

LAUSUNTO LIIKENNEKAARESTA

LAKIESITYKSEN LÄHTÖKOHTA ALA-ARVOINEN EIKÄ SE PERUSTU TUTKIMUKSEEN, SELVITYKSIIN JA MINISTERIÖN OMIIN STRATEGIOIHIN

LAKIEHDOTUS TULEE HYLÄTÄ

1. Johdannoksi

Liikennekaaren perustelu: ”Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla.”

Laki lähtee liikkeelle digibisneksen edistämisestä, ei liikennepolitiikasta eli liikennejärjestelmien kokonaiskehittämisestä. Kun mennään digi edellä, se on perse edellä puuhun menemistä. Teknologia on hyvä renki, mutta huono isäntä. Kun teknologia on isäntä, siitä on seurauksena suurta tuhlausta, joista ovat hyvinä esimerkkeinä julkishallinnon kaikki kivat digihankkeet, jotka ovat olleen miljardituhlausta, lisäksi tuloksena on ollut surkeat, toimimattomat ja turhat järjestelmät.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan sekä viestintä että liikenne ovat vain tekniikkaa ja bisnestä, joten liikennepolitiikkaa ja viestintäpolitiikkaa ei tarvitse tehdä, kunhan hallinnoidaan viestintä- ja liikennetekniikkaa ja -bisnestä. Kun ministeriön osaaminen on tällä tasolla, herää kysymys mihin me tarvitsemme koko ministeriötä.

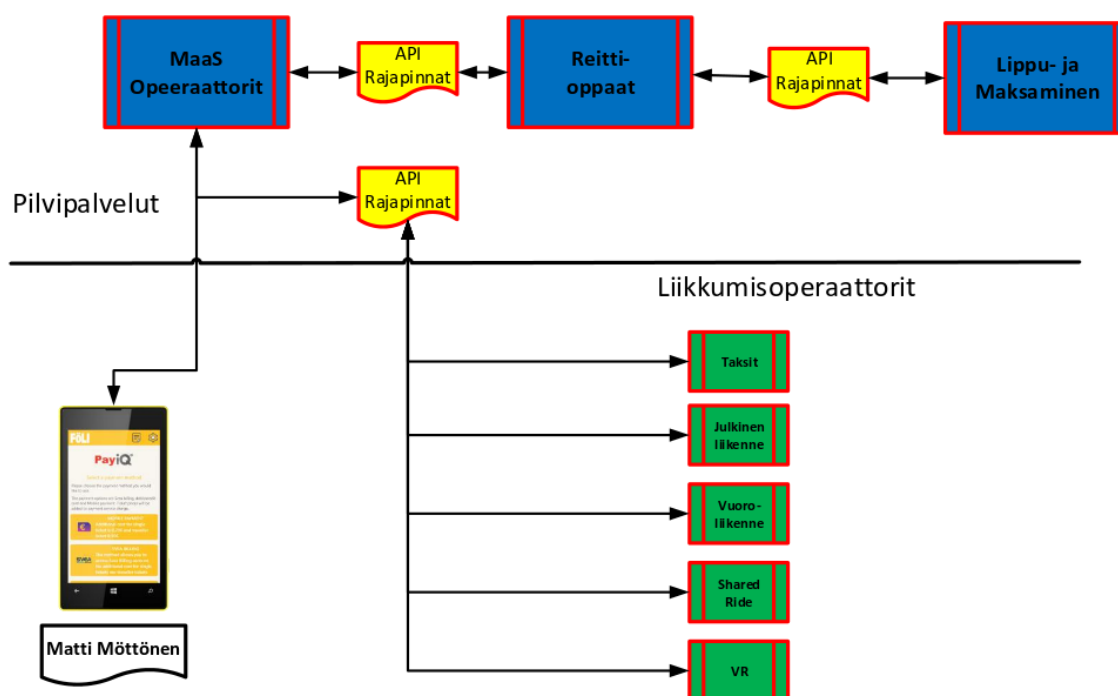
Ministeriörissä ”viestintäpolitiikkaa” tekevät telekommunikaatiofirmojen edustajat ja ”liikennepolitiikkaa” telekommunikaatiofirmojen edustajat ja muut lobbarit. Liikennekaaren lausuntopyyntölistä ja seurantaryhmän kokoonpano paljastaa sen, ketä on ajateltu: digifirmat, tierakennusfirmat, lobbarit ja etujärjestöt. Listalla ei ole kansalaisjärjestöjä, ei edes Suomen Liikenneliitto SuLi ry:tä, joka on valtakunnallinen kestävän liikenteen edunvalvontajärjestö. Muutkaan kevyen liikenteen järjestöt tai kaupunginosajärjestöt /kyläyhdistykset tai muutoin kansalaisjärjestöt, paitsi Marttaliitto eivät näytä kuuluvan osallisiin, kun kansalaisille ollaan laatimassa maailman parasta joukkoliikennettä....

Liikennekaari, jonka oikeampi nimi on *liikennemarkkinalaki*, toistaa kaikki liikenne- ja viestintäministeriön edellisen suuren digihankkeen virheet: Digitaalinen televisio oli täydellinen floppi, jossa kansalaisilla maksettiin surkean DVB-teknologian laitehankinnat, osa ehti hankkia sen maailman parhaan Nokian vuorovaikutteisen MHP-ihmelaitteenkin. Tuloksena oli ulkomaalaisille myyty Yle:n lähetysverkko, sittemmin Digita, yhä surkeammat TV-ohjelmat, surkea DVB-teknologia mm. tekstitys- ja näkyvyysongelmineen sekä kansalaisten laitepakko-osto. Seuraavaksi kansalaiset pakotetaan hankkimaan DVB-T2/C2 laite, jotta näkyisi se teräväpiirto (HD), joka piti kai tulla sen ensimmäisen ihmeellisen digiteeven myötä.

Nyt infrastruktuuri yhtiöitetään ja kohta myydään, kansalaiset pakotetaan hankkimaan älykännykkä + appsit ja/tai muita digihäpäkkeitä maksujen suorittamiseksi. Kansalaiset asetetaan tietoturvaongelmien & seurannan ja valvonnan kohteiksi jo pelkästään Android/Win/Apple älykännyköiden

kautta (appsejahan ei tehdä Linuxille...vaikka alustariippumattomuudesta puhutaan) ja nyt sitten esim. Microsoftin/Google pilvipalveluissa ja suomalaisten digifirmojen alustoille. Yhtiöitetty/pian yksityistetty Infra Oy rakentelee lisää teitä ja siltarumpuja Etelä-Suomeen, jossa käyttäjiä voidaan rahastaa, mutta nykyisen infran kunnossapito unohdetaan. Autoilun haittaverotusta alennetaan merkittävästi, koska ministeriön mielestä yksityisautoilu (= saastuttaminen, melustaminen ja kuolemantuottamukset ja vammauttamiset) on ihmisoikeus. Tuloksena on se, että kansalaiset joutuvat maksamaan laitteista käyttääkseen joukkoliikennettä tai omaa autoaan, saavat yhä huonompia ja kalliimpia palveluja, autoliikenteen haitat lisääntyvät, syrjäseutujen ja hajautuneiden asuinalueiden joukkoliikenne kuihtuu, infran korjausvelka vain lisääntyy ja verotulot vähenevät (maksuthan menevät kohta yksityistettävälle Infra Oy:lle). Ja tätä ministeriö kutsuu ”edistykseksi”.

Avoimet rajapinnat MaaS konsepti



Elinikäisen oppimisen maailmassa liikenne- ja viestintäministeriössä ei oppimista näytä tapahtuvan.

