



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostus

10.9.2024

Vaikutusarvioinnin yleinen lainsäädäntöpohja

LAINSÄÄDÄNTÖ



**Laki liikennejärjestelmästä
ja maanteistä (503/2005)**

**Laki viranomaisten
suunnitelmien ja ohjelmien
ympäristövaikutusten
arvioinnista (200/2005)**

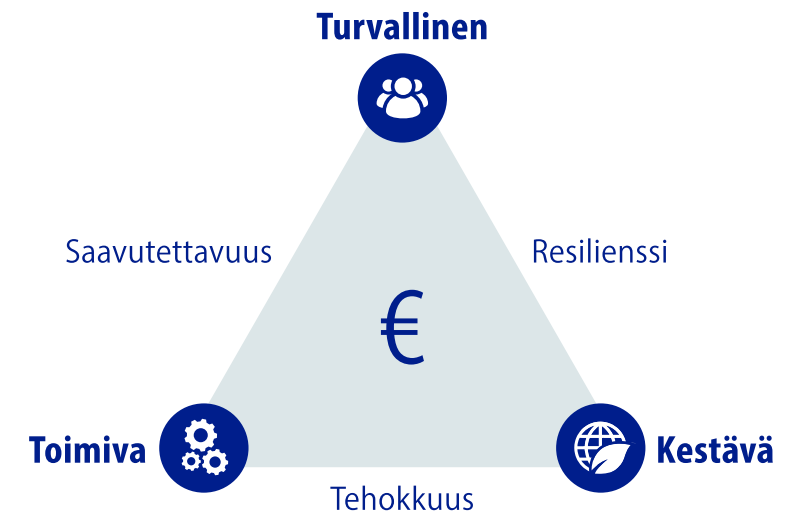
Velvoite sisällyttää suunnitelmaan viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi

Velvoite arvioida merkittävät ympäristövaikutukset:

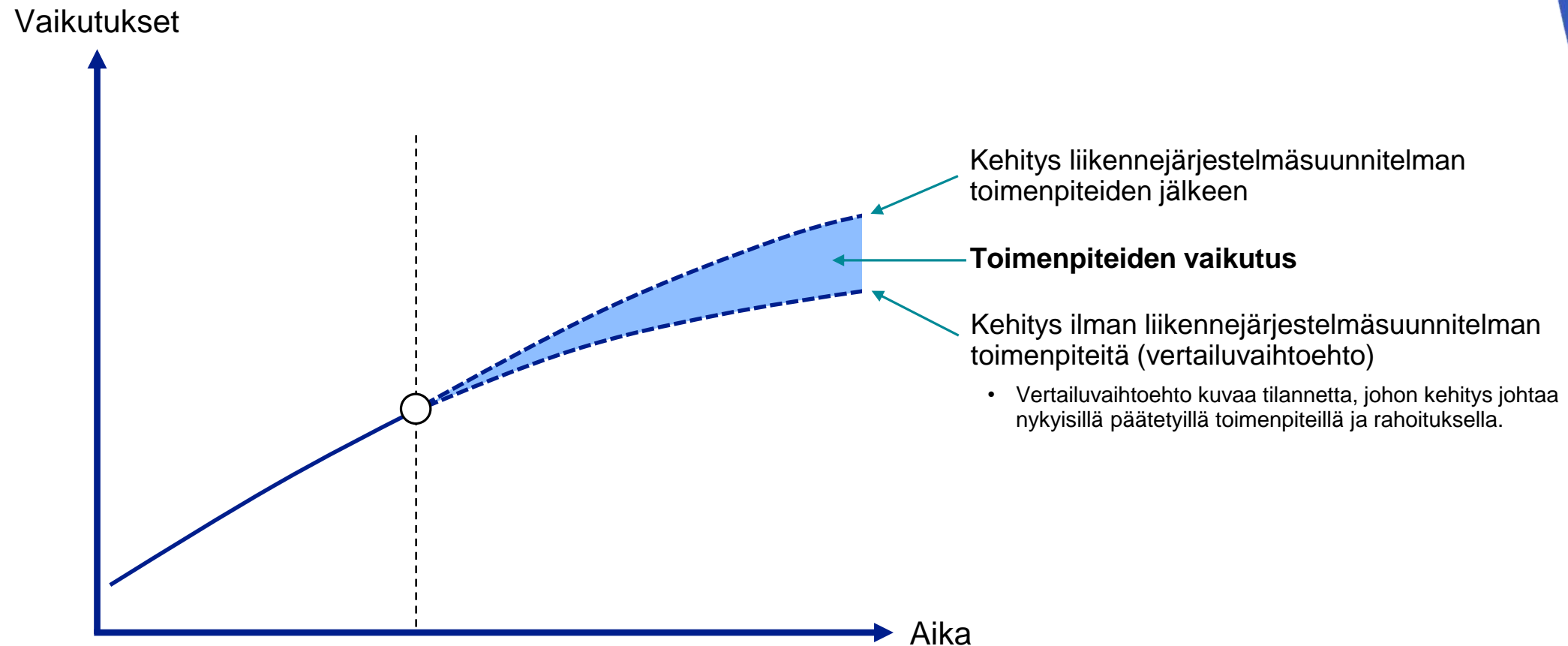
- Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys
- Yhdyskuntarakenne, rakennettu ympäristö, maisema, kaupunkikuva ja kulttuuriperintö
- Maaperä, vedet, ilma, ilmasto, luonnon monimuotoisuus
- Luonnonvarojen hyödyntäminen

