

Lausunto

05.03.2025

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?

Suunnitelmaluonnoksessa korostetaan hyvin vähän kulkutapasiirtymän keskeisyyttä ja moottoriliikenteen vähentämisen tarvetta. Olisi hyvä korostaa, että jokainen henkilöautolla ajettu kilometri on yhteiskunnalle kustannus - aktiivinen liikkuminen tuo puolestaan yhteiskunnallisia hyötyjä. Autoilun vähentäminen kaupungeissa lisäisi myös sekä viihtyisyyttä että keskustojen elinvoimaa.

Vaikka sosiaalinen kestävyys on osa suunnitelman tavoitteita, oikeudenmukaisuuskysymyksiä ei huomioida tarpeeksi. Nykyisessä autokeskeisessä liikennejärjestelmässä saavutettavuus autolla on yleisesti hyvä, mutta ne, joilla ei ole mahdollisuutta autoiluun, ovat paljon heikommassa asemassa. Kestäviin kulkutapoihin investointi palvelisi siten myös liikennejärjestelmän oikeudenmukaisuutta. Palveluverkon keskittyminen maaseutukeskuksiin lisää myös alueellista eriarvoisuutta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

On epäselvää, missä määrin Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteet riittävät edistämään kulkutapasiirtymää (kulkutapajakauma ei ole juuri muuttunut viime vuosina, kuten luonnoksessa todetaankin) tai takaamaan ilmastotavoitteiden saavuttamisen liikennesektorilla. Ilmasto- ja muiden rinnakkaishyötyjen (terveys, oikeudenmukaisuus, kansantalous) kannalta tarvitaankin voimakkaampia investointeja kestäviin kulkutapoihin ja niihin liittyvään infrastruktuuriin. Samalla tulisi minimoida uudet investoinnit moottoriliikenteeseen, kuten tieinfran rakentamiseen.

Liikenneturvallisuuden kannalta olisi hyvä pyrkiä selkeämmin erottelemaan eri nopeuksilla kulkevat tienkäyttäjät eli kävelijät pyöräilijöistä ja pyöräilijät autoista. Toimenpidesuunnitelmassa todetaan, että valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla. Onko

pyöräliikenteen välttämätöntä kulkea maanteiden mukaisesti vai voisiko se joiltain osin kulkea rataverkon mukaisesti, esim. suurempien kaupunkien lähestymisessä lähikunnista, tai kokonaan muilla linjauksilla?

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Kestävän liikkumisen edistämiseksi sekä joukkoliikenne että kävely ja pyöräily tarvitsevat kunnianhimon tasoa vastaavan rahoituksen. Kävely- ja pyöräilyväylien kehittäminen, aktiivisen liikkumisen muu edistäminen (esim. pyöräpysäköinti) sekä joukkoliikennepalveluiden tukeminen sekä suurilla että pienillä kaupunkiseuduilla tarvitsevatkin lisää resursseja kulkutapasiirtymän varmistamiseksi.

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

Vaikutusarviointi ei korosta tarpeeksi voimakkaasti aktiivisesta liikkumisesta (kävely ja pyöräily) syntyviä terveys- ja taloudellisia vaikutuksia, jotka ovat merkittäviä. Esimerkiksi liikkumattomuudesta syntyvät vuosittain miljardien kustannukset.

Muut huomiot?

Suunnitelmaluonnos ei huomio sähköisen mikroliikkumisen (sähköpyörät ja -potkulaudat) kehitystä, haasteita ja mahdollisuuksia.

Salo Paula
CLIMATE NUDGE -tutkimushanke