2. Markkinaehtoisuus on valikoivaa

Liikennekaaren esittelystä:

” Yritykset vastaisivat ensisijaisesti palveluiden tuottamisesta. Julkisia palveluita tarjottaisiin siellä, missä markkinoilla syntyvät palvelut eivät ole riittäviä”

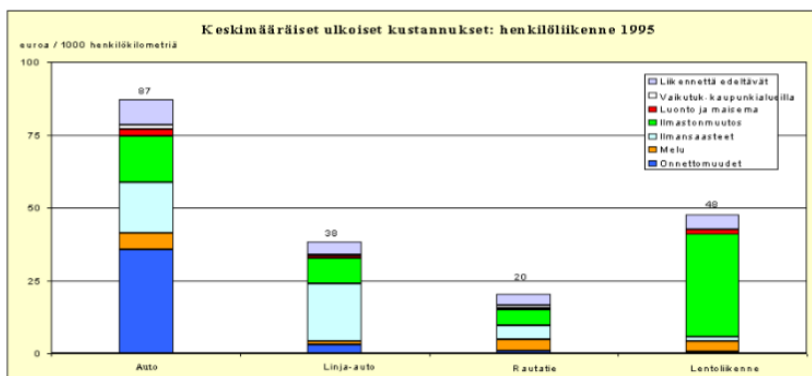
Ministeriön mielestä on markkinaehtoista toimintaa se, että kannattavimmat joukkoliikennelinjat annetaan yksityisille yrityksille hoidettavaksi ja huonosti kannattavat hoitaisi julkinen valta. Tällainen ”rusinat pullasta” -kapitalismi edustaa sitä samaa kuin pankkien ja ydinvoiman sekä kaivostoinnin riskien sosialisointi veronmaksajille. Normaalisissa yritysympäristöissä yrittäjällä on myös yrittäjäriski ja hänen tehtävänsä on pyrkiä tekemään tuottamattomista osista kannattavia tai/ja kompensoida ainakin väliaikaisesti kannattavilla osilla muuta toimintaa. Kaikissa firmoissa on tuotteita, jotka myyvät paremmin ja huonommin. LVM haluaa tarjoilla satavarmoja tuloja yrityksille jakamalla taatusti kannattavia linjoja. Siinä on markkinaehtoisuus kaukana.

Kansalaisten kannalta tällainen ”rusinat pullasta” - politiikkaa johtaa siihen, ettei syrjäseuduilla, iltaisin ja viikonloppuisin tai harvemmillä alueilla tule juuri olemaan joukkoliikennepalveluja, mikä johtaa oman auton ”pakkoon” – toisin kuin mikä on virallisesti liikennekaaren tavoite.

Ministeriön ”markkinaehtoisuus” on valikoivaa, kun siinä ei puututa lainkaan siihen yksityisautoilun paapomiseen, mitä edustavat mm. kilometrikorvaukset ja matkakuluvähennykset, työsuhdeautot sekä ilmaiset tai aivan naurettavan hintaiset paikoitukset kaduilla sekä asunto-osakeyhtiöiden, työpaikkojen, palveluiden ym. piholla. Autottomat taloyhtiön osakkaat maksavat autollisten paikoituksen asuntonsa hinnassa. Kaupunkeja ei pystytä tiivistämään eikä tekemään viihtyisämmiksi, taloudellisimmiksi ja terveellisimmiksi, kun henkilöautot vievät jopa 30 % kaupungin alueesta.

Suurimmat henkilöautoilun haitat syntyvät kaupungeissa, joissa saasteet, melu ja onnettomuudet tappavat ja sairastuttavat, sekä aiheuttavat infrakustannuksia, ongelmia logistisille kuljetuksille (ruuhkat) ja vaikeuttavat kaupungin tiivistämistä tehokkaammaksi ja terveellisemmäksi. Autoilun haittaveroilla kerätään rahaa, mutta ei ollenkaan niin paljon mitä haitat ovat. Lisäksi maksut kohdistuvat väärin, koska suurimmat haitat syntyvät kaupunkialueilla. Suuri ongelma syntyy myös siitä, että naapurikunnissa ja kauempanakin asuvat käyvät keskuskaupungissa yksityisautolla töissä, mutta maksavat kuntaveronsa muualle.

Kuva 2 : Keskimääräiset ulkoiset kustannukset vuonna 1995 (EUR 17) liikennemuodoittain ja kustannusryhmittäin: henkilöliikenne (ei sisällä ruuhkien kustannuksia)



Lähde: INFRAS, 2000

Hallitus on kyllä huolissaan siitä, että köyhät ja kipeät eivät maksa riittävästi sote-maksuja, mutta peltilehmien päivähoitomaksujen puuttuminen ei huolestuta ollenkaan. Kenenkään ei ole pakko käyttää omaa henkilöautoaan, mutta sote-ongelmissa täytyy saada sote-palveluja, jotka ovat lisäksi ihmisoikeuksia (TSS-oikeudet) – toisin kuin yksityisautoilu (mutta hallituksen linja näyttää olevan päinvastainen: autoilu on ihmisoikeus).

Hallitus on autoveron alennuksella ja rakentamisen ”normitalkoilla” lisäämässä yhdyskuntien ha-

joamista ja henkilöautoilun lisääntymistä ts. joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä heikennetään entisestään. Ja sen jälkeen ministeriö kehtaa väittää, että dägädägä pelastaa joukkoliikenteen.

3. Analyysi ja tieto (joukko)liikennejärjestelmistä puuttuu: ei liikennepolitiikkaa

Liikennekaaren esittelyssä todetaan:

*”Komissio toteaa lisäksi, että hyvin toimiva julkisen liikenteen ala on yksi tehokkaan sosiaali-, ta-
lous- ja ympäristöpolitiikan kulmakivistä.”*

*”Kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla palvelutuotannon monipuolistuminen ja kimppekyytien paran-
tuminen vaikuttaisivat potentiaalisesti eniten vilkkaimmin liikennöidyillä reiteillä ja tiheimmin asu-
tuilla alueilla. Vilkkaimmilla asiointiväleillä kimppekyydit voisivat toimia palvelutasoaukkojen täy-
dentäjänä, kun markkinaehtoinen vuoroliikenne hoitaisi pääosan kuljetustarpeesta. Tämä vaikuttaisi
suoraan autottomien kotitalouksien palvelujen tarjontaan ja yksityisautoilutarpeeseen.”*

*”Kansalaisten tasa-arvoinen kohtelu liikkumismahdollisuuksissa edellyttää henkilöliikenteen koko-
naisvaltaista kehittämistä suunnittelun, järjestämisen ja käytännön toteutuksen alueilla. Tarvitaan
hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä ja eri asiakasryhmien tarpeiden tunnistamista. Liikkumises-
sa tulee siirtyä kokonaisvaltaisempaan ajatteluun sektorikohtaisen lähestymistavan sijaan.”*

Liikennekaaren esittelyssä puhutaan kokonaisvaltaisesta ajattelusta, mutta teksti ei sisällä mitään
analyysiä tai faktoja nykytilasta tai tutkimustietoa liikennejärjestelmien toimivuudesta ja tehok-
kuudesta. Esittelyssä vain esitetään ”tosiasiana” toive siitä, että digitaalisten lippujärjestelmien ja
kimppekyytien kautta henkilöautoilu vähenee.

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa 2012 todetaan:

”Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne hajoaa.