Vaikutuksia on arvioitu arviointikehikon mukaisesti ja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin

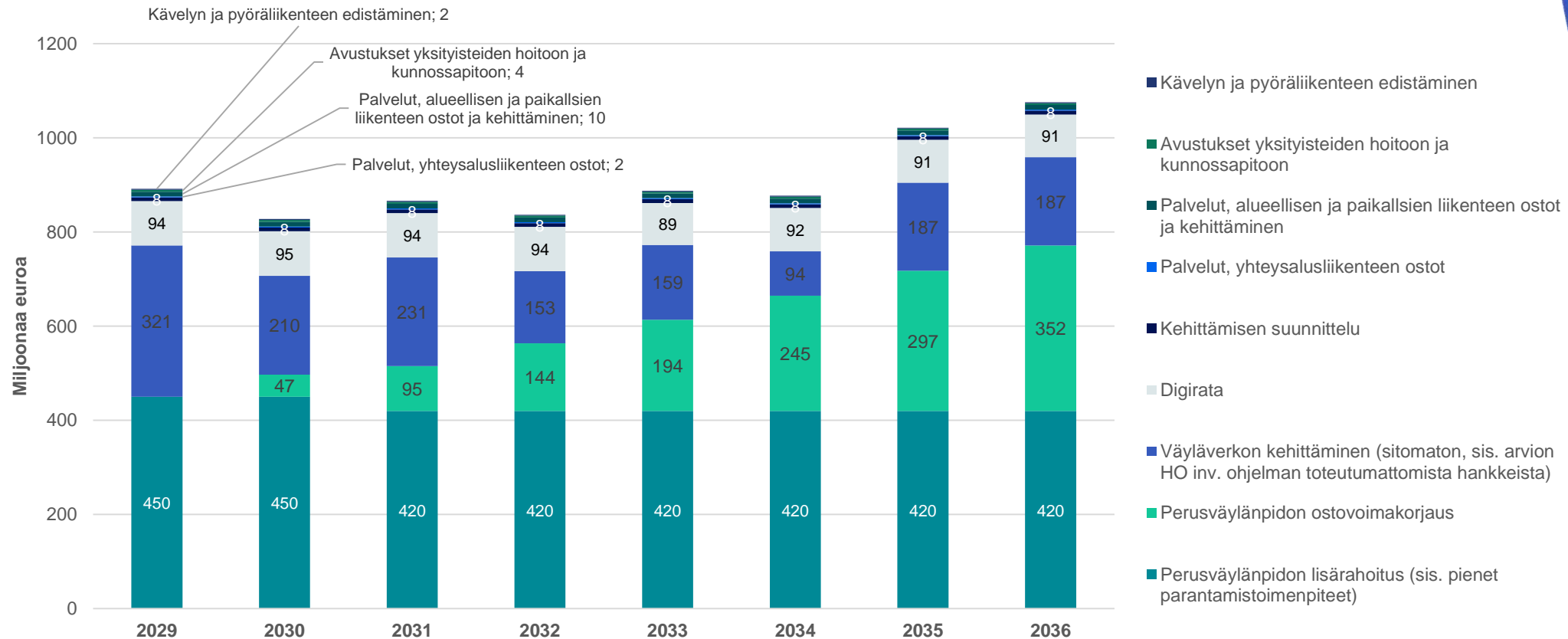
	Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso	Suomen kansainvälinen saavutettavuus	Alueiden välinen saavutettavuus	Kaupunki-seutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus	Aluerakenne ja alueiden kehitys-edellytykset	Kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähyödyt	Matkojen palvelutaso ja käyttäjähyödyt	
	Taloudellinen kestävyys	Yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus	Julkis-taloudelliset vaikutukset	Taloudellisen kasvun edellytykset				
	Ekologinen kestävyys	Liikenne-järjestelmän ilmasto-vaikutukset	Ilmaston-muutokseen sopeutuminen	Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen	Yhdyskunta-rakenteen kestävyys	Luonnon monimuotoisuus	Luonnon-varojen käyttö, materiaali-tehokkuus	Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit
	Sosiaalinen kestävyys	Liikkumisen mahdollisuudet	Terveys ja hyvinvointi	Rakennettu ympäristö ja maisema				
	Liikenne-järjestelmän turvallisuus	Tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus	Raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus	Liikenteen tietoturvallisuus				



