

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?**

Strategiset linjaukset (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) sekä alueelliset painotukset ovat väistämättä yltäosan esityksiä, joita voi tulkita hyvinkin laajasti. Toimivuuden ja turvallisuuden tulkinnoissa huomiota kiinnittää ankkuroituminen todella suuriin linjoihin: huoltovarmuuteen, teollisuuden kuljetuksiin ja kansainvälisiin matkaketjuihin. Vaikutelmaksi jää, että eri alueilla asuvien ihmisten arki on häivytetty taka-alalle. Kestävyyden osalta linjaus tulee lähemmäs arkea, mutta siinäkin tulkinnanvaraiseksi jää, mitä oikeastaan tarkoitetaan kestäväällä liikenteellä ja liikkumisella.

Kaupunkiseudut nousevat strategisessa linjauksessa omaksi, alueelliset painotukset ylittäväksi osa-alueekseen. Samalla kaupunkiseudut on ainoa kokonaisuus, jossa turvallisuuslinjaus sisältää maininnan liikenneturvallisuudesta. Voisiko liikenneturvallisuuden lisäämisen ottaa tavoitteeksi muuallakin Suomessa? Kuvion 3. esittämässä alueellisissa painotuksissa muista kuin kaupunkiseuduista piirtyy synkkä kuva, jossa liikennejärjestelmä palvelee ensisijaisesti teollisuuden kuljetuksia ja sotilaallista liikkuvuutta.

Olenneista on se, miten strategiset linjaukset kääntyvät konkreettisiksi toimenpiteiksi, joilla yltäosan tavoitteisiin päästään. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeena liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävä liikuminen edistäminen tulisi nähdä tavoitteena muuallakin kuin kaupunkiseutujen sisällä. Kaupunkikeskusten lisäksi myös maaseudun paikalliskeskustoissa pyöräliikenteellä ja pyöräilyllä osana kestäviä matkaketjuja on merkittävä roolinsa, joka tulisi toimenpideohjelmassa huomioida.

Suunnitelmaluonnoksen keskeisimpänä linjauksena voi pitää sitä, että liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu ensisijaisesti perusväylänpitoon. Toinen keskeinen linjaus on pyöräliikenteen ja jalankulun väyliin kohdentuvan investointiohjelman rahoitustason romahdusmainen lasku, mikä väistämättä vaikuttaa siihen, miten pyöräliikenne nähdään osana liikennejärjestelmää.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman taustaoletuksena ja suuntaviivojen määrittelijänä vaikuttaa olevan vahva autopainotus: tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuoritteiden odotetaan kasvavan 43 % vuoteen 2060 mennessä eikä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetä konkreettisia keinoja tämän ennusteen kääntämiseksi ympäristön ja kansanterveyden kannalta kestävämpään suuntaan.

Suunnitelman tulisi sisältää selkeä ja pitkäjänteinen näkymä siihen, kuinka liikenteen päästövähennykset toteutetaan valtakunnallisesti. Lisäksi suunnitelmaan tulisi kirjata tavoitteet liikenteen terveyshyötyjen kasvattamiseksi; kansanterveyden ja liikkumattomuuden näkökulmasta entisestään kasvava henkilöautoliikenne ja aktiiviseen liikkumiseen suunnattujen resurssien leikkaaminen minimiin eivät ole kestävä ratkaisu.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suunnitelmaluonnos jää kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen toimenpiteiden osalta valitettavan puutteelliseksi. Suunnitelmaluonnoksessa (s. 26) on linjattu, että ”hallitusohjelmassa mainitut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa”. Integroinnin seurauksena kävelyn ja pyöräilyn konkreettisia toimenpiteitä löytyy suunnitelmaluonnoksesta hyvin niukasti. Vuosina 2018-2024 toteutetun valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteistä ei ole jäljellä oikeastaan muuta kuin kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, jonka vaikuttavuus on nyt suunnitelmaluonnoksessa tyypistetty laskemalla rahoitustasoa vielä nykyistäkin pienemmäksi.

Suunnitelmaluonnoksen toimivuus- ja turvallisuustavoitteet on selkeästi rajattu koskemaan ensisijaisesti huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Kestävyystavoite saattaa pitää sisällään myös kävelyn ja pyöräilyyn kohdistuvia toimenpiteitä, mutta niitä ei ole eroteltu kestävästä liikenteestä / kestävästä liikkumisesta.

Hyvänä suunnitelmaluonnoksessa voi pitää sitä, että ”valtio ja kunnat kehittävät kävelyn ja pyöräliikenteen tietopohjaa, ml. määriin liittyvä seuranta sekä hyötyjen arviointi” (s. 35).

Kävelyn, pyöräliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen sekä liikenneturvallisuuden edistäminen on luonnoksessa MAL-sopimusten kautta yhdistetty vahvasti suurimpiin kaupunkiseutuihin eri puolilla Suomea. Konkreettisia toimenpiteitä ei luonnoksesta tältäkään osin löydy. MAL-seutujen ulkopuolelle jäävä Suomi jää tätäkin enemmän vaille konkretiaa, vaikka tiedämme valtakunnallisen

henkilöliikennetutkimuksen perusteella, että pyörällä liikkuminen on merkittävässä roolissa esimerkiksi maaseudun paikalliskesköksissä.