*Suomalaiskaupunkien väestötiheys on ollut jo lähtökohtaisesti alhainen ja yhdyskuntarakenne hajautunut mui-
den EU-maiden asukaslivaltaan vastaavankokoisiin kaupunkiin verrattuna. Väestön hajaantuminen seutu-
kuntiin on jatkunut viime vuosikymmenten aikana. Suomalaiskaupungeissa henkeä kohden laskettu energiankulu-
tus ja hiilidioksidipäästöt ovat EU-maissa korkeimpien joukossa. Suuri osa korkeasta energiankulutuksesta
johtuu asumisesta ja liikkumisesta. Kaupunkimaisen asumisen ympäristöhyötyjä ei ole täysin pystytty reali-
soimaan. Yhdyskuntarakenteen hajoava kehitys vaikeuttaa joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn toiminta-
taedellytyksiä, johtaa lisääntyvään henkilöauton käyttöön ja sen myötä liikenteen
kasvuun ja ilmastomuutosta vauhdittaviin kasvihuonekaasupäästöjen lisääntymiseen.*

Kaupunkiliikenne alkaa Suomen mittakaavassa ruuhkautua, erityisesti metropolialueella.

*Ruuhkautuminen aiheuttaa merkittäviä taloudellisia ja hyvinvointimenetyksiä sekä kasvihuonekaasupäästöjä
ja heikentää viihtyisyyttä kaupunkialueilla. Ruuhkat ovat myös liikennejärjestelmän toimintavarmuutta hei-
kentävä tekijä. Ruuhkia ei voida pysyvästi poistaa rakentamalla lisää väyliä, koska liikenteen sujuvoituminen
usein myös lisää henkilöautoliikennettä, minkä lisäksi väylien rakentamisella on usein elinympäristön viihtyi-
syyttä heikentäviä vaikutuksia. Kaupunkiseuduilla kasvava ja kehittyvä tavaraliikenne
tarvitsee kuitenkin panostuksia väylästäön turvallisten ja sujuvien kuljetusten varmistamiseksi. Kaupunkisuunnit-
telussa usein unohdetaan kaupunkikeskustojen tavaraliikenteen toimivuus, joka on elinehto keskustojen vireän yri-*

tys- ja palvelutarjonnan säilymiselle ja koko kaupunkikeskustan vetovoimaisuudelle.

Maaseudulla väestö on vähentynyt.

Väestöpohjan pieneneminen aiheuttaa kannattavuusongelmia liikennepalvelujen järjestämiselle. Maaseudun asukkaiden ja yritysten toimintamahdollisuudet on kuitenkin turvattava tarjoamalla riittävä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Tämä merkitsee tarvetta ottaa käyttöön uusia entistä taloudellisesti keinoja liikennepalvelujen järjestämisessä. Turvaamalla liikkumisen peruspalvelutaso voidaan tukea itsenäisen elämän edellytyksiä ja ehkäistä sosiaalipalveluihin syntyviä lisäkustannuksia.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen

vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen palvelutaso. Matkaketjun tulee toimia ovelta ovelle ja esimerkiksi liityntäpysäköintimahdollisuuksista on huolehdittava. Erityisesti kaupunkien reunavyöhykkeellä on haasteellista saavuttaa henkilöautoon nähden kilpailukykyinen joukkoliikenteen palvelutaso. Joukkoliikenteen käyttöä tukevat sujuvat pyöräilyolosuhteet ja viihtyisä ja turvallinen kävelyympäristö. Jalankulun ja pyöräilyn asema liikennejärjestelmäprosesseissa vaatii vahvistamista ja valtavirtaistamista. Pyöräilyn potentiaali nimenomaan lyhyiden henkilöautomatkojen korvaajana on merkittävä. Tällä hetkellä 43 prosenttia kaikista henkilöautomatkoista on alle 5 kilometrin mittaisia.”

Tällainen analyysi löytyy siis VN:n liikennepolitiisesta selonteosta, mutta ei liikennekaaren esittelystä. Lisäksi selonteossa kerrotaan strategia:

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 1) Asianomaiset ministeriöt valmistelevat yhdessä tavoitteellisen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan yhteistyössä Liikenneviraston, ELYjen, maakuntien liittojen, kaupunkiseutujen ja muiden sidosryhmien kanssa.**
- 2) Liikenneverkkojen luokittelu uudistetaan ja valtion, kuntien sekä yksityisten toimijoiden vastuita selkiytetään.**
- 3) Kehitetään palvelutason määrittelyyn perustuvan liikennepolitiikan välineitä ja menettelytapoja.**

VN:n linjauksia ei pantu täytäntöön, LVM vain näpertele digihimmeleiden kanssa. Tavoitteellista aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvaa ei ole tehty yhdessä kuntien kanssa, vaan LVM kävelee liikennekaarella kuntien ja seutukuntien liikennejärjestelmien (ja IT-järjestelmien) yli.

Selonteossa todetaan lisäksi:

”Kaupunkiseutujen hankkeet

Tavoitteena on matkaketjujen toimivuus, joukkoliikenteen edellytysten parantaminen, olemassa olevan verkon tehokas käyttö, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita tuetaan liikennehankkeilla, jos ne tukeutuvat joukkoliikenteeseen.”

Kaupunkiseutujen kasvu ja yhdyskuntarakenteen pirstoutuminen on johtanut mm. työ- ja

asiointimatkojen pidentymiseen ja henkilöauton käytön lisääntymiseen. Tätä on voimistanut erityisesti kaava-alueiden ulkopuolella toteutettu hajarakentaminen sekä vahvasti henkilöautoilun varaan rakentuvat kaavoitetut alueet. Hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa joukkoliikenteen järjestäminen on hankalaa. Etäisyydet palveluihin ovat myös monesti liian pitkiä pyörällä tai jalan kuljettavaksi.

Yhdyskuntarakenteella on suuri taloudellinen merkitys, sillä hajautunut yhdyskuntarakenne aiheuttaa huomattavia kustannuksia rakentamisessa ja ylläpidossa (väylät, kunnallistekniikka). Yhdyskuntarakentamisessa tehdyt ratkaisut ovat lisäksi hyvin pysyviä ja pitkäikäisiä.

Kaupungistumiskehitys avaa kuitenkin myös mahdollisuuksia: tiivis yhdyskuntarakenne luo edellytykset hyvätasoiselle ja taloudelliselle joukkoliikenteelle ja monet matkat ovat riittävän lyhyitä kuljettavaksi kävellen tai pyörällä. Kävely ja pyöräily ovat edullisia ja terveystä ja hyvinvointia edistäviä kulkumuotoja. Myös kaupunkien välisessä liikenteessä on kaupunkien kasvaessa mahdollista kehittää korkeatasoista joukkoliikennettä.”

Ja selonteossa luodaan liikennepolitiikkaa, toisin kuin liikennekaareissa:

”Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

Taloudellinen ja informaatio-ohjaus:

35)

Vaikutetaan vero- ja maksupolitiikalla sekä informaatiolla liikku- mistarpeeseen, liikkumis- ja kuljetusvalintoihin ja ohjataan liikennettä aiempaa enemmän kestävien liikennemuotojen varaan. Tehdään kaikki liikennemuodot kattava maksujen ja verojen rakenteellinen kokonaistarkastelu ja sen pohjalta uudistus, jossa poistetaan väärään suuntaan ohjaavat kannustimet, ottaen huomioon myös eri ratkaisujen välilliset vaikutukset.

