



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo(a)lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö 21.1.2021

**Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto valtakunnallisen
liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostuksesta ja vaikutusten arvioinnista
(SOVA-laki 200/2005)**

Valtioneuvoston asetus viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista edellyttää, että "suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaavan viranomaisen on kuultava ympäristöselostuksessa annettavien tietojen laajuudesta ja yksityiskohtaisuudesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta".

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) ja valtioneuvoston asetuksen (1392/2014) mukaisesti tämän lausunnon on antanut ELY-keskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue.

Yleistä

Ympäristöselostuksesta saa pääosin riittävän hyvän kuvan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksista. Vaikutuksia on kuitenkin arvioitu lähinnä laadullisesti, eikä määrällisesti. Tämä tekee vaikutusten seurannasta haastavaa. Uudenmaan ELY-keskus nosti esille jo edellisen vaiheen lausunnossa, ettei ympäristövaikutusten arviointia voida siirtää hankkeisiin, vaan ympäristövaikutusten tulee arvioida nyt kyseessä olevan suunnitelman tarkkuus huomioon ottaen. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että arviointia olisi tullut tehdä myös määrällisillä mittareilla.

Ympäristöselostus on sekava, koska siinä on pyritty yhdistämään useita eri vaikutusarviointeja. Arvioitavien asioiden lähtökohdat ovat erilaisia, vaikka kaikissa käsitelläänkin pääosin samoja teemoja. Varsinainen SOVA-arvioinnin osuus on vain muutaman sivun mittainen. Arviointi on hyvin yleispiirteinen. SOVA-arviointi on jäänyt ympäristöselostuksessa muiden arviointien jalkoihin.

Vaikutusten arviointi kuitenkin vastaa SOVA-lain sisältövaatimuksia ja arvioinnissa on esitetty perustellusti myös useita kielteisten vaikutusten vähentämismahdollisuuksia. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että SOVA-

arviointia olisi tullut painottaa ja perustella yksityiskohtaisemmin. Tällaisenaan arviointi jää hyvin yleispiirteiseksi ja sen vaikuttavuus jää epäselväksi.

Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomioita seuraaviin yksityiskohtaisempiin kysymyksiin ympäristöselostuksessa:

Ilmastonmuutos ja ilmastovaikutukset

Ympäristöselostuksessa on huomioitu pääosin kattavasti liikennejärjestelmän vaikutukset ilmaan ja ilmastoon. Kaikki valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman omat tavoitteet pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Tätä vasten on erityisen huomattavaa, että suunnitelman vaikutus liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseen arvioidaan marginaaliseksi vaikkakin myönteiseksi. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi suunnitelman sisältämiä toimenpiteitä pitäisi muuttaa siten, että sillä saataisiin aikaan suurempia liikenteen kasvihuonekaasupäästövähennyksiä.

Ympäristöselostuksen ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyvät kohdat eivät ota huomioon ilmastonmuutoksesta aiheutuvia haasteita terveydelle ja ympäristölle. Etelä-Suomessa ilmaston lämpeneminen voi lisätä sulien tienpintojen talvista esiintyvyyttä myös matalamman tienhoitotason teillä, joka taas lisää nastarenkaiden käytöstä johtuvia pienhiukkaspäästöjä ja kiihdyttää tien kulumista. Tulisi myös arvioida, kasvaako katupölyn määrä kaupunkiympäristöissä tämän seurauksena. Jos sadanta lisääntyy, se kiihdyttää ilmastonmuutoksen tiesuolan valumista vesistöihin, joka puolestaan voi aiheuttaa paitsi pohjaveden myös vesistöjen ekologisen tilan heikkenemistä.

Ekologista kestävyyttä käsittelevässä osiossa ilmastovaikutuksia ei oikeastaan ole arvioitu, vaan selostuksessa listataan liikennesektorin päästövähennyskeinoja. Toimenpiteiden vaikutukset ilmastonmuutokseen todetaan vähäisiksi. Toimenpidekokonaisuuksien ympäristövaikutuksia on arvioitu epäselvästi. Paikoin sen mukaan, miten toimenpidekokonaisuudet kytkeytyvät haittavaikutusten torjuntakeinoihin (melu ja ilmanlaatu), paikoin sen mukaan, miten toimenpidekokonaisuudet vaikuttavat haittavaikutukseen vaikuttaviin tekijöihin (liikennetärinä), paikoin suhteuttamalla toimenpidekokonaisuudet eräisiin liikennesektorin aiheuttamien haittavaikutusten lajeihin (luonnon monimuotoisuus), paikoin sen mukaan, miten toimenpidekokonaisuudet kytkeytyvät tehokkuutta parantaviin keinoihin (luonnonvarojen käyttö ja materiaalitehokkuus) ja paikoin sen mukaan, miten toimenpidekokonaisuudet kytkeytyvät eräitä riskejä lieventäviin keinoihin (vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit).

Olisi selkeämpää yksiselitteisesti arvioida suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien ympäristövaikutuksia, kuin suhteuttaa niitä torjuntakeinoihin, haittavaikutuksiin vaikuttaviin tekijöihin tai riskejä lieventäviin keinoihin.

Käsite "toimenpidekokonaisuus" tulisi avata, sillä niihin viitataan jatkuvasti ympäristöselostuksessa mutta se, mitä toimenpidekokonaisuudella tarkoitetaan, ei käy ilmi liikennejärjestelmäsuunnitelmasta eikä ympäristöselostuksesta.

Luonnon monimuotoisuus

Luonnon monimuotoisuuden väheneminen on ilmastonmuutoksen lisäksi kriittinen globaali ja valtakunnallinen ongelma. Luonnon monimuotoisuuteen liittyviä kysymyksiä ei ole käsitelty suunnitelmassa riittävästi. Elinympäristöjen pirstoutuminen on tunnistettu nykytilassa ja on nostettu SOVA-arvioinnissa merkittäväksi ongelmaksi. Kuten useassa muussakin kohdassa konkreettinen toteuttaminen on jätetty hankesuunnitteluun. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että strategisessa valtakunnallisessa suunnitelmassa on tarkemmin huomioitava luonnon monimuotoisuuteen liittyvät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja esitettävä periaatteita ja tarpeita yksityiskohtaisen suunnittelun lähtökohdiksi. Luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat vaikutukset on huomioitava myös seurannassa.

Meren- ja vesiensuojelu

Selostuksessa todetaan, että satamaruoppaukset vaikuttavat väliaikaisesti pohjan olosuhteisiin. Todellisuudessa ruoppauksen seurauksena pohjan syvyys kasvaa käytännössä pysyvästi. Varsinkin kaupunkien edustoilla, jokisuistoissa tai satama-alueilla tehtävien ruoppausten yhteydessä veteen voi päästä haitta-aineita, ml. ravintoverkoissa rikastuvat ja pysyvät myrkylliset aineet (esim. POP -yhdisteet). Ruopatut sedimentit on lisäksi läjitettävä jonnekin ja läjityksellä on omat vesistövaikutuksensa. On myös huomioitava, että myös olemassa olevilla väylillä on haitallisia vaikutuksia meriluonnolle. Niin liikennöinti kuin ylläpitoruoppaukset aiheuttavat haitallisia ympäristövaikutuksia.

Lisääntyvä liikenne niin teillä kuin vesillä kasvattaa myös onnettomuusriskiä. Suunnitelmassa tulisi huomioida selvemmin, miten varaudutaan erityisesti öljy- ja kemikaalionnettomuuksien torjuntaan.

Tiesuolauksen merkittävyys on nostettu esille tavoitteissa, mutta sitä ei ole käsitelty vaikutuksissa. Tiesuolaukseen liittyvien haittojen vähentämistarve liittyy paitsi pohjavesialueisiin myös pintavesien suojeluun. Uudenmaan

ELY-keskus katsoo, että aihepiiri ansaitsisi suuremman huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnissa. Vesiensuojelukysymykset tulee huomioida myös vaikutusten seurannassa.

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Merkittävimpiä vaikutuksia tässä teemassa ovat erityisesti liikenteen melu ja tärinä sekä päästöt ilmaan. Liikenteen kasvu lisää melulle alistumista. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että etenkin uusien hankkeiden kohdalla lähtökohtana tulisi olla, että altistuvien kohteiden melu-, runkomelu- ja tärinätasot alittavat ohje- tai suositusarvot.

Huomattavaa on myös se, että myös olemassa olevilla liikenneväylillä ja radoilla pelkällä liikennöinnin muutoksella voi olla merkittäviä vaikutuksia läheisten alueiden melu-, tärinä ja/tai ilmanlaatutilanteeseen. Esimerkiksi rataosuudella tapahtuva liikennöinnin muutos raskaammalla kalustolla tapahtuviin kuljetuksiin voi aiheuttaa lähialueilla merkittäviä melu- ja tärinähäiriöitä, joihin ei ole voitu varautua lähialueiden maankäyttöä suunniteltaessa ja toteuttaessa.

Lopuksi

Johtopäätöksissä liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristövaikutukset on arvioitu kokonaisuutena vähäisiksi. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että ympäristövaikutukset ovat todennäköisesti vähäistä suurempia, epävarmuustekijät ja arvioinnin yleispiirteisyys huomioiden. On myös huomioitava, että suunnitelman toteutumisessa on epävarmuustekijöitä. Tarvittavat investointipäätökset voivat olla hyvin erilaisia kuin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ehdotukset. Ympäristönäkökohtien huomioon ottaminen jää paljolti jatkosuunnittelun varaan.

Jatkossa on tarpeen määrittää mitattavia vaikutuksia, jotta seuranta ja muutostarpeiden tunnistaminen ei jää vain yleispiirteisen laadullisen arvioinnin varaan.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Annukka Engström ja ratkaissut johtaja Satu Pääkkönen.

Tämä asiakirja KEHA/4000/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/4000/2019 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Engström Annukka 23.02.2021 10:24

Ratkaisija Pääkkönen Satu 23.02.2021 10:36