HÄMEEN
YMPÄRISTÖKESKUS

Edistämis- ja viestintäosasto 20.6.2006 EVO/73A/2006
HAM-2006-J-48

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 19.5.2006

LAUSUNTO MAALIIKENTEEN RUNKOVERKKOSUUNNITELMAN VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Hämeen ympäristökeskus esittää seuraavassa kommenttinsa maaliikenteen runkoverkkosuunnitelman vaikutusten arvioinnista:

Runkoverkon kärkihankkeet esittävässä raportissa todetaan, että suuriin tulevaisuuden muutostekijöihin, kuten ilmastonmuutokseen, tulee varautua kehittämällä mahdollisimman energiatehokasta ja raideliikennepainotteista maaliikenteen infrastruktuuria. Runkoverkkosuunnitelmassa maantieliikennettä ei kuitenkaan pyritä vähentämään, päinvastoin tieverkkoa kehitetään merkittävästi. Kärkihankkeet ovat hyvin tieliikennepainotteisia varsinkin lyhyellä aikavälillä, konkreettiset toimet liikenteen siirtämiseksi kiskoille ovat vähäisiä. Runkoverkkosuunnitelmasta puuttuvat ekotehokkaat linjaukset. Huolestuttavaa on se, että esitetyillä kärkihankkeiden valinnoilla rajoitetaan tarvittavien valtakunnallisten, nykyistä tieliikennettä huomattavasti ekotehokkaampien liikennemuotojen kehittymistä.

Sivulla 44 mainitaan, että ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole systemaattisesti käyty läpi runkoverkkojen mahdollisten laajennusten tai supistusten ympäristövaikutuksia ja että tämä edellyttäisi huomattavasti yksityiskohtaisempaa hankekohtaista arviointia, joka ei tässä työssä ollut mahdollista. Tämä poistaa mahdollisuuden siihen, että suoritettu arviointi voisi ohjata oikean vaihtoehdon valintaa. Eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia tulisi vertailla ainakin jollain tasolla. Yhtenä vertailtavana vaihtoehtona voisi olla myös kestävän kehityksen vaihtoehto, jossa Suomen maaliikennettä aidosti kehitettäisiin ekotehokkaaseen suuntaan. Tällöin suunnitelmassa tulisi myös perustella, miksi näin ei tehdä.

Ympäristöselostuksessa tulee perustella, miksi jokin toteuttamisvaihtoehdoista on valittu. Tämän osuuden kirjoittaminen onnistuu vasta päätöksenteon yhteydessä, mutta miten valinta tehdään, kun eri vaihtoehtojen ympäristövaikutuksia ei ole vertailtu? Selostuksessa tulee olla lain edellyttämää pohdintaa siitä, ovatko valitut kärkihankkeet ekotehokkain vaihtoehto henkilö- ja tavarakuljetuksille.

Sivulla 44 ei mainita, miten suunnitelma vaikuttaa hiukkaspäästöihin, eikä ympäristöselostuksessa oteta kantaa siihen, miten ilmapäästöjä yleensä voitaisiin vähentää. Ympäristövaikutusten arviointi on melko suppea ja osittain hieman turhan positiivinen ja ristiriitainen; toisaalta todetaan tieliikenteen kasvavan ja yhdyskuntarakenteen hajautuvan, mutta toisaalta oletetaan tieliikenteen päästöjen vähenevän.

Suunnitelman arvioinnista puuttuu lain edellyttämä Suomen ympäristön nykytilan ja merkittävimpien ympäristöongelmien kuvaus. Lisäksi suunnitelman vaikutusten seurannan pitäisi olla jo pidemmälle mietittynä tässä vaiheessa, nyt on vaikeaa ottaa kantaa sen riittävyyteen.

Tekstissä mainitaan, että runkoverkkosuunnitelman vaikutus liikenteen kulkumuotojakaumaan on vähäinen ja tieliikenteen kasvu on riippumaton suunnitelmasta. Runkoverkkosuunnitelma tulisi kuitenkin nähdä mahdollisuutena vaikuttaa maaliikenteen tulevaisuuteen. Suunnitelma ottaa kestävän kehityksen vastaisesti esimerkiksi henkilöautoliikenteen kasvun itsestäänselvyytenä, samoin raideliikenteen vähäisen merkityksen. Suunnitelmassa myös todetaan, että se tukee tieliikenteen ja tiekuljetusten kilpailukykyä vähemmän haitallisiin liikennemuotoihin verrattuna. Miksi näin toimitaan? Kestävän kehityksen näkökulmasta nyt pitäisi panostaa huomattavasti enemmän jo olemassa olevien teiden ja ratojen kehittämiseen ja uusien ratojen rakentamiseen ja sen jälkeen arvioida, onko samalla alueella olevan tien kehittäminen tai uusien tielinjausten rakentaminen tarpeen.

Jotta ilmastonmuutosta voidaan jarruttaa, on otettava nykyistä paljon järeämpiä keinoja käyttöön päästöjen vähentämiseksi. Teiden jatkuva kehittäminen saattaa pitkällä tähtäimellä olla myös turhaa. Kun kehityskäytävät tiivistyvät, uusia ratoja rakennetaan ja työmatka- sekä tavaraliikenne saadaan siirtymään suurelta osin raiteille, teiden käyttöaste saadaan laskemaan.

Johtaja Harri Kallio

Aluekehittämispäällikkö Mirja Lumiaho-Suomi