisuudessaan tarkasteltuna toimenpiteiden ilmasto- ja muut hyödyt ovat arvioituja pienemmät. Arviossa tosin todetaan, että suunnitelman toimenpiteet kasvattavat luonnonvarojen käyttöä, mutta siinä käsitellään vain maa- ja kiviainesmateriaaleja. Myös näiden osalta on kiinnitettävä erityistä huomiota materiaalitehokkuuteen ja mahdollisiin kiertotalouden ratkaisuihin.

Arvioinnin rakenteessa ilmastonmuutokseen sopeutuminen on sijoitettu ekologisen kestävyyskaikkien alle, vaikka sopeutumistoimet ja niiden puuttuminen koskevat liikennejärjestelmän tapauksessa enemmän taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia.

Arvioinnin menetelmistä on mainittu (s. 27), että taustalla on hyödynnetty laadullisen arvioinnin lisäksi karkeaa arviointiasteikkoa. On ymmärrettävää, että arviot eivät ole yhteismitallisia, mutta jonkinlaisen taulukon sisällyttäminen selostusraporttiin olisi helpottanut merkittävimpien vaikutusten hahmottamista

Muut huomiot?

-

Havila Marjo
Jyväskylän yliopisto - Bio- ja ympäristötieteiden laitos