

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?

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta strategiset linjaukset ovat puutteelliset, sillä niissä ei riittävästi huomioida liikenteen kestävyttä ilmaston tai luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta. Vaikka yksi strategisista linjauksista on kestävyys, ja siihen luetaan ekologinen kestävyys, se ei näy painopisteenä suunnitelmassa. Kestävän liikennejärjestelmän perustana tulisi olla ekologinen kestävyys: päästövähennykset, luonnonvarojen kulutuksen vähentäminen sekä luonnon monimuotoisuuden reunaehdot. Kestävyttä voidaan edistää muun muassa korvaamalla fyysistä liikennettä digitaalisella (etäkokoukset), välttämällä uusia väyliä (jotka vievät luonnonvaroja ja pirstovat luontoa) sekä matkaketjuajattelulla (esimerkiksi maakuntalentokenttiä, joilla ei ole paljon liikennettä, voi korvata kuljettamalla vähät matkustajat autolla seuraavaan).

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä. Lähes kaikki kotimaan liikenteen päästöistä syntyvät tieliikenteessä. Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50%. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen ympäristöselosteessa todetaan, että yksi liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohdista on ilmastolain mukainen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmä. Suunnitelma ei kuitenkaan ole linjassa ilmastolain velvoitteiden kanssa.

Suomi ei tällä hetkellä ole saavuttamassa taakanjakosektorin tavoitteitaan, ja liikenteellä on tässä avainasema. Strategiset linjaukset eivät kuitenkaan vastaa päästövähennysten tarpeeseen, vaan

niiden painopiste on suhteettoman paljon tieliikenteen kasvun mahdollistamisessa. Vaikka linjauksissa mainitaan ekologinen kestävyys, sen yhteydessä ei edes mainita päästövähennyksiä.

Vaikka suunnitelma ei kata tieliikenteen käyttövoimiin tai ajoneuvojen energiatehokkuuteen liittyviä toimenpiteitä, joten ne tulisi ottaa huomioon kokonaiskuvassa. Hallitus on useilla toimillaan jarruttanut tieliikenteen päästövähennyksiä ja siirtymistä uusiutuviin käyttövoimiin, muun muassa alentamalla jakeluelvoitteen vähemmistöasioita vuosille 2025-2027 sekä korottamalla sähkö- ja hybridautojen verotusta. Lisäksi hallitus on esittänyt joustomekanismin sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen, joka toteutuessaan hidastaisi tieliikenteen päästövähennyksiä entisestään. Näillä toimilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia Suomen mahdollisuuksiin saavuttaa kansalliset sekä EU-tason velvoitteensa. Tästä näkökulmasta on entistä tärkeämpää, että suunnitelmassa annetaan riittävää painoarvoa vähäpäästöisen liikennejärjestelmän edistämiseksi.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet eivät ole oikeasuuntaisia luonnon monimuotoisuuden tai ilmaston näkökulmasta. Kuten suunnitelmassa todetaan, sen arvioidaan lisäävän kasvihuonepäästöjä kasvavan liikennesuorituksen ja siten kasvavan rakentamisen tarpeen vuoksi. Muiden ehdotettujen toimenpiteiden positiiviset ilmastovaikutukset, muun muassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, eivät ole riittäviä. Tämä on täysin Suomen ilmastovelvoitteiden vastaista.

On erityisen huolestuttavaa, että suunnitelmassa tuetaan liikennesuorituksen kasvamista. Tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuorituksen arvellaan kasvavan 43 % vuoteen 2060 mennessä uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan. Sen sijaan, että suunnitelmassa esitettäisiin toimia liikennesuorituksen vähentämiseksi, kuten kulkutapasiirtymän edistäminen julkisen ja kevyen liikenteen tukemisen keinoin, siinä varaudutaan lisäkapasiteettiin maantieverkolla.

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta kestävä liikennejärjestelmä edellyttää käyttövoimamuutoksen lisäksi liikennesuorituksen vähentämistä kokonaisuudessaan. Vaikka liikenteen sähköistyminen on tärkeää, ei nykyistä liikennesuoritetta ole mahdollista ylläpitää liikenteen sähköistymisen kautta, sillä luonnonvarat ovat rajalliset. Kuten myös suunnitelmaluonnoksessa todetaan, liikenteen sähköistymisessä tarvittavien kriittisten materiaalien saatavuus on haaste, sillä sähköistyminen vaatii valtavat määrät mineraaleja. Tästä näkökulmasta suunnitelman toimien tulisi ohjata liikennesuorituksen vähentämiseen, ei sen kasvamisen mahdollistamiseen.

