

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Mielestämme määrärahojen ollessa rajallisia, pitää keskittyä pitämään nykyinen tieliikenneverkko kunnossa ja vaarallisimpiin paikkoihin tehdä mahdollisesti liikenneturvallisuutta parantavia muutoksia kuin avata uusia hankkeita uusien teiden rakentamiseksi. Kun nämä ovat kunnossa niin vasta sen jälkeen tulisi miettiä uusia hankkeita.

Kunnossa oleva liikenneverkko on myös ympäristön kannalta tärkeää matka-aikojen ollessa lyhyempiä ja kaluston pysyessä kunnossa verrattuna jatkuvaa korjausvelkaa potevaan liikenneverkkoon.

Sama koskee muutakin liikennettä mutta siellä vaikuttaa toki se, mitkä reitit ovat tärkeimpiä kansalaisten ja yritysten kannalta.

Henkilöauton päästöt alittavat monessa tilanteessa joukkoliikenteen päästöt tieliikenteessä nykyisillä joukkoliikenteen täyttöasteilla. Tämä tekee siitä kestävämpää. Lisäksi henkilöautoilun ajonaikaiset päästöt ovat kokoajan vähentyneet ja ne vähenevät edelleen sekä poistuvat teknisen kehityksen myötä.

Henkilöautoilu on myös tehokkaampaa ajatellen ihmisten rajallista aikaa työn, perheen ja asioiden hoidon kannalta - ajansäästö sekä matkaketjutuksen helppous.

Liikenteen uusia palveluja ei pitäisi luoda ja tuottaa lisää veronmaksajien rahalla, koska määrärahat eivät riitä nytkään säälilliseen teiden ylläpitoon ja kehittämiseen. Suomen kokoiseen maahan ei myöskään tule rakentaa liikennejärjestelmiä, jotka lisäävät byrokratiaa ja kustannuksia veronmaksajille ja palvelujen tai teiden käyttäjille.

Yksityisautoilijoita on enemmistö autoilijoista. Heidän näkökulmansa jää kuitenkin tähän nähden liian pieneen rooliin suunnittelussa ja päätöksissä, jotka koskevat ja koskettavat tieliikennettä.

Heidän vaikutusmahdollisuuksiaan tulee lisätä muutenkin kuin Kansalaisparlamentin tapaisilla lyhytaikaisilla vaikutusmahdollisuuksilla.

Valmistelun ja vuorovaikutuksen tulee olla jatkuvaa ja aktiivista ja eri sidosryhmien ottaminen riittävästi mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun kaikissa vaiheissa on tärkeää, jotta asioihin olisi aidosti mahdollista vaikuttaa. Pajoihin, työryhmiin ja kuulemistilaisuuksiin pitää varata riittävästi aikaa, niitä pitää järjestää riittävästi eri vaiheissa ja niiden ajankohdista tulee saada tietoa ajoissa.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Ensimmäisessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kuvaillaan, että vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle.

”Liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille. Ihmiset ja yritykset ovat pääasiassa tyytyväisiä liikennejärjestelmään. Liikennejärjestelmä on luonut edellytykset täsmälliselle, ennakoitavalle ja sekä ihmisten että elinkeinoelämän tarpeet huomioivalle liikenteelle.”

”Asiakkailla on helposti saatavilla olevaa ja luotettavaa tietoa liikenteen palveluista. Liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa eikä kenenkään tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä liikenteessä.

Päivitettävän visioon pitää ehdottomasti tuoda selkeyttä ja varmuutta siihen, että liikennejärjestelmä takaa hyvän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle ja, että ihmiset ja yritykset ovat tyytyväisiä liikennejärjestelyihin.

” Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestävällä kulkutavoilla. Infrastruktuurin ja palveluiden kehittämisen myötä joukkoliikenne muodostaa kestävä liikenteen rungon. Raideliikenteen kehittäminen on tehokkaasti mahdollistanut kestävä yhdyskuntarakennetta suurimmilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välisten yhteyksien varrella. Tietotyössä on siirrytty merkittävästi osin etätyöskentelyyn ja etäteknologioita käytetään paljon myös erilaisissa palveluissa. Kävelen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautoilla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla. Uusien monipuolisten liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden käyttö on vakiintunut osa ihmisten arkea.