36)

Tehdään työperäisten liikenteeseen liittyvien etujen ja verotuksen kokonaisuudistus tavoitteena ohjata ja kannustaa käyttämään joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä silloin kun se on käytännössä mahdollista. Selkiytetään työsuhdematkalipun verokohtelua. Vaikutetaan kestävien kulkumuotojen valintaan tukemalla tiedotusta, markkinointia ja liikkumisen ohjaustyötä kaupunkiseuduilla ja työpaikoilla.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen:

42)

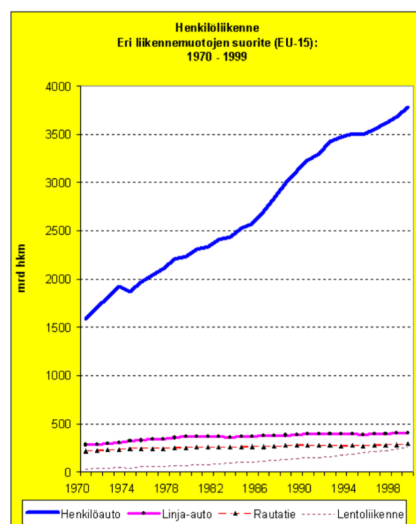
Liikenteen, maankäytön, asumisen, palveluiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten yhteensovittamista vahvistetaan seudullisella ja alueellisella tasolla sekä valtakunnallisesti LVM:n, TEMin ja YM:n hallinnonaloilla. Tarvittaessa hallinnon rakenteita uudistetaan yhteistyön tehostamiseksi. ELYjen eri vastuualueiden yhteistyötä vahvistetaan ja osaamisesta huolehditaan, jolloin ELYjen roolia alueellisena elinkeinoelämän, liikenteen ja ympäristön kokonaisvaltaisena asiantuntijana voidaan nykyistä tehokkaammin hyödyntää.”

Liikenteen ympäristöstrategiassa 2013–2020 (LVM) todetaan:

Kulkumuotojakaumiin vaikuttaminen ja liikenteen kasvun hillitseminen:

Keskeiset toimenpiteet	Vastuutaho + osalliset	Aikataulu	Ympäristöhaasteet, joihin toimenpide vaikuttaa
Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen	YM ja LVM Livi, ELY:t, kunnat	2013–2020	Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Melu
Joukkoliikenteen edistäminen	Livi LVM, ELY:t, kunnat	2013–2020	Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Melu
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	Livi LVM, ELY:t, kunnat	2013–2020	Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Melu
Liikkumisen ohjaus	Livi LVM, Motiva, ELY:t, kunnat	2013–2020	Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Melu
Liikenteen hinnoittelu (verotus, tuet, väärään suuntaan johtavat tuet, tienkäyttömaksut)	LVM ja VM Trafi, Kunnat	2014 ->	Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Melu
Älyliikenne (liikenteen hallinta ja liikenteen ohjaus, tiedotus, häiriönhallinta jne.)	Livi ja Trafi LVM, IL, ELY:t, kunnat	2013–2020	Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Melu
Nopeusrajoitusten pudottaminen taajamien sisääntuloväylillä	Livi ELY:t, kunnat, LVM	2013–2014	Melu Ilmastonmuutos Ilmanlaatu Pohjavedet

Liikennekaareissa ei ole mitenkään toteutettu ympäristöstrategiaa ja älyliikenneosastakin jäi käteen vain pilvipalvelut ja digihäpäkepakko /älykännykkäpakko.



4. Liikennekaaren digitaalisuus vaarantaa tietoturvan ja pakottaa laiteostoksille

Liikennekaaren esittelyssä todetaan:

”Massadatan hyödyntämisen näkökulmasta merkityksellisiä ovat muun muassa profilointia, tietojen käsittelyn läpinäkyvyyttä, rekisteröidyn informointia tai rekisteröidyn oikeutta tulla unohdetuksi koskevat artiklat. Asetuksen kohde ja tavoitteet vastaavat pitkälti voimassa olevan henkilötietodirektiivin tavoitteita.”

”Esityksen tavoitteena on tuottaa mahdollisimman kevyt, johdonmukainen ja teknologianeutraali sääntely kumoamalla useampaan eri säädökseen jakautuneet tieliikenteen markkinoita koskevat säädökset ja kokoamalla niistä keskeiset elementit uuteen lakiin. Hankkeen seuraavassa vaiheessa myös muita liikennemuotoja koskeva markkinasääntely on tarkoitus koota ehdotettuun liikennekaareen.”

”Suomen tietoturvallisuusstrategian valmistelun yhteydessä on tunnistettu, että digitaalisen tiedon hyödyntämiseen perustuvia palveluita kehittämällä ja tarjoamalla voidaan luoda ja kiihdyttää talouskasvua. Valmisteilla on myös periaatepäätös datan hyödyntämiseen perustuvan liiketoiminnan kasvun edistämiseksi. Molemmista hankkeista on tunnistettu tarve luoda edellytyksiä ja kannusteita datatalouden kehittymiselle ja tarve vähentää tähän liittyviä rajoitteita.”

”Älypuhelimien määrä ja niiden aktiivinen käyttö tulee todennäköisesti lisääntymään entisestään tulevina vuosina. Voidaan siten arvioida, että puhelimitse ja digitaalisten sovellusten kautta hankittujen taksipalvelujen määrä tulee lisääntymään ja vastaavasti suoraan kadulta tai taksiasemalta hankittujen palvelujen määrä tulee todennäköisesti vähenemään”

”Julkisten hankintojen kautta tuleva kannuste kehittää lippu- ja maksujärjestelmiä suljetuista maksujärjestelmistä taustajärjestelmäpohjaisiksi aiheuttaa toimijoille kustannuksia. Asia on tunnistettu myös kansainvälisesti ja se voi mahdollistaa maiden rajat ylittävien lippu- ja maksujärjestelmien syntymisen. Monet toimijat ovat jo suunnitelleet järjestelmiensä kehittämistä ja havainneet sen mukanaan tuomat mahdollisuudet. Säännös ei suoraan pakota yrityksiä kehittämään lippu- ja maksujärjestelmänsä. Julkisen sektorin kannalta on luonnollista, että rahoitusta ei haluta antaa sellaisten järjestelmien käyttöön ja kehitykseen, jotka eivät tue markkinoiden toimintaa ja uusien palveluiden syntyä.”

Jos Suomen tietoturvallisuusstrategian olennaisia osia on digitaalisen tiedon hyödyntämisen palvelujen kehittäminen, täytyy kysyä, kuka tätä ”tietoturva” strategiaa on ollut laatimassa? Liikenne- ja viestintäministeriö, jonka kai pitäisi olla tietoturva-asiantuntija, mutta siellä ei näy edes ymmärrettävää, että Applen, Windowsin/MS:n ja Googlen/ android älykännykät appseineet sekä ovat tietoturvaongelma että seuranta- ja valvontavälineitä. Kunnan IT-asiantuntijat mm. Piilaaksossa eivät yleensä omista edes kännykkää, saati älykännykkää. Nyt sitten LVM haluaa kansalaiset käyttämään appseja Googlen tai Microsoftin pilvipalveluun, joka muodostaa uuden tietoturva- ja yksityisyydensuojaongelman. Ministeriö suorastaan yllyttää kansalaisia luopumaan yksityisyydensuojastaan kehittämällä profiloimaan liikenneasiakkaita. Suomen valtion tietoturvaosaaminen todella surkeaa.

Ministeriön puheet teknologianeutraalisuudesta ovat suoraan sanoen naurettavia. Onko Linuxille tulossa appseja? Filosofi Himanen sentään löysi Suomen vahvuudeksi ”suomalaisen ” Linux -käyttöjärjestelmän ja siihen liittyvän open source -kehitystyön, jota sikamakee brändityöryhmä ei koskaan löytänyt. Syynä lienee rakenteellinen korruptio, jonka avulla poliittiset suojatyöläiset, erityisesti en-

tiset ministereiden avustajat ovat löytäneet tiensä digifirmojen PR-pojiksi ja tytöiksi. Erityisesti tällä alalla on kunnostanut Microsoft, jolle on vuosien saatossa kelvannut kokoomuksen, demareiden ja keskustan suojaolylliset ”yhteiskuntasuhteiden” hoitajaksi (Jungner, Alkio ja Michelsson). Windows on vuotava käyttöjärjestelmä ja Microsoft on kaikkien järkevien tietojärjestelmien este nro 1, mikä olisi pitänyt ymmärtää viimestään Nokian kohtalosta. Mutta eihän LVM:ssä IT:stä mitään ymmärretä. Kun vaan lausutaan sana digi, niin se on ministeriössä aina hieno juttu. Siellä on kuunneltu lahjakkaasti digihypelobbareita ja muita digifirmojen digipellejä. Lobbausyhdistystä johtava ministeriön viestintäjohtaja Pieski iloitsee somessa aina kun joku lobbari kehuu liikennekaariehdotusta. Esteellisyys ja hallinnon puolueettomuus näyttävät olevan tuntematon asia johtavalle virkamiehelle.