Nykyinen hallitus on epäonnistunut KAISU:n tavoitteessa varmistaa, ettei henkilöautojen liikennesuorite kasvaisi 2020-luvulla. Vuonna 2023 henkilöautojen suoritteet kuitenkin kasvoivat noin 0,5 % edelliseen vuoteen verrattuna. Kävelyn tai pyöräilyn kulkutapaosuudet eivät myöskään ole viime vuosien aikana kasvaneet. Kuten ilmastovuosikertomuksessa todetaan, joukkoliikenteen ja kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin valtionavustuksia ja investointiohjelmaa koskeva rahoitus ei ole toteutunut aiemmin suunnitellulla tavalla. Hallituksen päätös leikata kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisestä on haitallinen ja Suomen tavoitteiden vastainen. Myös

joukkoliikennelippujen arvonlisäveron korotus ja jo aiemmin tehty valtion ilmastoperusteisen joukkoliikennetuen lakkauttaminen ovat toimina epäoikeudenmukaisia sekä ilmastotoimia hidastavia.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta rahoitusta tulisi ohjata enemmän ilmasto- ja ympäristönäkökulmasta kestävä liikenteen kehittämisen toimiin. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn tuki on liian pieni, kun taas yksityisteiden kunnostamiseen ohjataan suhteettoman paljon varoja. Liitto huomauttaa, että liikennesektorilla on myös ympäristölle haitallisia tukia, joita tulisi karsia.

Suunnitelmassa todetaan, että valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Tähän on kuitenkin osoitettu riittämättömät resurssit: valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026-2028 ja sitä korotetaan vuodesta 2029 alkaen 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Luonnonsuojeluliitto yhtyy ehdotukseen selvittää mahdollisuuksia hyödyntää sosiaalisen ilmastorahaston rahoitusta ja muita EU-rahoitusmahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämiseen. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta Suomen tulisi ohjata ETS2 tuloista enemmän kuin komission edellyttämän 25% sosiaaliseen ilmastosuunnitelmaan, jotta sen kautta olisi mahdollisuus riittävästi rahoittaa kestäviä liikkumisen muotoja. Tämä olisi tärkeää myös liikenneköyhyteen vastaamisen kannalta.

Luonnonsuojeluliitto myös huomauttaa, että liikenteessä tulisi karsia ympäristölle haitallisia tukia, ja näitä varoja uudelleenohjata kestäviin liikkumisen muotoihin. Nykyisellään lentoliikennettä tuetaan kestävämmällä tavalla: maakuntalentoihin tuetaan 39 miljoonalla ja lentopolttoaineet ovat verottomia. Suunnitelmassa jopa todetaan, että nykyisellään lentoliikenne maakuntiin on tappiollista Finavialle lentokenttien ylläpitokustannusten vuoksi. Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta maakuntalentojen tuet tulee poistaa ja suunnata kestäviin liikkumisen muotoihin. Valtion ei myöskään tulisi ohjata avustuksia lentoasemille tai ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämiseen 2025 puoliväliriihen yhteydessä. Tappiota tekevien ja suuria päästöjä aiheuttavien maakuntalentojen sijaan tulisi edistää matkaketjuajattelua, ja esimerkiksi korvata maakuntalentokenttiä, joilla ei ole paljon liikennettä, kuljettamalla vähät matkustajat autolla seuraavaan.

Jo suunnitellut mutta toteutumatta jääneet meluntorjuntatoimet tulee toteuttaa ennen uusia väyliä.

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

Luonnonsuojeluliiton näkökulmasta suunnitelman kannalta keskeisiksi tunnistetut ympäristöongelmat on todettu nurinkurisesti. Suunnitelmassa todetaan, että ympäristöongelmat, joilla on vaikutusta valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnitteluun ja toteuttamiseen ovat ilmastomuutoksen eteneminen, luonnonvarojen käytön kasvu, luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen sekä yhdyskunta- ja aluerakenteen kestävyden haasteet. On totta, että nämä ovat keskeisiä haasteita, jotka tulee ottaa huomioon. Ne eivät kuitenkaan ole liikenteestä irrallisia ja ulkopuolisia ilmiöitä, joihin suunnitelmassa tulisi varautua. Ne ovat ongelmia, joiden ratkaisemisessa

myös liikenteen suunnittelulla on merkittävä rooli sen mittavien päästöjen sekä luontohaittojen vuoksi.