Suunnitelman vaikutuksia arvioidaan suhteessa vertailuvaihtoehtoon



Vaikutuksia on arvioitu erityisesti lisärahoituksen kohdentumisen perusteella



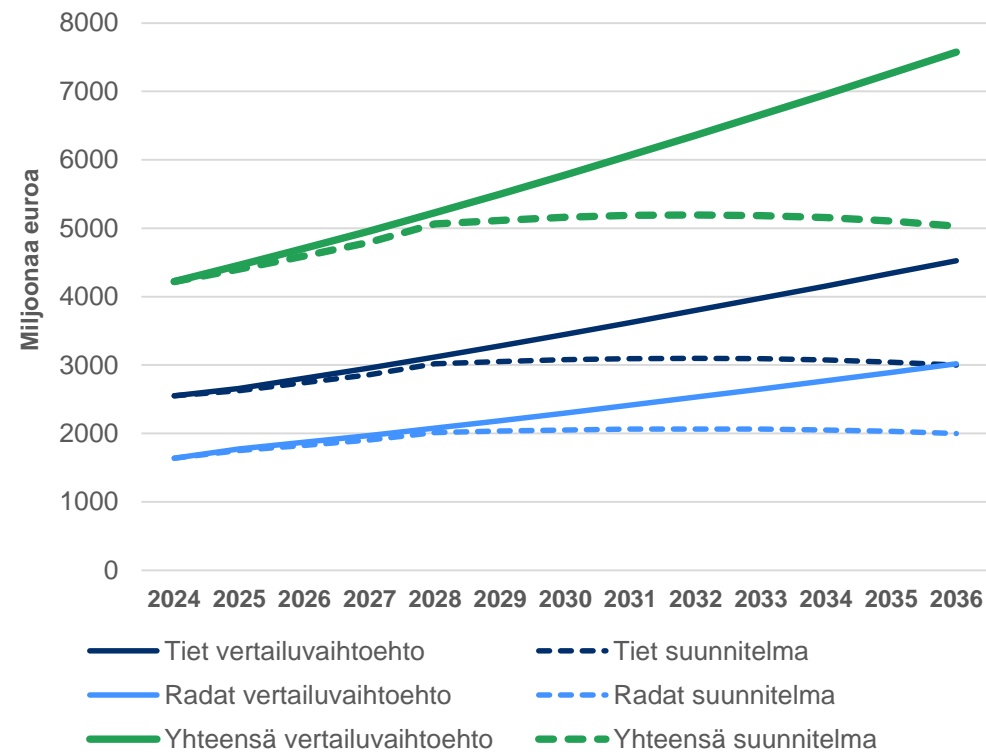
Suunnitelmaluonnoksen lisärahoitus (miljoonaa euroa) vuosille 2029–2036 (suhteessa vertailuvaihtoehtoon)



Suunnitelman vaikutukset väyläverkon korjausvelkaan

Perusväylänpidon lisärahoituksen ansiosta korjausvelan kasvu taittuu

- Korjausvelan määrän arvioidaan kääntyvän laskuun vuodesta 2032 eteenpäin.
 - Tieverkon korjausvelka pienenee suunnitelmakauden aikana 1,5 miljardilla eurolla (suhteessa vertailuvaihtoehtoon). Vaikutus on suurin alemmalla tieverkolla.
 - Rataverkon korjausvelka pienenee 1,0 miljardilla eurolla. Vaikutus on suurin tavaraliikenteeseen painottuvilla rataosilla.
- Arviot ovat alustavia ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa.



Korjausvelan arvioitu kehitys vertailuvaihtoehdossa (yhtenäinen viiva) ja suunnitelman lisärahoituksen jälkeen (katkoviiva)



Suunnitelman vaikutukset suhteessa tavoitteisiin

Suunnitelma tukee toimivuustavoitetta

- Merkittävin toimivuustavoitetta tukeva toimenpide on perusväylänpidon lisärahoitus, jolla parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa. Pienentyvistä kuljetuskustannuksista hyötyvät myös useat vientiteollisuuden alat, erityisesti metsäteollisuus.
- Suomen kansainvälistä saavutettavuutta parantavat erityisesti jäänmurtokaluston uusiminen ja Pääradan peruskorjaus, joka parantaa myös alueiden välistä saavutettavuutta. Myös TEN-T-ydinverkkokäytävälle priorisoitavat kehittämisinvestoinnit parantavat alueiden välistä saavutettavuutta.
- Digirata-hanke parantaa rautatieliikenteen täsmällisyyttä ja voi joillakin rataosilla mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen osana muita välityskykyä parantavia toimenpiteitä.
- Alueiden sisäistä saavutettavuutta parantavat myös maltilliset panostukset joukkoliikenteen palvelutasoon, mutta vaikutukset ovat vähäisiä suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisuuteen.

