

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat kannatettavia strategisia tavoitteita. Toimivuuden yhteydessä olisi kuitenkin tärkeää puhua selkeästi matka-aikojen merkityksestä kaikissa liikennemuodoissa, myös tieliikenteessä. Tieliikenteessä ollaan usein eri toimenpiteiden myötä valmiita kasvattamaan matka-aikoja, vaikka niillä on merkittävä kansantaloudellinenkin vaikutus. Tieliikenne kattaa yli 90 prosenttia niin henkilö- kuin tavaraliikenteestä nyt ja näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Suunnitelmaluonnoksessa puhutaan kyllä matka-aikojen ennakoitavuudesta, mutta se ei ole sama asia kuin matka-aikojen lyhentäminen.

Liikenneturvallisuuden kehittäminen tietopohjaisten analyysien perusteella on tärkeää ja kannatettavaa. Liikenneturvallisuustoimien pitää olla tehokkaita ja ne on tehtävä kokonaisuus, kuten matka-ajat, toimenpiteistä kansalaisille aiheutuvat kustannukset ja muut vastaavat asiat huomioiden. Turvallisuuden kehittymisen osalta autokannan uudistuminen on olennaisessa roolissa. Autokannan uudistuminen liittyy myös kestävyyttä edistäviin toimenpiteisiin.

On tärkeää, että koko Suomi pidetään saavutettavana ja liikenneverkko liikennöitävässä kunnossa. Henkilöauto on kaikkialla maassa useimmiten tehokkain liikkumismuoto, mutta harvaan asutulla maaseudulla se on täysin vaihtoehtoton. Henkilöauton merkitys onkin tunnustettava kulkumuotona. Henkilöautoa käytettäessä tuotetaan käytännössä itse tarvittavat liikkumis- ja kuljetuspalvelut.

Kaupunkialueilla on tärkeää, että liikenne otetaan huomioon jo kaavoitusvaiheessa. Suomessa myös kaupunkialueet ovat varsin harvaan asuttuja ja näilläkin alueilla tehokkaan joukkoliikenteen luominen on haastavaa ja kallista. Samalla kun pyöräilyn ja kävelyn sekä joukkoliikenteen

toimintaedellytyksiin panostetaan, on tärkeää huomioida myös henkilöautoilu. Autoilun tarpeeton haittaaminen vain lisää päästöjä. Liikenteen sähköistymisen myötä erityisesti kaupunkialueilla on kiinnitettävä huomiota myös riittävän latausinfraan rakentamiseen niin, että syntyy myös toimijoiden välistä kilpailua.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tieverkosto on Suomen verisuonisto ja sen kunnosta on pidettävä hyvää huolta. Valtion tieverkon korjausvelka on kasvanut jo liki 2,6 miljardiin euroon. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa toimenpiteiden ja rahoituksen painopistettä tulisi suunnata voimakkaammin tieverkolle. Maanteiden kunnossapitoon ja parantamiseen tulee panostaa, jotta korjausvelka ei tulevaisuudessa enää kasvaisi. Korjaustoimenpiteiden tekeminen oikea-aikaisesti tulee myös huomattavasti edullisemmaksi kuin esimerkiksi erittäin huonoon kuntoon päässeiden teiden ja siltojen rakenteiden korjaaminen. Korjausvelan kasvu vaikuttaa negatiivisesti turvallisuuteen ja toimivuuteen, jotka on nostettu suunnitelmassa strategisiksi linjauksiksi.

Kun suunnitelmassa puhutaan liikenneturvallisuuden parantamisesta, on huomioitava, että parantamista tehdään tiestön kuntoon panostamalla eikä esimerkiksi nopeusrajoituksia alentamalla ja painorajoituksia asettamalla. Myöskään suunnitelmassa mainittu nopeusrajoitusjärjestelmän peruseriaatteiden selkeyttäminen sekä rajoitusten asettamista koskevan prosessin kehittäminen ei saa tarkoittaa nopeusrajoitusten alentamista ja se pitäisi suunnitelmaan myös kirjata.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelman rahoitusta pitää suunnata voimakkaammin tieverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen. Suunnitelmassa on hyviä ajatuksia rahoituksen lisäämisessä tulevina vuosina, mutta lisäys on riittämätön ja sen toteutuminen on epävarmaa, koska rahoitus riippuu aina kuitenkin kulloisenkin hallituksen päätöksistä.

SKAL esittää omassa lausunnossaan kokonaisuudessaan rahoituksen tason nostoa miljardin euron tasokorotuksella verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen rahoitustasoon: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin. Autoliitto yhtyy SKAL:n esitykseen.

Hyöty-kustannus -suhteeltaan huonoja hankkeita, kuten kannattamattomia ratahankkeita, jotka vaativat lisäksi jatkuvaa rahoitusta operatiivisen toiminnan ylläpitämiseksi, ei tule toteuttaa. Näidenkin investointien pitäisi perustua tietoon.

Liikenteestä pitäisi tehdä Suomessa kilpailukykytekijä. Meidän olosuhteissamme sillä on erityistä merkitystä hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn edistämisen kannalta. Myös huoltovarmuuden takia

investointeihin pitää saada lisärahoitusta, jotta huoltovarmuuden takia tehtävät investoinnit eivät ole pois sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden eteen tehtävistä hankkeista.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Varsinaiseen vaikutusten arviointiin on vaikea ottaa kantaa, koska se täydentyy vasta lausuntokierroksen jälkeen suunnitelman viimeistelyvaiheessa. Tällä hetkellä arviointi on varsin yleisellä tasolla ilman tarkempia johtopäätöksiä. Suunnitelmassa esitettyjen eri vaihtoehtojen välistä punnintaa on mahdoton tehdä tämän vaikutusarvion perusteella.

Muut huomiot?

Liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa olevan toiveiden tynnyri. Siinä on paljon hyviä asioita, mutta todellisuudessa mikään suunnitelma ei ole suunnitelma, jos sen rahoittaminen ei ole mahdollista poliittisen sitoutumisen puuttuessa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi ottaa vielä paremmin huomioon muun muassa ilmastonmuutoksen vaikutukset ja tavoitteita pitäisi tarkastella muuttuvien olosuhteiden näkökulmasta. Tiestön osalta ilmastonmuutos nostaa ylläpito- ja hoitokustannuksia. Osa ilmastonmuutoksen aiheuttamien haittojen torjuntaa on lisärahoituksen osoittaminen tiestön kunnossapitoon.

Suunnitelmassakin todetaan henkilöautoilun lisääntyvän tulevaisuudessa merkittävästi. Se edellyttää väyläverkon kehittämistä sekä kunnossapitoa. Tietoon perustuva päätöksenteko on ainut oikea tapa toimia. Tiedon osalta on myös tärkeää, että selvitetään ne syyt, minkä takia ihmiset valitsevat henkilöauton, mikä on esimerkiksi ajankäytön merkitys kulkutapoja valittaessa.

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry