

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Saavutettavuus

- Matkaketjujen tarpeen kartoitus esim. kunnissa olisi tärkeää.
- Toimenpiteet tulisi mitoittaa todellisen tarpeen mukaan (vertaa myös yksityisteiden rahoituksen raju lisäys: ei kannata rahoittaa, jos ei ole todellista tarvetta).
- Suomessa on hyvä liikenneverkko ja kaikkialle pääsee (tiet ja radat), siten olemassaolevan verkon ylläpito on taloudellisestikin parempi ratkaisu kuin täysin uusien rakentaminen. Kohdistuvatko toimenpiteet ja hankkeet edes yhteiskuntataloudellisesti oikein esim. uusien ratojen osalta (esimerkiksi Turun tunnin rata?).

Kestävyys

- Kestävyudeksi ei riitä että "ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti pääkaupunkiseudulla". Kyllä liikenteen päästöjen tulee vähentyä, ja se koskee kaikkia. Nyt kasvihuonekaasupäästöt eivät ole merkittävästi vähentyneet vuoden 1990 tasosta. Tämänkin suunnitelman kokonaisvaikutus kasvihuonekaasupäästöihin on vain lievästi myönteinen. Toisaalta liikkumistarpeen vähentyminen tulee huomata: Etätyön määrän lisääntyminen vähentää liikennettä. Nykyinen tietopohja ei mahdollista tulevaisuuden ennakoimista riittävän hyvin.
- Päästövähennys vuoteen 2032 mennessä perustuu pääasiassa ajoneuvokannan ja käyttövoimien muutokseen. Kun pitää absoluuttisestikin vähentää päästöjä, lisää konkretiaa ja ohjauskeinoja tarvitaan.
- Fossiiliin perustuvaa autoilua (sekä henkilö- että raskas liikenne) pitää vähentää. Tähän lisää keinoja: esimerkiksi tiemaksut (tietullit) pääkaupunkiseudulla.

- Aiheuttaja maksaa -periaatteen käyttöä tulee lisätä: teiden ja muun infran käyttäjän tulee myös maksaa.

- Altistuminen liikenteen haitoille on saatava vähenemään: Terveysvaikutukset mm. melusta ja ilmanlaadusta varsinkin suurilla kaupunkiseuduilla ovat vakavia. Jo noin miljoona ihmistä asuu melualueilla: tämän ei saa antaa lisääntyä. Parhaiten melua sekä ilmanlaatua voi ehkäistä liikennettä vähentämällä.

Toimintaympäristön muutoksista aiheutuvat riskit

- raskaan liikenteen osalta Suomessakin nähty esim. satamien osalta: rakennetaan kallis infra ja kohta sen jälkeen liikennöijät kuitenkin siirtyvät muualle.

- Yhteistyö ja varautuminen kulkumuutosiirtymiin sekä yhteisrahoitusmalli voivat ehkäistä virheinvestointeja.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

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

- on tärkeää, että rahoitusta annetaan vain todella yhteiskuntataloudellisesti tehokkaisiin kohteisiin - tämä on hyvä periaate.

- enemmän julkiseen liikenteeseen ja matkaketjujen parantamiseen

- Lentoliikenteen tuki on kyseenalaista ilmaston kannalta.

- Kävelyn ja pyöräilyn tuki liian pieni (3,5 M€) verrattuna esim. yksityisteiden (25 M€) tukemiseen.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Ei riittävästi. Liikennemääriä ja sen haittoja tulee vähentää.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Ohjelman myönteiset ympäristövaikutukset ovat riittämättömät.

Vaikutusten arviointi

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

Vaikutusten arviointia tulee täydentää kokonaisuudessa ympäristövaikutusten osalta. Toimenpideohjelman välittömät ympäristövaikutukset ovat tunnistettu suurelta osin riittävästi, mutta välillisiä ympäristövaikutuksia ja etenkin yhteisvaikutuksia muiden vaikutusten kanssa ei ole tunnistettu riittävästi. Ympäristövaikutuksia ei ole myöskään riittävästi arvioitu määrällisesti, kuten toimenpideohjelman vaikutusarvioinnissa todetaan. Suurimmat puutteet liittyvät luonnon monimuotoisuusveloitteiden täyttymisen arviointiin.

Vaihtoehtovertailuna 0 ja 1 pitäisi lailla kieltää. Olisi ollut hyvä esittää vaikkapa 2-vaihtoehto joka olisi korostanut ympäristökestävyyttä.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Luonnon osalta vaikutuksia ei ole ymmärretty riittävän merkittävänä. Liikenneväylät pirstovat elinympäristöjä ja vaikeuttavat eläinten liikkumista sekä leviämistä. Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen voivat ne olla paikallisesti isoja ja merkittäviä. Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ovat välillisiä ja aiheutuvat uusiin väylähankkeisiin kytkeytyvästä maankäytön muutoksesta, mikä on hankkeitaikin suurempi ongelma esim. Uudellamaalla. Hankkeissa kiviainesvarojen käyttö on suurta. Neitseellisten luonnonvarojen käyttöä pitää vähentää - ei lisätä.

Yleistä

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

Ympäristöjärjestöt mukaan alusta alkaen.

Veistola Tapani
SLL - Lausunnon valmisteluun osallistuivat Uudenmaan piirin toiminnanjohtaja Ursula Immonen, ympäristöjuristi Matti Kattainen ja suojelupäällikkö Tapani Veistola. SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO RY
Toimeksi saaneena suojelupäällikkö Tapani Veistola