

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

-

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- Liikenneverkko ja solmukohtat
- Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
- Liikennejärjestelmän tukitoimet
- Muut toimenpiteet

-

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiskunnalliset päämäärät on todettu hyvin.

Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnallisia päämääriä ovat Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Tarkoitus on vastata ihmisten ja elinkeinoelämän erilaisiin liikkumis- ja kuljettamistarpeisiin eri puolilla Suomea.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarpeen luomaan pitkänteisyyttä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman rakenne: tavoitteet - linjaukset - toimenpiteet on looginen ja hyvä.

Ympäristövaikutusten arviointi puuttuu luonnoksesta vielä. Se olisi ollut myös lausuntokierroksen kannalta oleellinen.

Yksittäisiä huomioita

Metsähallitus kiinnitti liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta lausuessaan huomiota liikennejärjestelmän keskeiseen asemaan tavoiteltaessa Suomen hiilineutraaliutta 2035. Tyytyväisenä voi todeta, että ilmasto-vaikutukset ja niiden vähentäminen ovat nyt hyvin esillä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Ilmasto-vaikutusten osalta olisi kuitenkin hyvä huomioida myös liikenneinfran rakentamisen rooli metsäkadossa. Tämä ei tarkoita sitä, ettei metsäalueille voisi sijoittaa uutta tarpeellista liikenneinfraa, vaan sitä, että tästä aiheutuva metsäkato pyrittäisiin minimoimaan niin ajallisesti kuin pinta-alojenkin suhteen. Tarkoittaen esimerkiksi sitä, että rakentamisen aikana tarvittavat alueet ja vanhat tarpeettomiksi käyneet väylät metsitettäisiin mahdollisimman pian rakentamisen jälkeen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmassa oli luonto ja sen monimuotoisuus hyvin huomioituna. Nyt lausuttavana olevassa varsinaisessa suunnitelmassa ei kuitenkaan huomioida mitenkään luonnon monimuotoisuutta yhtenä kehittämisen liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohdista. Liikenneverkon ei tulisi tarpeettomasti pirstoa monimuotoisuuden

säilymisen kannalta keskeisiä yhtenäisiä laajoja luontoalueita ja toisaalta ekologisia yhteyksiä tulisi olla riittävästi varmistamaan eliölajien siirtyminen luontoalueelta toiselle.

Ilmaston lämpenemisen ja kelirikkoaikojen pitenemisen vaikutus liikenneverkkoihin (erityisesti alemman tasoiseen yleiseen tiestöön) ja tästä aiheutuvat ongelmat mm. metsäteollisuudelle välttämättömissä raakapuukuljetuksissa olisi hyvä huomioida laajemmin. Suunnitelmassa lisätään rahoitusta sekä alemman tasoisen yleisen tieverkon että yksityisteiden osalta, mutta pidämme tätä lisäystä pienehkönä verrattuna ongelman jo nyt nähtävissä olevaan laajuuteen ja vakavuuteen. Myöskään yhteiskuntarakenteen tiivistäminen ei poista tarvetta lisätä merkittävästi panostusta alemman tasoisen väyläverkon osalta.

Metsähallituksen retkeilykohteet, erityisesti kansallispuistot sekä matkailukeskukset ovat jääneet usein liikenneverkon kehittämisessä huomiotta. Kävijämäärältään suuria kohteita on yksityisen tieverkon takana, mikä muodostaa alueiden saavutettavuuden ja liikenteen turvallisuuden ja julkisen liikenteen järjestämisen kannalta pahoja puutteita.

- Metsähallituksen hallinnoimilla retkeilykohteilla mitattiin viime vuonna yli 9 milj. käyntiä. Määrä on valtakunnallisesti merkittävä. Jokainen kansallispuiston hoitoon käytetty euro palautuu kymmenkertaisena takaisin paikallistalousvaikutuksina. Luonnossa liikkuminen lisää merkittävästi myös hyvinvointia ja terveyttä.
- Kasvukeskittymien ympäristössä sijaitseville retkeilykohteille (kansallispuistot ym.) tulisi olla kattavampi julkinen liikenne. Lisäksi matkailukeskittymien sisällä pitäisi kyetä järjestämään toimiva julkinen sisäinen liikenne.
- Siellä missä julkisen liikenteen järjestäminen ei ole mahdollista, tulisi olla riittävästi ekologisten liikkumismuotojen tukiverkkoa: esim. sähköautojen latauspisteitä.
- Kansallispuistoissa sijaitsevien, retkeilyn ja kansallispuistoon tutustumisen kannalta oleellisten teiden tulisi olla yleisen tieverkon piirissä ja niiden hoito tulisi olla riittävästi resursoitu.
- Merialueilla ja muilla vesialueilla sijaitsevien kansallispuistojen ja muiden retkeilykohteiden julkinen liikenne tulisi järjestää riittävällä tavalla, esim. yhteysaluksilla.
- Kansallispuistojen ja retkeilykohteiden esteettömyyttä lisätään lähivuosina tuntuvasti, joten niille liikkumisen julkisella liikenteellä tulisi olla myös mahdollisimman esteetöntä.

Edellä mainitut seikat vaikuttavat näiden alueiden saavutettavuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyteen ja liikkumisen turvallisuuteen. Näiden alueiden saavutettavuuden kehittäminen tulisikin todeta liikenneverkkosuunnitelmassa.

Metsähallitus kiinnitti arviointisuunnitelmasta lausueessaan huomiota elinkeinoelämän tarpeisiin ja kansallisen kilpailukyvyn huomioimiseen, näiden osalta voi todeta niiden oleva nyt hyvin huomioituna. Matkailu tunnustetaan kasvavana ja kansainvälisille markkinoille suuntautuneena

elinkeinona, joka on riippuvainen hyvistä liikenne-yhteyksistä, kansainvälisen matkailun osalta erityisesti lentoyhteyksistä. Matkailun tarpeiden osalta suunnitelma voisi olla vielä konkreettisempi, se voisi tukeutua selvemmin esimerkiksi Suomen matkailustrategiaan vuosille 2019-2028 (TEM).

Lisätietoja lausunnosta antaa kehitysjohtaja Tapio Pouta, sähköposti: tapio.pouta@metsa.fi.

Juha S. Niemelä

pääjohtaja

Niemelä Juha
Metsähallitus

Yliruka Marja
Metsähallitus