Valtion todetaan kehittävän kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla. Lisäksi valtion todetaan huolehtivan kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin riittävästä kunnossapidosta varaamalla sille mahdollisuuksien mukaan rahoitusta osana maanteiden kunnossapitoa.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan myös, että ”valtion väyläverkon lisäksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma koskee muiden hallinnoimia verkkoja, kuten yksityisteitä, katuja sekä lentoasemia. Kuntien ja kaupunkien hallinnoimalla 26 000 kilometrin mittaisella katuverkolla on merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Maantie- ja katuverkon infrastruktuurin kunnossapidolla ja kehittämisellä lisätään liikenneturvallisuutta, ja parannetaan liikenteen sujuvuutta. (s. 46)

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittämisen rahoitus tuleville vuosille on laskettu hyvin lähelle nollassa. Valtion investointituki kunnille toimi muutaman vuoden erinomaisena selkänajana paikalliselle päätöksenteolle ja kannusti kuntia investoimaan kävelyn ja pyöräliikenteen tärkeimpiin kohteisiin. Suunnitelman yleisluontoiset edistämiskirjaukset ilman resursseja ja konkreettisia toimenpiteitä uhkaavat jäädä pelkiksi kirjauksiksi. Nykyisestä vieläkin laskeva rahoitustaso johtaa pistemäiseen kehittämiseen.

Pyöräilykuntien verkosto esittää, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen määrä on nostettava vuodesta 2026 eteenpäin 30 miljoonan euron vuositasolle. Tällä valtion ja kuntien yhteisellä investointiohjelmalla on ollut koko sen olemassaolon ajan (vuodesta 2018 alkaen) valtava merkitys kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja liikenneturvallisuuden parantamisessa. Investointi on kirittänyt kunnat investoimaan enemmän ja toteuttamaan laadukkaampaa ja turvallisempaa infrastruktuuria sekä ylipäättään mahdollistanut monien tärkeimpien kohteiden ja yhteyksien toteuttamisen.

Ehdottamamme rahoitustaso antaisi kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämälle mahdollisuuden ja kuntien suuntaan selvän signaalin ja vipuvarren, mutta on silti erittäin kohtuullinen. Vertailun vuoksi todettakoon, että yksin Helsingin kaupungin erillisinvestoinnit kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ovat 30 miljoonaa vuonna 2025 ja tulevat olemaan 40 miljoonaa euroa per vuosi 2026 ja 2027.

Suunnitelmassa todetaan lisäksi, että valtio selvittää, kuinka Euroopan unionin sosiaalisen ilmastonvarojen varoja ja muita EU:n rahoituskanavia voitaisiin käyttää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämiseen.

Suomi tulee saamaan vuosina 2026–2032 Euroopan unionin sosiaalisen ilmastorahaston (SCF) rahoitusta 350 miljoonaa euroa. Tästä valtion budjetin ulkopuolisesta potista on mahdollista käyttää osa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

EU-rahoituksen rinnalla on kuitenkin erittäin tarpeellista, että myös Suomen valtio osoittaa omilla toimillaan pitkäaikaista sitoutumista kestävä liikumisen investointeihin.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Suunnitelmaluonnoksen keskeisimpänä linjauksena voi pitää sitä, että liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu ensisijaisesti perusväylänpitoon. Toinen keskeinen linjaus on pyöräliikenteen ja jalankulun väyliin kohdentuvan investointiohjelman rahoitustason romahdusmainen lasku, mikä väistämättä vaikuttaa siihen, miten pyöräliikenne nähdään osana liikennejärjestelmää.

Kokonaisuudessaan voidaan todeta, että rahoituspanostuksista päätellen suunnitelmaluonnos ei erityisen kunnianhimoisesti tavoittele kestävä liikenteen ja liikumisen edistämistä. Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämiseen on varattu vain 0,1 % koko rahoitusohjelmasta. Tämä on täysin riittämätöntä. Kestävä liikumisen kasvu edellyttää kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin ja kestävien matkaketjujen kehittämistä sekä suurimmilla kaupunkiseuduilla että maaseutukeskuksissa. Suunnitelmaluonnos näyttää pikemminkin edesauttavan henkilöautoliikenteen houkuttelevuuden ja määrän kasvua, vaikka sillä olisi kaikki mahdollisuudet pyrkiä edistämään kestävä liikumista kaikkialla Suomessa.

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

Vaikutus- ja ympäristöarvioinnissa on tuotu esiin, että suunnitelmaluonnoksessa ei ole esitetty kohdennettuja toimenpiteitä, joilla vaikutettaisiin liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöihin tai ilmanlaatuun.

Arvioinneissa on kiinnitetty huomiota siihen, että suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus. Tämän toimenpiteen seurauksena on odotettavissa, että tieliikenteen suorite kasvaa ja tieliikenteestä aiheutuvat haitat (liikennemelu, tärinä, lähipäästöt) lisääntyvät.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi hyvä mahdollisuus koota toimenpiteitä, joilla tavoitellaan henkilöautoliikenteen määrän vähentämistä. Tämä olisi sekä Suomen että EU:n asettamien ilmastotavoitteiden mukaista.

Terveyden ja hyvinvoinnin osalta arvioinneissa (s. 90) todetaan, että ”suunnitelman vähäisellä lisärahoituksella katuverkon kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ei arvioida olevan vaikutusta aktiivisen liikkumisen määrään”.

Tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta koskevassa arvioinnissa todetaan, että ”Yksityisteiden sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriavustusten rahoitustasot jäävät suunnitelmassa mataliksi eikä niillä näin ollen ole merkittäviä tieliikenteen turvallisuutta parantavia vaikutuksia” (s.91-92).

### **Muut huomiot?**

Pyöräilyn ja jalankulun menetetyt terveys- ja taloushyödyt sekä lisääntyvän henkilöautoliikenteen tuottama liikkumattomuus voivat lopulta lisätä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

Hirvonen Matti  
Pyöräilykuntien verkosto ry