Suunnitelman vaikutukset turvallisuustavoitteeseen ovat moninaiset

- Kokonaisturvallisuus paranee suunnitelman toimenpiteiden myötä. Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet kaikissa väylämuodoissa. Lisäksi suunnitelmassa on tunnistettu logistiikan solmukohtien, kuten satamien, terminaalien ja ratapihojen tärkeys huoltovarmuuden näkökulmasta. Myös jäänmurtokaluston uusiminen parantaa huoltovarmuutta.
- Perusväylänpidon lisärahoitus parantaa erityisesti alemman tieverkon kuntoa, minkä arvioidaan nostavan ajonopeuksia ja kasvattavan liikennesuoritetta, mikä todennäköisesti lisää hieman liikenneonnettomuuksia. Perusväylänpidon lisärahoituksella voidaan kuitenkin myös parantaa liikenneturvallisuutta, kun se kohdennetaan turvallisuuden kannalta keskeisiin kohteisiin.
- Suunnitelman toimenpiteet radanpitoon (tasoristeysturvallisuuden huomiointi) ja merenkulun kehittämiseen (turvalaitteet) parantavat tie-, raide- ja meriliikenteen turvallisuutta.
- Tietoturvallisuuden kannalta suunnitelman merkittävin toimenpide on Digirata, joka muuttaa mahdollisten häiriöiden luonnetta. Jos tietoliikenne viedään kaupallisiin televerkkoihin ja digitaaliselle kulunvalvontajärjestelmälle ei jätetä fyysistä varajärjestelmää, tietoturvariskit junaliikenteessä voivat kasvaa. Tähän on tärkeä kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa ja jatkuvassa virkatyössä.

Suunnitelman vaikutukset kestävyystavoitteeseen ovat moninaiset

Suunnitelma edistää taloudellista kestävyyttä, mutta vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa:

- Suunnitelmassa tehty strateginen linjaus liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta tukee taloudellisen kestävyuden tavoitetta. Vaikutukset yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen riippuvat kuitenkin hyvin paljon siitä, miten rahoitusta kohdistetaan jatkosuunnittelussa. Valtion menot liikennejärjestelmään kasvavat, joten tästä näkökulmasta toimenpiteet heikentävät julkistaloutta. Toisaalta korjausvelan määrä pienenee, mikä nostaa valtion väyläomaisuuden arvoa.

Suunnitelmalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ekologiseen kestävyYTEEN:

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan kasvavan tieliikenteen nopeustason nousun, väyläinvestointien rakentamisen ja verkon kunnossapidon seurauksena. Muut toimenpiteet eivät vaikuta merkittävästi kulkutapasiirtymään, eivätkä siten hillitse kasvua. Perusväylänpidon lisärahoitus mahdollistaa toimenpiteitä, jotka parantavat ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Suunnitelma tukee sosiaalista kestävyyttä:

- Suunnitelma parantaa liikkumisen mahdollisuuksia eri alueilla erityisesti alemman tieverkon kunnon paranemisen seurauksena. Terveys- ja hyvinvointivaikutukset ovat moninaiset; aktiivisen liikkumisen määrä kasvaa maltillisesti, mutta toisaalta liikenneonnettomuuksien arvioidaan hieman lisääntyvän.

Suunnitelman vaikutukset SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin

- Suunnitelmalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin, jotka ovat kokonaisuutena vähäiset. Ympäristövaikutusten osalta vaikutusarviointi tarkentuu suunnitelman toimeenpanon yhteydessä.
- Hankkeilla voi olla paikallisesti ja alueellisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia esimerkiksi yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, luonnon monimuotoisuuteen tai vesistöjen tilaan. **Näitä vaikutuksia ei pystytä tässä ympäristöselostuksessa kuitenkaan arvioimaan, koska tässä vaiheessa suunnittelua ei vielä tiedetä, mihin hankkeisiin suunnitelman rahoitus kohdentuu.**
- Selostuksessa annetaan jatkosuunnittelua varten suosituksia haitallisten ympäristövaikutusten lieventämiseksi ja ehkäisemiseksi.