

Lausunto

28.02.2025

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?

Strategiset linjaukset ovat pääosin kehittämistarpeiden mukaiset, vaikkakin niitä voi tulkita kovin laajasti. Liikenteen päästövähennykset ja niitä koskeva toimenpidevalikoima ovat tällä hetkellä keskeinen valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarve, mutta nämä eivät kuitenkaan näy riittävästi suunnitelmaluonnoksessa. Monilla Suomen kunnilla on kunnianhimoiset ilmastotavoitteet ja tahto niiden toteuttamiseen. Pelkät kuntien toteuttamat toimet eivät kuitenkaan riitä kansainvälisten ja kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, vaan tähän tarvitaan valtion tuki. Suunnitelman tulisi sisältää selkeä ja pitkäjänteinen näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan valtakunnallisesti.

On hyvä, että kestävä liikunnan lisääminen on yhtenä strategisena linjauksena, koska se liittyy planetaarisen terveyden edistämiseen erityisesti ilmastopäästöjen vähentämiseen ja terveyden edistämiseen (fyysisen aktiivisuuden lisääntyminen, melu ja ilmansaastepäästöjen vähentyminen) ja edelleen taloudellisiin hyötyihin. Linjaus ei kuitenkaan heijastu riittävästi toimenpiteisiin, joten nykyinen tilanne ei käytännössä tule paranemaan, kuten vaikutusarvioinnissakin todetaan. Lisäksi sähköavusteisten pyörien sekä sähköpotkulautojen lisääntymistä liikenteessä ja niihin liittyviä turvallisuusseikkoja ei suunnitelmaluonnoksessa ole huomioitu lainkaan. Sähköavusteisten pyörien ja sähköpotkulautojen käytön turvallisuus on suoraan riippuvaista kevyen liikenteen väylien riittävydestä ja kunnosta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Haluaisimme kiinnittää huomiota seuraaviin näkökohtiin:

Kokonaisturvallisuus: Suunnitelmaluonnos korostaa liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta. Olisi hyvä huomioida, että kokonaisturvallisuus kattaa myös erilaisia ympäristönäkökulmia, liittyen mm. ilmastonmuutoksen aiheuttamiin uhkiin. Täten kokonaisturvallisuuden näkökulmasta kestävä liikunnan edistäminen ja fossiilisista polttoaineista riippuvuuden vähentäminen kytkeytyvät läheisesti toisiinsa.

Kuvio 3. Eikö myös Itä-Suomessa, Venäjän pitkällä rajalla, tulisi myös huomioida Turvallisuustavoitteen alla sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet?

Kestävyys: Hyvä, että päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, sosiaalisen kestävyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta mainitaan julkinen liikenne, kävely ja pyöräily erityisesti kaupunkiseuduilla. On kuitenkin selvää, että näiden rooli on jo tunnustettu ja nyt tarvittaisiin konkreettisia toimia ja rahoitusta näiden kulkutapojen lisäämiseksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on tavoitteena ollut, ettei henkilöautoilla ajettavien kilometrien määrä enää 2020-luvulla kasva. Tämä tavoite uhkaa nyt jäädä saavuttamatta.

Taloudellisen kestävyden näkökulmasta olisi tarpeen huomioida, että jokainen henkilöautolla ajettu kilometri tuottaa tutkitusti yhteiskunnalle enemmän kustannuksia kuin hyötyjä. Toisaalta aktiivisen liikunnan edistäminen on kustannustehokasta: jokaisesta kävellystä ja pyöräilystä kilometristä syntyy terveydellisiä ja kansantaloudellisia hyötyjä ja samalla edistetään maapallon kantokykyä.

Tieliikenteen kehittämisessä tulisi huomioida myös ilmansaaste- ja melupäästöt niin investointien kuin kunnossapidon yhteydessä. Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että kokonaisuutena liikenteen lähipäästöille (tarkoitetaan ilmansaasteita) ja melulle altistuminen lisääntyy vähän verrattuna vertailuvaihtoehtoon, jossa ehdotettua liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ei toteuteta. Olisi kuitenkin ollut tarpeellista myös tarkastella mahdollisuuksia vähentää nykyistä altistumista. Lisäksi katupölylle altistuminen uhkaa entisestään kasvaa tieliikenteen lisääntyessä ja ajoneuvojen painon kasvaessa sähköistymisen myötä. Altistumista ilmansaasteille ja melulle lisää myös kaupunkien kasvu ja tiivistyminen, mikäli se ei samalla johda kestävien kulkutapojen osuuden kasvuun.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksessa maantieverkon parantamisrahoitusta kohdennetaan kävely- ja pyöräliikenteen väylien parantamiseen ja kehittämiseen, minkä lisäksi kohdistetaan liikunnan ohjauksen avustusta lasten ja nuorten liikunnasta sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin. Jalankulun ja pyöräliikenteen parantamiseen on kuitenkin varattu vain 0,1 % koko rahoitusohjelmasta, mikä on riittämätöntä. Kävelyn ja pyöräilyn merkittävä potentiaali kansanterveyden ja ilmastotavoitteiden tukemisessa, ilman kalliita teknologisia ratkaisuja, jää suunnitelluilla toimilla hyödyntämättä.