Liikennejärjestelmän ilmastovaikutukset:

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin on arvioinnissa tarkasteltu neljästä näkökulmasta:

suora vaikutus tieliikenteen suoritteeseen

välillinen vaikutus tieliikenteen suoritteeseen kulkutapa- ja kuljetusmuotosiirtymän kautta

vaikutus eri liikennemuotojen energiankulutukseen

vaikutus rakentamisaikaisiin päästöihin.

Kuten myös itse suunnitelmassa todetaan, liikennesuoritteiden arvellaan kasvavan, ja suunnitelmassa varaudutaan lisäkapasiteettiin maantieverkolla. Sekä liikennesuoritteiden suora päästövaikutus, että siitä johtuva lisärakentamisen tarve ja sen päästöt ovat ilmastovaikutuksiltaan haitallisia. Suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus. Kuten ympäristöselostuksessa todetaan, rahoitus parantaa maanteiden kuntoa, mikä voi nostaa hieman tieliikenteen suoritteita ja ajonopeuksia ja siten lisätä hieman kasvihuonekaasupäästöjä.

Sen sijaan välillinen positiivinen ilmastovaikutus tieliikenteen suoritteeseen kulkutapa- ja kuljetusmuotosiirtymän kautta on negatiivisiin ilmastovaikutuksiin verrattuna hyvin pieni. Vaikka tämä todetaan suunnitelmassa sekä ympäristöselosteessa, tähän valtavaan epäkohtaan, sen korjaamiseksi ei esitetä toimenpiteitä.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

Suunnitelmassa ei riittävästi tarkastella liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ilmaston kuumenemiseen sopeutumisen näkökulmasta. Kuten todettu, korjausvelkaa on tarkastelujakson loppupuolella kuitenkin edelleen noin 6 miljardia euroa, joten sopeutumisen rahoitustaso ei todennäköisesti ole riittävää suhteessa parantamis- ja kehittämistarpeeseen.

Liikenteen ilmanlaatua heikentäville päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei sisällä kohdennettuja melulle, tärinälle tai lähipäästöille altistumista suoraan vähentäviä toimenpidekokonaisuuksia, kuten meluntorjuntaa, ajoneuvojen käyttövoimiin tai polttoaineisiin vaikuttamista tai tehostetun kunnossapidon toimia. Päinvastoin, liikennesuorituksen kasvaminen tulee lisäämään melu- tärinä sekä lähipäästöhaittoja. Luonnonsuojeluliitto muistuttaa, että liikenteen haittavaikutukset terveydellä mm. melusta ja ilmanlaadusta varsinkin suurilla kaupunkiseuduilla ovat jo nyt vakavia. Jo noin miljoona ihmistä asuu melualueilla: tämän ei saa lisääntyä. Parhaiten melua sekä ilmanlaatua voi ehkäistä liikennettä vähentämällä vilkkaasti liikennöidyillä kaupunkialueilla, esimerkiksi edistämällä ympäristövyöhykkeitä. Ympäristövyöhykkeitä vastaavia järjestelmiä on Euroopassa käytössä muun muassa Milanossa, Lissabonissa, Pariisissa, Lontoossa, Amsterdamissa, Brysselissä ja Madridissa.

Yhdyskuntarakenteen kestävyys:

Suunnitelman vaikutukset kestävästä yhdyskuntarakenteesta kannalta jäävät myös heikoiksi. Suunnitelmassa esitetty perusväylänpidon lisärahoitus kohdistuu nykyiselle verkolle eikä avaa uusia yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia. Luonnonsuojeluliitto huomauttaa, että kaavoituksella on keskeinen rooli yhdyskuntarakenteen kestävyudessa, ja kaavoituksessa tulisi aina pyrkiä tiivistämään yhdyskuntarakennetta lähelle olemassa olevia palveluja.

Luonnon monimuotoisuus:

Kuten selostuksessa todetaan, kehittämisrahoituksella on kielteisiä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen mm. elinympäristöjen pirstoutumisen, estevaikutuksen kasvun ja maa-alan peittymisen vuoksi. Luonnonsuojeluliitto muistuttaa, että luonnon monimuotoisuus on otettava kattavasti huomioon vaihtoehtojen punninnassa ja kehityshankkeiden sijoittelussa. Haittoja tulee pyrkiä ensisijaisesti välttämään, sekä mahdollisia haittoja minimoimaan. Lisäksi aiheutuneita haittoja tulee kompensoida. Erityistä huomiota on kiinnitettävä tilanteissa, joissa hankkeet sijoittuvat uusiin maastokäytäviin ja luonnonsuojelualueiden läheisyyteen, sillä ne voivat aiheuttaa haittojen suojeltavien lajien elinolosuhteissa.

Muut huomiot?

-

Sundström Edda
Suomen luonnonsuojeluliitto ry