Kasvat kaupunkiseudut ovat talouskasvun vetureita ja elinympäristöiltään houkuttelevia. Taajamissa ja haja-asutusalueilla on käytössä nykyistä parempaa palvelutasoa tarjoavia ja ihmisten tarpeisiin vastaavia liikkumispalveluita. Henkilöautoilun kestävyys on parantunut vähäpäästöisempien käyttövoimien ja ajoneuvoteknologioiden kehittymisen myötä. Myös tavarankuljetuksissa on siirrytty vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat ovat vähentyneet ja riski suuronnettomuuksille on pienentynyt. Koko maassa on mahdollista käyttää fossiilittomia käyttövoimia.”

Visiossa kiinnitetään liikaa huomiota kaupungeissa ja niiden lähiympäristössä tapahtuvaan liikkumiseen verrattuna haja-asutusalueisiin.

Lisäksi Suomen olosuhteet tulee huomioida visiossa paremmin, että kävellen ja pyöräillen tehtyjen matkojen lisääntyminen merkittävästi henkilöautoilla tehtyjä matkojen sijaan ei ole realistista edes kaupunkiseuduilla.

Ennakointityö ja tulevaisuustiedon hyödyntäminen on hyvä tiedostaa suunnittelussa, mutta sen ei tule olla merkittävässä roolissa esimerkiksi niin, että se haittaa nykytilannetta ja lähitulevaisuutta, joiden ennustettavuus on parempi. Suunnittelun ei tule tukeutua liikenteen ideologioihin tai sellaisten kehityskulkujen edistämiseen, jotka eivät ole maamme olosuhteista ja lähtökohdista syntyneitä. Liikennesuunnittelun tulee tukeutua realismiin ja maamme sekä kansalaistemme tarpeisiin sekä resursseihin.

Teiden ylläpitoon ei ole riittäviä määrärahoja, vaikka autoilijoilta kerätään moninkertaisesti veroina ja maksuina tieinfraan vuosittain käytettävä summa. Tämä lisää ihmisryhmien välistä epätasa-arvoa, vähentää yhdenvertaisuutta ja lisää epäoikeudenmukaisuutta autoliikenteeseen kohdistuvien rajoitusten suhteellisen osuuden ollessa suuri.

Tieliikenne vaatii myös pysäköinnin huomioimista. Keskeisiä ovat mm. autojen liityntä- ja palvelujen lähelle sijoittuvat pysäköintipaikat, joiden tulee olla ilmaisia ja korkeintaan aikarajoitteisia. Kuntalaisten/kaupunkilaisten tulee päästä kohtuullisesti tasa-arvoisuutta edistäen palvelujen ääreen.

Alemman asteisen tieverkon kunnossapito on merkittävää henkilöliikenteen ohella erityisesti maaseutuelinkeinojen sekä elintarvike- ja metsä-biotalous, että koululiikenteen kannalta.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Uusia tiehankkeita tulee välttää lukuunottamatta liikenneturvallisuutta parantavia hankkeita. Tämä on paitsi ympäristön kannalta kestävämpää niin myös säästää veronmaksajien rahaa, kun ei tarvitse maksaa uusiin hankkeisiin liittyvistä kustannuksista esim. maiden lunastuksista ja suunnittelusta sekä näihin liittyvästä byrokratiasta ja työstä sekä materiaaleista.

Kaikkien uusien hankkeiden, niiden muutosten sekä vanhojen lisähankkeiden tulisi joka tapauksessa käydä läpi YVA-menettely ja kansalaisilla tulee olla tosiasiallinen mahdollisuus vaikuttaa hankkeiden suunnitelmiin ja päätöksiin.

Ruotsalainen Leevi
Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike