

**Asia: VN/18780/2023 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).** Liikenne- ja viestintäministeriö, 5.3.2025.

## **Suomen ilmastopaneeli**

Heikki Liimatainen, sihteeristö Marja Salo

## **Taustaa**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki).

Ilmastopaneelin näkemykset on muodostettu lausuntopyynnön kysymysten mukaan.

## **Suomen Ilmastopaneelin näkemykset**

### **Mielipide suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä**

Suunnittelun lähtökohdat ja yhteensovitus ilmastopolitiikkaan

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (VLJS) on erittäin tärkeä työkalu liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen tueksi. Suunnitelma on arvokas paitsi pitkäjänteisemmän ja ennakoitavamman liikennejärjestelmän kehittämisen, myös liikennejärjestelmän nykytilan analyysin kehittämiseksi tehdyn työn vuoksi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa samanaikaisesti on valmisteltu energia- ja ilmastostrategiaa mutta tämän näkökulmat eivät näytä vaikuttaneen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, eikä niitä mainita listassa huomioiduista ohjelmista ja strategioista.

Suunnittelun lähtökohdissa ei ole myöskään täysin selvää, mihin ”kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä” viittaa: Suomen ilmastolakiin, jossa on hiilineutraaliustavoite vuoteen 2035 mennessä vai EU:n hiilineutraaliustavoitteeseen vuoteen 2050 mennessä? Liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on valtakunnallinen liikenne-ennuste, jonka mukaan tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 % vuoteen 2060 mennessä. Tähän ennusteeseen liittyviä epävarmuuksia sivutaan, mutta jää kyseenalaiseksi, kuinka paljon tämä lähtökohta on vaikuttanut liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin.

Liikenne-ennustetta ei tule ottaa sellaisenaan suunnitelman lähtökohdaksi, koska kyse ei ole luonnonlaista, vaan liikennejärjestelmäsuunnitelman linjaukset ja tulevat valinnat mm. liikennemuotojen rahoituksen suhteen määrittävät todellisen suoritekehityksen. On selvää, että henkilöautojen liikennesuoritteen kasvu 46 % vuoteen 2060 mennessä ei ole linjassa ilmastotavoitteiden saavuttamisen kanssa. Tämän vuoksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi linjata toimenpiteistä, jotka estävät henkilöautojen liikennesuoritteen kasvun, Fossiilittoman liikenteen tiekartan (2021) linjauksen mukaisesti. On myös huomattava liikenne-ennusteen taustalla olevat vanhentuneet oletukset Suomen väestökehityksestä, autokannan muutoksesta, etätyön

lisääntymisestä ja sähköautojen halvempien käyttökustannusten vaikutuksesta liikennesuoritteeseen.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (KAISU) on myös valmisteltu samanaikaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa ja tämän osalta todetaan, että samansuuntaisuus on varmistettu. Epäselväksi jää, kuinka tämä on varmistettu ja mitä varmistaminen tarkoittaa. Ympäristöselostuksessa todetaan, että perusennusteessa ei ole huomioitu Orpon hallitusohjelman mukaisen jakeluvaihtoimen muutoksen vaikutuksia, jotka lisäävät liikenteen päästöjä vähintään 4,8 Mt vuoteen 2027 mennessä. Päästöt kasvavat myös, jos autokannan sähköistyminen ei etene perusennusteen oletusten mukaisesti,

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ilmastovaikutuksista puolestaan todetaan, että kehittämishankkeiden myötä väylien rakentamisen ja kunnossapidon päästöt kasvavat selvästi enemmän ja nopeammin kuin kulkutapasiirtymän päästöjä vähentävä vaikutus on. Arvioinnin päätelmänä esitetään, että suunnitelman toimenpiteet heikentävät jonkin verran ekologista kestävyttä kokonaisuutena, joskin lisärahoituksen katsotaan helpottavan ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Vaikka tarkat määrälliset arviot suunnitelman toteuttamisen vaikutuksista kasvihuonekaasupäästöihin puuttuvat, voidaan todeta, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on vahvasti ristiriidassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteiden kanssa.

### **Suunnitelmaluonnoksen rahoituksen kohdentaminen rahoitusohjelman sisällä**

Ilmastopaneeli pitää hyvänä periaatetta maantieverkon parantamisrahoituksen kohdentamisesta kävely- ja pyöräliikenteen väylien parantamiseen ja kehittämiseen, mutta pitää rahoituksen tasoa riittämättömänä laajamittaisten kulkutapasiirtymien saavuttamiseksi. Samoin pidämme hyvänä liikkumisen ohjauksen avustusten kohdistamista lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin. Jalankulun ja pyöräliikenteen parantamiseen on kuitenkin varattu vain 2,7 miljoonaa euroa vuosittain vuosille 2026–2028. Vaikka korotusta olisi vuoden 2029 jälkeen tulossa 2 miljoonaa euroa vuosittain jää osuus rahoitusohjelmasta edelleen erittäin alhaiseksi verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelman kokonaisrahoitukseen. Panostusten tulisi olla selkeästi suuremmat, jos halutaan vaikuttavasti edistää kävelyä ja pyöräilyä.

Lentoasemaverkosto on liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan tappiollinen eikä tälle näy muutosta tulevaisuudessa. Kuitenkin tätä kannattamatonta lentoasemaverkostoa tullaan edelleen ylläpitämään vuoteen 2027. Alle tunnin lentoja ei ole tarkoituksenmukaista tehdä taloudellisten tai muiden kestävyysnäkökulmien puolesta ja onkin tervetullutta, että verkostoa suunnitellaan uudelleen.

### **Mielipide suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)**

Vaikutusarvioinnissa ei esitetä määrällisiä arvioita suunnitelman toteuttamisen vaikutuksista kasvihuonekaasupäästöihin. Suunnitelma ei vaikutusarvioinnin mukaan sisällä käyttövoimiin tai ajoneuvokannan energiatehokkuuteen liittyviä toimia ja suunnitelmalla arvioidaan olevan vaikutuksia suoritteeseen. Huomioiden lisäksi perusennusteen päästöarvioihin liittyvät epävarmuudet, suunnitelma on todennäköisesti ristiriidassa päästövähennystavoitteiden kanssa. Vaikutusarvioinnissa olisi tärkeää tuoda selkeästi esille, kuinka suunnitelman toteuttaminen vaikuttaa kasvihuonekaasupäästöihin ja niille asetettuihin tavoitteisiin.

## **Muut huomiot**

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa viitataan neliporrasperiaatteeseen ja digitalisaation mahdollisuuksiin. Digirata-hanketta lukuun ottamatta digitalisaatio ei kuitenkaan näy rahoitusohjelmassa.