Linux on tietoturvaltaan ja käytettävyydeltään ihan toisella tasolla kuin Win tai Apple. Suomella olisi ollut miljardin euron paikka lähteä kehittämään Linuxia ja open source-ohjelmistoja ja palveluja, mutta aina innovatiivinen suomalainen poliittinen eliitti on halunnut nuolla isojen jenkkifirmojen takapuolta (sopivaa korvausta vastaan?) ja suostuu käyttämään jenkkiläisiä paskajärjestelmiä (joiden sisällä on NSA) ja vielä maksamaan niistä maltaita. Ei nyt ole ihan talous- ja elinkeinonvisiot kunnossa. Eikä Suomen valtio halua suojella suomalaisia NSA:n vakoilulta. Meneeköhän tämä ihan perustuslain mukaan? Electronic Frontier Finland - Effi ry:ltä ei ole myöskään kysytty mitään.

Esittelyssä sanotaan, ettei toimijoiden olisi pakko osallistua siihen hienoon pilvipalveluun, mutta ministerin puheista on tullut selväksi, että mobiilipalvelut ovat päivän sana ja ”kaikillahan on älykännykkä”. Joten lippujen ostamisesta ei kohta selviä ilman MS/Google-älykännykkää, eikä siihen kelpaa Linux edes älykännykässä. HSL näyttää jo mallia suunnitelmillaan, miten se ”älyliikenne” laitetaan kasaan. Digi-TV:n tapaan kansalaiset pakotetaan hankkimaan laite, joka tässä tapauksessa on vielä suuri tietoturvaongelma. Samaa on odotettavissa tiemaksujen osalta.

Dägädägän toistaminen on täysin sumentanut ministeriön virkamiesten tajunnan tai sitten he ovat täysin vieraantuneet todellisuudesta, eivätkä ole koskaan edes käyttäneet julkista liikennettä, jos he kuvittelevat, että digilippujen ostaminen ratkaisee joukkoliikenteen houkuttelevuus- ja käytettävyysoongelmat. Eivät yksityisautoihinsa fiksautuneet vaihda joukkoliikenteeseen digin vuoksi. Suurin ongelma on se, että holttittomalla maankäyttöpoliitikalla on hajautettu kaupunkialueet. Vielä vuonna 1980 huomattava osa kaupunkiseutujen asukkaista asui joukkoliikenteen kannattavuusalueella (asukastiheys olisi siis kaupunkitasoa), mutta määrät ovat koko ajan vähentyneet. Nykyisen hallituksen ajama rakentamisen ja kaavoittamisen ”norminpurku” mm. poikkeuslupien ja kaavoituksen löysentäminen hajauttaa kaupunkialueita entisestään. Mutta kun analyysiä ja tosiasioita ei ole, niin voi toistella sitä digimantraa, joka pelastaa kaiken.

Joukkoliikenteen toiseksi suurin ongelman kaupunkirakenteen hajautumisen lisäksi on kadut ja tiet (logistiset kuljetukset) tukkiva henkilöautoliikenne ja kolmanneksi se, että yhteys eri joukkoliikennemuotojen välillä on ihan fyysisesti hankalaa: Kaukoliikennebussi tulee paikkaan A ja juna-asema on paikassa B sekä lähibussi- tai raitiotiepysäkki paikassa C, plus satama paikassa D, eikä liikenneyhteyttä näiden välillä ole. Monissa kaupungeissa on matkakeskuksia, joihin on integroitu eri kauko- ja lähiliikennemuodot. Paras versio lienee Jyväskylässä. Helsingin Kamppi sen sijaan kertoo matkustajien vähättelystä, kun bussimatkustajat on tungettu yhdentekevän kauppakeskuksen karmeaan kellariin. Bussit on järkevää pitää maan alla ”nukkumassa” mutta matkustajien pitäisi saada odotella bussia maanpäällisissä miellyttävissä tiloissa, niin kuin Helsingissä aiemmin oli tilanne. Ei siinä mikään digilippu auta, jos fyysisesti siirtyminen on hankalaa. Kimppakyydit yms. kutsubussit ovat liian raskaita ratkaisuja siirtymisessä kaukoliikenteestä toiseen tai kaukoliikenteestä lähiliikenteeseen tai toisin päin. Sen sijaan kaupungit pitäisi suunnitella siten, että lähiliikenteeseen integroidut matkakeskukset olisivat mahdollisia tai sisäinen rengasreitti johtaisi kaikkiin tär-

keisiin solmukohtiin. Taksi on tietysti keksitty.

Liikennekaaren esittelyssä todetaan:

”Liikenteelle tyypillisiä negatiivisia ulkoisvaikutuksia ovat muun muassa melu, päästöt sekä teiden kuluminen. Esityksen arvioidaan vaikuttavan ennen kaikkea olemassa olevan ajoneuvokapasiteetin tehokkaampaan hyödyntämiseen. Kyytien jakaminen ja lisääntynyt joukkoliikenteen käyttö vähentävät ulkoishaittoja aiheuttavien kulkuneuvojen määrää liikenteessä, minkä seurauksena nämä liikenteen negatiiviset vaikutukset vähenevät. Toisaalta tarjonnan arvioitu lisääntyminen lisääisi jossain määrin haitallisia vaikutuksia. Kaikkineen liikenteen kysynnän jatkuvasti lisääntyessä uusien palveluiden hyödyntämisellä arvioidaan kokonaisuutena päästävän haitallisten vaikutusten suhteen edullisempaan tilanteeseen kuin nykyisenkaltaisilla liikennepalveluilla. Liikennemuotokohtaisten raja-aitojen madaltuminen sekä kysynnän ja tarjonnan parempi kohtaaminen edesauttavat sitä, että kuljetuksiin käytetään tarkoituksenmukaisinta ajoneuvoa. Tarkkoja vaikutuksia ulkoisvaikutuksista ei voida tässä yhteydessä tehdä, sillä etenkin melun ja päästöjen kustannuksia on vaikea arvioida täsmällisesti.”

Esityksessä arvioidaan...Ministeriö kirjoittelee mututietoa esittelyyn. Mitään selvityksiä tai peruste-luja sille optimismille, että kimpapakyytien mahdollistaminen ja digitaaliset liput vähentäisivät henkilähtöliikennettä ei ole edes yritetty esittää. Ulkoisvaikutuksetkin on mm. EU:ssa laskettu, mutta LVM:ssä ei ole siitäkään kuultu.

Jos ministeriössä edes luettaisiin alan tukimuskirjallisuutta, niin siellä oltaisiin hajulla siitä, mikä voisi auttaa kohti autoriippumattomia, terveellisiä ja tehokkaita yhdyskuntia (Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot Aalto-yliopisto, Espoo 2010):

”Lähiöiden väestömäärä on laskenut ja autoistuminen voimistuu. Muutoksen seurauksena joukkoliikenteen käyttäjämäärät laskevat ja vuorotarjonta heikkenee. Eheyttävällä täydennysrakentamisella voidaan joukkoliikenteen edellytyksiä parantaa nimenomaan joukkoliikennevyöhykkeen alueella. Ongelmaksi nousevat keskisuuret kaupungit, jos joukkoliikenteen reitit käyttäjien vähetessä muuttuvat pelkiksi palvelulinjoiksi eivätkä ne enää palvele työssäkäyviä.

