

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Ilmatieteen laitos kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen arviointisuunnitelmassa Ilmatieteen laitoksen näkökulma koskee erityisesti sää-, olosuhde- ja ilmastotietoja ja niiden hyödyntämistä osana liikennejärjestelmää, ja se miten ne kytkeytyvät suunniteltuihin vaikutusarviointeihin.

Arviointisuunnitelman mukaan valmistelun aikana arvioidaan toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia. Suunnitelman arvioitavat vaikutukset ovat saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso, taloudellinen kestävyys, ekologinen kestävyys, sosiaalinen kestävyys, sekä liikennejärjestelmän turvallisuus.

Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen on liitetty toimenpidetekijät liikenteen sujuvuudesta ja häiriöttömyydestä eri liikennemuodoilla sekä kauppamerenkulun toimintaedellytykset. Vastaavia toimenpiteiden vaikutuksia arvioidaan kauppamerenkulun ja lentoliikenteen toimintaedellytysten kautta, jotka riippuvat vahvasti myös sää- ja olosuhdetiedoista. Alueiden välisissä sekä sisäisissä toimenpiteissä ja vaikuttavuusarvioissa sää- ja olosuhdetietojen voidaan nähdä liittyvän suunnitelmassa mainittuun liikenneyhteyksien palvelutasoon. Aluerakenteen ja alueiden kehitysedellytysten muutokset saavutettavuudessa koskevat muun muassa alueellisten yhteyksien kunnossapitoa, jonka keskeisiin edellytyksiin kuuluu maaliikenneverkon talvikunnossapidon kelipalvelut.

Kuljetuksiin, kuljetusketjuihin ja matkoihin liitettyjen toimenpiteiden osalta suunnitelma tunnistaa eri liikennemuotojen palvelutason. Tässäkin kokonaisuudessa palvelutasoon tärkeästi vaikuttaa sää

ja keli (mm. matka-aika, häiriöherkkyys ja onnettomuusriski) ja sitä kautta sää- ja olosuhdepalvelujen hyödyntämisen aste ja tehokkuus. Kuvattujen tekijöiden toimenpiteiden vaikutuksia arvioidaan palvelutason ja käyttäjähäyötyjen kautta.

Suunnitelmassa todetaan, että liikennejärjestelmään tehtävät muutokset ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia, jos toimenpiteillä saatavat hyödyt yhteiskunnalle ovat suuremmat kuin niiden aiheuttama kustannusten lisäys. Yhteiskuntataloudellisen kustannustehokkuuden arvioinnissa sää- ja olosuhdetietoja ei erikseen mainita. Jos kuitenkin katsotaan, että sääpalvelut kuuluvat osaksi liikennejärjestelmää, mainittu ehto tutkitusti toteutuu sääpalvelujen moninkertaisina hyötyinä yhteiskunnalle. Taloudellisen kasvun edellytysten tarkastelussa on lueteltu monia arvioitavia vaikutuksia. Tämän listan lisänä voisi arvioida avoimen datatalouden luomia mahdollisuuksia taloudelliselle kasvulle. Sää- ja olosuhdetietojen osalta asia kytkeytyy suoraan avoimesti jaettavaan data-aineistoihin.

Vaikutuksista ekologiseen kestäväyteen on ensin huomioitu liikennejärjestelmän ilmastovaikutukset. Niitä arvioidaan esimerkiksi liikennesuoritteiden, kulkumuoto- ja kuljetusmuotojakauman, käyttövoimien ja ajoneuvokannan tehokkuuden kautta, sekä perustuen aiempiin tutkittuihin vaikutusarvioihin kasvihuonekaasupäästöjen määrästä ja liikenteen energiankulutuksesta. Ilmastonmuutokseen sopeutumisessa toisaalta arvioidaan vaikutuksia esimerkiksi häiriö- ja poikkeustilannejärjestelmien toimintakykyyn ja laajuuteen, sekä huoltovarmuuteen ja mahdollisuuksiin varautua muutoksiin. Näissä vaikutustarkasteluissa tulisi varmistua, että huomioon otetuksi tulee tutkittu tieto siitä, millaisia vaikutuksia ilmastonmuutoksella arvioidaan olevan eri liikennemuodoille keskeisten sää- ja meriolosuhteita kuvaavien suureiden osalta.

Viimeisenä kokonaisuutena arvioidaan vaikutuksia eri liikennemuotojen turvallisuuteen sekä liikennejärjestelmän tietoturvallisuuteen. Liikenteen turvallisuudelle sää- ja meriolosuhteilla ja näihin liittyvillä havainnoilla, varoituksilla ja ennusteilla on jälleen tärkeä merkitys. Tämä näkökulma ei arviointisuunnitelmassa kuitenkaan selkeästi nouse esiin. Vaikutusarvioissa viitataan muun muassa eri liikennemuotojen onnettomuusriskien arviointiin, mikä kytkeytyy myös nimenomaan sääolosuhteiden aiheuttamaan onnettomuusriskiin ja vastaaviin vaikutusennusteisiin esimerkiksi tieliikenneonnettomuuksien määrästä. Liikenteen tietoturvallisuuteen vaikuttaa riippuvuus viestintä- ja sähköverkoista, joiden toiminta puolestaan riippuu etenkin äärevien sääolosuhteiden esiintymisestä, avaruussäästä sekä ääritilanteisiin varautumisesta. Tämänkaltaisten vaikutusten ketjuuntuminen ei suoraan tule esiin vaikutusarviosuunnitelmassa.

Edellä on tarkasteltu vaikutusarvioinnin kytkentöjä Ilmatieteen laitoksen tuottamiin palveluihin ja tietoihin. Monissa kohdin yhteys vaikutusarvioihin löytyy myös sää- ja olosuhdepalvelujen suhteen, mutta se miten sää- ja olosuhdetietojen merkitys tulee huomioon otetuksi vaikutusarvioinnissa, lopulta riippuu käytettyjen vaikutusarviomenetelmien yksityiskohdista.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Sää- ja olosuhdetiedot vaikuttavat liikenteeseen monin tavoin, mikä näkökulma ei suoranaisesti sisälly liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarviointeihin. Näitä kytkentöjä ja vastaavat havainnot on kuvattu edellisen kohdan vastauksessa.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

-

Hyrkkänen Juhana
Ilmatieteen laitos

Poutiainen Jani
Ilmatieteen laitos