Sivulla 47 kerrotaan, että lentoasemaverkosto on tappiollinen eikä tälle näy muutosta tulevaisuudessa. Valtioavustusten jatkoa tulisi harkita ja panostaa ensisijaisesti vaihtoehtoisten liikenneyhteyksien kehittämiseen (raide- ja linja-autoliikenne).

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

Vaikutus- ja ympäristöarviointi kattaa monia osa-alueita, mutta esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn terveys- ja taloushyötyjä ei ole huomioitu. Henkilöautoilu puolestaan on yhteydessä liikkumattomuuteen ja siitä syntyviin terveyshaittoihin ja -kustannuksiin, joita ei myöskään ole huomioitu. Suomesta puuttuu kokonaiskuva nykyisestä liikennejärjestelmästä syntyvistä ympäristö- ja terveysvaikutuksista. Tällainen kokonaiskuva on välttämätön, jotta voidaan punnita liikennejärjestelmän hyötyjä ja haittoja ja kvantifioida kestävämmän liikennejärjestelmän etuja.

On myös ongelmallista, että kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteissa ei ole huomioitu Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisen jakeluvaihtoiteen muutoksen vaikutusta, joiden arvioidaan lisäävän taakanjakosektorin kumulatiivisia päästöjä vähintään 4,8 Mt CO₂-ekv. vuoteen 2027 mennessä. Tätä ei voi Suomen omien eikä EU:n asettamien ilmastotavoitteiden näkökulmasta pitää hyväksyttävänä.

On hyvä huomata, että EU:n ilmanlaatudirektiivi, johon vaikutusarvioinnissa viitataan (s. 28), on hyväksytty (EU 2024/2881). Vaikutusarvioinnissa todetaan, että direktiivillä ”pyritään mm. mukauttamaan EU:n ilmanlaatonormit tiiviimmin WHO:n suosituksiin”. Olisi selkeämpää todeta, että monet ilmanlaadun raja-arvot tulevat huomattavasti tiukkenemaan. Tällä on merkitystä, sillä paikallisia raja-arvon ylityksiä tullaan jatkossa varmasti näkemään erityisesti liittyen katupölypäästöihin.

Muut huomiot?

Suunnitelmaluonnoksen sivulla 14 puhutaan liikenteen päästöistä ja annetaan prosentuaalisia lukuja liikenteen päästöjen osuudesta taakanjakosektorilla sekä vähentymisestä vuodesta 2005. Tämän jälkeen puhutaan päästöjen vähennystarpeista CO₂ ekvivalenttitonneina. Aiheeseen perehtymättömälle lukijalle voi olla vaikea hahmottaa näiden välistä yhteyttä. Voisiko siis myös liikenteen päästöjen kokonaismäärän 2023 ilmoittaa CO₂ ekvivalenttitonneina? Lisähuomiona, että tässä kappaleessa päästövähennys vuodesta 2005 vuoteen 2023 kerrotaan olevan 27 % ja seuraavassa kappaleessa 26 %.

Ei ole myöskään täysin selvää, mihin ”kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä” viittaa: Suomen ilmastolakiin, jossa on hiilineutraaliustavoite vuoteen 2035 mennessä vai EU:n hiilineutraaliustavoitteeseen vuoteen 2050 mennessä?

Tieliikenteen ennusteen mukaan henkilöautoliikenteen kasvu vuoteen 2060 kuulostaa valtavan suurelta (43 %) ajatellen, että etätyö on lisääntynyt ja vakiintunut, väestö ikääntyy ja väestöä siirtyy kaupunkeihin, joissa julkinen ja kevyt liikenne ovat vaihtoehtoja. Lisäksi ennustettu henkilöautoliikenteen kasvu on ristiriidassa sekä ilmasto- ja Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteiden kanssa. Epävarmuuksina ennusteessa on mainittu käyttökustannukset, joita voitaneen ohjata mm. johdonmukaisella ilmastopolitiikalla sekä panostuksilla julkiseen liikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Halonen Jaana
Terveysten ja hyvinvoinnin laitos THL