Yhdyskuntarakenteen hajautumiseen yhtenä muotona on moniautoisuuden lisääntyminen, jota tutkimuksessa tarkasteltiin erikseen. Moniautoistumisen osoitettiin voimakkaasti kiihtyvän, jos asukastiheys laskee alle 15 asukkaaseen hehtaarilla. Useiden joukkoliikennevyöhykkeiden asukastiheys on keskisuurilla kaupunkiseuduilla laskenut tämän rajan alle.

Yhdyskuntarakenteen eheytyemisessä kaupan merkitys on tärkeä. Tulokset osoittavat, että yritysten ja työpaikkojen sijainninohjaukseen tulisi kiinnittää nykyistä enemmän huomiota.

Seurantatulosten mukaan ”sinkut ja dinkut” eli yhden ja kahden hengen taloudet sekä ikääntyvä väestö hakeutuvat jalankulkuvyöhykkeelle ja sen reunavyöhykkeelle. Autoriippuvuuden kannalta avainkysymys on eteneekö eheytyminen joukkoliikennevyöhykkeelle. Valtaosa kaupunkiseutujen nykyväestöstä asuu tällä vyöhykkeellä. Käytännössä tämä tarkoittaa asutuksen osalta sitä, että lapsiperheille olisi pystyttävä tarjoamaan houkutteleva vaihtoehto

sijoittua joukkoliikennevyöhykkeelle. Tämä tarkoittaa riittävän suuria asuntoja ja laadukkaan elinympäristön kehittämistä. Mahdollisuudet ovat hyvät, sillä täydennysrakentamispotentiaalia on joukkoliikennevyöhykkeellä paljon. Laajemmin tämä tarkoittaa erityisesti palveluiden ja työpaikkojen ohjaustoimintojen tehostamista joukkoliikennenoodeihin.

Joukkoliikenteen kannalta tarvittaisiin arviolta 30 prosenttia asukastiheyden tasokorotus, jotta sillä olisi vaikutusta liikkumiskäyttäytymiseen. Maankäytön tehostamisen lisäksi tarvitaan liikennejärjestelmän laaja-alaista kehittämistä monipuolisen liikumismahdollisuuksien turvaamiseksi.

Joukkoliikennevyöhykkeen autoistumiskehityksen tarkastelu on tärkeää erityisesti eheyttämisen näkökulmasta.

Merkittävään rooliin nousevat myös täydennysrakentamiskaavat, joita tulisi saada valmiiksi asti seuraavaa nousukautta varten.

Suomen harvassa yhdyskuntarakenteessa on kansainvälisesti verrattuna lähes ylivertainen mahdollisuus. Harva, mutta selkeä nauhamainen rakenne mahdollistaa voimakkaankin täydennysrakentamisen luonto- ja virkistysalueita uhkaamatta.

Realistiseksi tavoitteeksi tulisi asettaa ”yhdyskuntarakenne, jossa asutokunnat keskimäärin pärjäävät korkeintaan yhdellä autolla”. Tämä pitää sisällään merkittävän joukon autottomia asutokuntia ydinalueilla.

Ennakoiva maankäyttöpolitiikka on kuntien keskeinen mahdollisuus vaikuttaa yritysten sijoittumiseen. Tällöin kunta hankkii maata omistukseensa yhdyskuntarakenteen kannalta edullisista paikoista, kaavoittaa sen, muodostaa tonteiksi ja luovuttaa yrityksille. Jotta tontit ovat sijainniltaan haluttuja, on hyvä tehdä pohjaksi kaupallinen selvitys.

Yritysten saavutettavuutta työpaikkana ei nähty yritysten sijoittumista ohjaavana tekijänä. Lähtökohtana pidettiin sitä, että jos asiakkaat kulkevat yrityksen sijaintipaikkaan, niin työntekijätkin pääsevät sinne.

Työntekijöiden liikkuvuus (mobility) nähdään yleisesti yritystoimintaa edistävänä tekijänä. Samoin työntekijöiden kyky sietää pitkiä työmatkoja (tolerance) nähdään positiivisesti yritystoimintaan vaikuttavana. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, että työmatkojen tulisi olla mahdollisimman lyhyitä, jotta energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt jäisivät pieniksi. Pitkät työmatkat saattavat lisäksi vaikuttaa negatiivisesti työntekijän työvireyteen sekä ajankäyttöön.

Tutkimuksessa ei saatu viitteitä siitä, että yrityksen yhdyskuntarakenteellinen sijainti vaikuttaisi työvoiman saatavuuteen. Tärkeimmiksi syiksi työvoiman saatavuusongelmassa. Arjen liikkumisen valinnoissa, jotka tehdään tämän päivän mahdollisuuksien rajoissa, korostuu ennen kaikkea kävelyn ja pyöräilyn rooli autoliikkumisen paineiden purkajana. Sellaisissa arjen ympäristöissä joissa valintoja kulkumuotojen välillä voidaan tehdä myös kävelyn ja pyöräilyn hyväksi, auton käyttö on vähäisempää kuin vaihtoehtoja tarjoamattomissa ympäristöissä.

Auton käyttö ei ole kaikissa tilanteissa samankaltaista. Erityisesti matkaan käytetyn ajan ja liikkumiseen käytettyjen resurssien suhteen kyselyyn vastanneet liikkujat käyttäytyvät varsin eri tavoin. Lyhyet arjen etäisyydet (yhteenlasketut todelliseen liikkumiseen perustuvat etäisyydet työhön, kauppaan, harrastuksiin, kouluun jne.) mahdollistavat hyvin erilaisia liikkumisen malleja. Pitkillä arjen etäisyyksillä ”matkabudjetti täyttyy” arkisista matkoista, jolloin ”ylimääräisen” liikkumisen vaihtelu vastaajien välillä on selvästi pienempää. Pelkät lyhyet arjen etäisyydet eivät siis ole riittävä edellytys autoriippuvuuden vähenemiselle, joskin ne ovat välttämätön edellytys, jotta vähenemistä voisi tapahtua. Nähtiin yritystoiminnan luonne ja yleiset koulutukseen liittyvät seikat.

Autoriippuvalle vyöhykkeelle sijoittuvien hypermarkettien ja kaupallisten keskittymien lisääntyminen on ollut hyvin voimakasta viime vuosina. Useissa haastatteluissa tuli esiin näkemys, että nykyiset ja suunnitteilla / rakenteilla olevat em. kohteet kattavat markkinat, ja suurin buumi on ohi. Tämä näkyy haastateltujen mukaan siinä, että kilpailu on siirtymässä lähikauppaan ja keskustoihin. Tutkimuksen kaupunkiseuduilla olikin vireillä useita lähikauppojen ja supermarketkokoisten myymälöiden rakennushankkeita sekä keskustojen kaupallisia kehittämishankkeita.

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen pidentää jatkuessaan työmatkoja. Samoin asiointimatkat pitenevät kun kaupalliset palvelut hajautuvat sijainniltaan.

Kaupallisia keskittymiä tulisi kehittää siten, että keskittymän rakenteen tulisi olla tiivis ja hyvin kytkeytynyt tiheään, eri kulkumuodot yhdistävän katuverkon välityksellä. Tämä mahdollistaa lyhyet jalankulkuetäisyydet, asioinnin yhdellä pysäköinnillä ja pyöräilyn tasavertaisuuden asiointikulkumuotona. Pysäköinti tulisi järjestää keskitetysti tilaa säästävin, rakenteellisin ratkaisuin tai kadunvarsipysäköintinä. Joukkoliikennesolmun tulisi sijaita alueen keskeisellä paikalla, luontevalla jalankulkuetäisyydellä asiointikohteista.

Työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen palvelutasoa tulisi kehittää esimerkiksi raideliikennettä lisäämällä. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla, missä raideliikenne ei välttämättä ole realistinen vaihtoehto, tulisi kehittää joukkoliikenteen laatukäytäviä. Eri liikennemuotojen yhteiskäyttöä tulisi kehittää esimerkiksi liityntäliikennettä edistävien toimin. Tämä tarkoittaisi liityntäliikenteen parkkipaikkoja, pyöräparkkeja jne. Uusien kaupallisten keskittymien tulisi sijaita tällaisissa liikenteen solmukohdissa.

Tulokset korostavat asumisen ja työn välisen suhteen muokkaavan voimakkaimmin asukkaiden jokapäiväistä liikkumisympäristöä. Työmatkan kulkumuotovalintojen havaittiin olevan vahvasti yhteydessä talouden auton käyttöön.

Sosioekonomiset tekijät osoittautuivat tärkeimmiksi selittäjiksi talouden liikkumistavoissa. Pitkät arjen etäisyydet kuitenkin keskimäärin lisäävät autonkäyttöä. Toisaalta suuret matka- ja kilometrimäärät liittyvät matkojen yhdistelyyn ja edestakaisten yksittäisten matkojen vähentämiseen.

Kaupunkiseudut ovat sekä absoluuttisilta että suhteellisilta etäisyyksiltään niin pieniä, ettei nykyisen kaltainen auton käyttö muodosta sellaisia kitkavaikutuksia, jotka sinänsä johtaisivat liikkumisen määränpäiden valikoitumiseen lähimpien kohteiden joukosta. Myös keskustojen koetaan olevan helposti saavutettavia. Osa alakeskuksista on muotoutunut paikallisesti tärkeiksi lähiliikkumisen ympäristöiksi.

Kävelyllä ja pyöräilyllä arkiliikkumisena on samanlaisia merkityksiä kuin virkistysliikkumisella.

Henkilöauto on tällä hetkellä vallitseva kulkuväline tutkimuksen kohteena olleilla kaupunkiseuduilla. Kaikentyyppisillä yli kilometrin mittaisilla matkoilla henkilöauton osuus oli yli 50 prosenttia, ja esimerkiksi ostosmatkoilla yli 80 prosenttia perheistä käyttää autoa 300 metrin ylittävillä matkanpituuksilla.

Joukkoliikenteen osuus tutkimuksemme osalta oli parhaimmillaankin vain noin 15 prosenttia joukkoliikennevyöhykkeen sisäisillä, kaupunkiseudun keskustaun suuntautuvilla suorilla matkoilla. Pyöräilyn osuus säilyy kuitenkin merkittävänä aina noin 4 kilometrin matkapituuksiin asti.

Yhtäältä keskiuuri suomalainen kaupunkiseutu nojaa vahvasti auton käyttöön myös lyhyillä matkanpituuksilla, mutta toisaalta potentiaalia erityisesti kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on runsaasti.

Arjen liikkumisen valinnoissa, jotka tehdään tämän päivän mahdollisuuksien rajoissa, korostuu ennen kaikkea kävelyn ja pyöräilyn rooli autoliikkumisen paineiden purkajana. Sellaisissa arjen ympäristöissä joissa valintoja kulkumuotojen välillä voidaan tehdä myös kävelyn ja pyöräilyn hyväksi, auton käyttö on vähäisempää kuin vaihtoehtoja tarjoamattomissa ympäristöissä.

Auton käyttö ei ole kaikissa tilanteissa samankaltaista. Erityisesti matkaan käytetyn ajan ja liikkumiseen käytettyjen resurssien suhteen kyselyyn vastanneet liikkujat käyttäytyivät varsin eri tavoin. Lyhyet arjen etäisyydet (yhteenlasketut todelliseen liikkumiseen perustuvat etäisyydet työhön, kauppaan, harrastuksiin, kouluun jne.) mahdollistavat hyvin erilaisia liikkumisen malleja. Pitkillä arjen etäisyyksillä ”matkabudjetti täyttyy” arkisista matkoista, jolloin ”ylimääräisen” liikkumisen vaihtelu vastaajien välillä on selvästi pienempää. Pelkät lyhyet arjen etäisyydet eivät siis ole riittävä edellytys autoriippuvuuden vähenemiselle, joskin ne ovat välttämätön edellytys, jotta vähenemistä voisi tapahtua.

Pyöräilyn järjestelmän tulisi tarjota varteenotettava vaihtoehto autoilun järjestelmälle, ja tämä merkitsee haastetta niin yhdyskunta-, liikenne- kuin asuntopuunnittelulle, sekä myös esimerkiksi palveluiden järjestämiselle ja kauppapaikkojen suunnittelulle. Mikäli kävelyä ja pyöräilyä halutaan lisätä myös niiden keskuudessa, jotka eivät ole siihen autottomuuden vuoksi pakotettuja, tarvitaan yksilön motivaatiota ja yksittäisiä vahvempia toimintaa ohjaavia rakenteita, jotka mahdollistavat niiden rutinoitumisen helpoksi ja luontevaksi osaksi arkea.

Liikkumisen tilojen suunnittelussa olisi kiinnittävä huomiota paitsi nopeuteen ja saavutettavuuteen, myös liikkumisen muihin merkityksiin ja ympäristön toimivuuteen ja laatuun niiden kannalta. Suunnittelulla pitäisi vaikuttaa tarjoumaympäristöön siten, että pyöräily olisi mahdollista ja turvallista taidoista ja fyysisestä kunnosta riippumatta. Lisäpotkua pyöräilyyn voidaan etsiä paikallisesta ympäristöstä erityispiirteineen.

Koska liikkumisen ympäristöjen merkitykset ovat hyvin moninaisia, tarvitaan laaja osallisuus pohja niiden kehittämisessä. Tärkeinä asiantuntijoina tulisi kuulla erityisesti kaupungin asukkaita pyöräilijöinä ja kävelijöinä.

Houkuttelevat ajanvietto- ja oleskelu sekä kävely- ja pyöräily-ympäristöt, vetovoimaiset lähipalvelut ja hyvät lähivirkistysmahdollisuudet tulisi yhdistää toisiaan tukevaksi kokonaisuudeksi.

Yhdyskuntarakenteen tulisi tehdä mahdolliseksi ja edistää muiden kulkumuotojen kuin auton käyttöä erityisesti alle 2 kilometrin matkoilla, joilla pyöräily ja kävely saattaisivat olla korvaavia kulkumuotoja. Tällaisen muutoksen aikaan saaminen koko kaupungin tasolla tarkoittaisi uusien asuinalueiden liittämistä ensisijaisesti nykyiseen ydintaajamaan tai monipuolisia palveluja tarjoavaan alakeskukseen, korostaen alueen sisäisten kevyen liikenteen yhteyksien lisäksi alueen liittymistä kaupunkiseudun kevyen liikenteen väylästään. Monilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla onkin erityisesti kerrostalotuotannon painopiste siirtynyt lähemmäs keskuksia. Toisesta näkökulmasta katsoen tulisi myös laadukkaiden lähipalvelujen kysynnän kohtaavaan tarjontaan kiinnittää erityistä huomiota kaikilla alueilla, joilla niiden vaatima asukas- ja/tai työvoimapotentiaali on olemassa.

*Nykyisen yhdyskuntarakenteen kehityssuuntien ymmärtäminen on edellytys sille, että eheyttämisen toimenpiteet voidaan kohdistaa oikein. Tämän näemme tarkoittavan sellaista yhdyskuntarakenteen analyysia ja synteisiä, jossa autoriippuvuus, sen syy-yhteydet ja vaikutukset tunnistetaan. Hankkeessa käytetty ja kehitetty liikenteen ja maankäytön vyöhykemalli tarjoaa yhden käyttökelpoisen menetelmän yhdyskuntarakenteen analysointiin tästä näkökulmasta. Tutkimuksen osa-alueiden yhteiset tulokset antavat puolestaan monipuolista tietoa niin ilmiöiden tunnistamisen tueksi kuin toimenpiteiden suuntaamiseenkin. Samalla lähestymme uutta tapaa katsoa kaupungin rakenteita ja toimintoja. **Tässä tavassa keskeistä on tunnistaa ja erottaa A) monipuolinen, eri liikkumisvaihtoehdot kattava yhdyskuntarakenne sekä B) yksipuolinen, autoriippuvainen yhdyskuntarakenne.***

Laajasti suomalaisten kaupunkiseutujen yhdyskuntarakennetta on muuttanut ja muuttaa edelleen haja-asutusalueen taajamoitumisen kautta tapahtuva ns. orgaaninen hajautuminen. Jatkuessaan orgaaninen hajautuminen tulee sekä tekemään kaupunkiseutujen muut eheyttämistoimenpiteet vaikeammiksi että hidastamaan olennaisesti autoriippuvuuden vähenemistä. Tämä kehitys onkin pysäytettävä erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseutujen kasvu on ohjattava sisäänpäin, eikä suunniteltuja alhaisen tiheyden taajama-alueita tule rakentaa. Samalla on estettävä rakentamispaineen ohjautuminen haja-asutusalueen orgaaniseksi hajautumiseksi.

Tutkimustulosten mukaan kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen tiivistyminen on alkamassa kaupunkien jalankulkuvyöhykkeillä. Vyöhykkeen asukastiheys on useimmissa tutkimuksessa mukana olleissa kaupungeissa lakannut laskemasta, joissain kääntynyt jo nousuunkin. Samalla liikkumisen tarkastelu osoittaa, että jalankulkuvyöhyke paitsi tarjoaa todellisia vaihtoehtoja autoriippuvaiselle arjelle, myös vaikuttaa konkreettisesti autoriippuvuutta vähentävästi. Vyöhykkeiden liikkumiskäytäntöjen muutokset tutkimusaineistossa osoittavat, että tiivistyminen on myös johtamassa koko kaupunkirakenteen autoriippuvuuden vähenemiseen, mikäli jalankulkuvyöhykemäisen yhdyskuntarakenteen painoarvoa koko kaupunkiseudun rakenteessa kyetään kasvattamaan. Tämä tarkoittaa sekä nykyisten jalankulkuvyöhykkeiden edelleen täydentämistä että vyöhykkeen ominaisuuksien toteuttamista erityisesti jalankulun reunavyöhykkeellä sekä joukkoliikennevyöhykkeen ydinalueilla.

Vyöhykeanalyysin mittareiden mukaan tiivistymiskehitys on siirtymässä seuraavaksi jalankulun reunavyöhykkeelle. Avainkysymys eheytyksen osalta onkin, miten saada tiivistyminen siirtymään jalankulkuvyöhykkeeltä muille vyöhykkeille, erityisesti joukkoliikennevyöhykkeiden avainalueille. Jo pelkästään muuttoliikkeen ja väestön ikärakenteen muuttumisen seurauksena kaupunkiseutujen väestö tulee kasvamaan. Voidaan sanoa, että suhteellisen alhainen kaupungistumisaste toimii täydennysrakentamisen ”moottorina”. Haasteena on täydentämisen ohjaaminen tiivistymiseksi tavalla, joka jatkaa tutkimuksessa havaittua positiivista trendiä ja samalla katkaisee paikoin käynnissä olevan hajautumisen.

Tutkimustulosten perusteella voidaan sanoa, että autoriippuvuuden vähentämiseen liittyvien suunnitteluratkaisujen tulisi olla erilaisia eri osissa rakennetta. Jalankulkuvyöhykkeillä painopisteen tulisi olla autottoman elämän mahdollistamisessa keskustojen eheyttämisen kautta. Jalankulun reunavyöhykkeessä puolestaan tiivistäminen, lähipalvelujen kehittäminen ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen ovat avainasemassa. Joukkoliikennevyöhykkeellä kysymykset alakeskusten tiivistämisestä, palvelujen turvaamisesta ja kaupallisen toiminnan sijoittumisen ohjauksesta, joukkoliikennekäytävien vahvistamisesta sekä kulkutapojen yhdistelyn korostamisesta vaikuttavat keskeisiltä. Autovyöhykkeen osalta kyse on pikemminkin nykyisten rakenteiden puutteiden korjaamisesta, työpaikkojen ja asumisen kohtaamisesta kaupunkiseudun tasolla ja välttämättömien uusien kehittämiskohteiden sijoittamisesta siten, että työmatka- ja palveluetaisyydet voivat kokonaisuutena katsoen lyhentyä nykytilanteeseen verrattuna.

Yritysten sijoittumista käsitelleen tutkimusosion tutkimustulosten perusteella on mahdollista määritellä mahdollisimman autosta riippumaton kaupallinen/palvelukeskittymä. Autoriippuvuuteen vaikuttavat tutkimustulosten perusteella voimakkaimmin sijainti ja itse alueen lähirakenne. Rakenne määrittelee sen, miten alueella on mahdollista liikkua. Jos keskittymä on hajanainen eli liikkeitten välillä on pitkät etäisyydet, ei alueelle ole houkuttelevaa saapua joukkoliikenteellä – koska asiointi kulkuvälineestä poistuttua tapahtuu jalan, tarkoittaa hajanainen lähirakenne pitkiksi miellettyjä kävelymatkoja, osin ostoksia kantaen. Hajanainen rakenne myös lisää alueen sisäistä autoliikennettä, mikä osaltaan hankaloittaa jalankulkua ja pyöräilyä.

Autosta riippumattoman kaupallisen/palvelukeskittymän ominaisuuksia ovat sijainti jalankulkuvyöhykkeen kupeessa tai joukkoliikennesol-

mussa – mieluiten raideliikenteen aseman läheisyydessä. Päivittäistavarakaupan osalta läheinen asutus on tärkeää, jotta keskittymälle saadaan riittävä perusasiakasvirta. Keskittymän rakenteen tulisi olla tiivis ja hyvin kytkeytynyt tiheään, eri kulkumuodot yhdistävän katuverkon välityksellä niin sisäisesti kuin ympäröivään yhdyskuntarakenteeseenkin. Tämä mahdollistaa lyhyet jalankulkuetäisyydet, asioinnin yhdellä pysäköinnillä ja pyöräilyn tasavertaisuuden asiointikulkumuotona. Pysäköinti tulisi järjestää keskitetysti tilaa säästävin ratkaisuin tai kadunvarsi-pysäköintinä. Joukkoliikennesolmun tulisi sijaita alueen keskeisellä paikalla, luontevalla jalankulkuetäisyydellä asiointikohteista.

Työpaikkojen ja palveluiden sijainninohjausta tulisikin tehostaa. Kaupunkiseuduilla, joilla keskusta-alueiden rakenne antaa mahdollisuuksia erilaisille kehittämistoimenpiteille, niin työpaikat kuin palvelutkin tulisi pääsääntöisesti sijoittaa jalankulkuvyöhykkeelle, alakeskuksiin tai jalankulun reunavyöhykkeelle. Nykyisiä hajanaisia kaupallisia keskitty-miä voitaisiin kehittää mm. seuraavilla toimenpiteillä:

- laaditaan alueelle osayleiskaava- tai asemakaavatasoinen kokoava suunnitelma,*
- tiivistetään aluetta rakentamalla liiketiloja esimerkiksi nykyisille parkkipaikoille,*
- kehitetään alueen katuverkkoa eri kulkumuodot yhdistäväksi,*
- järjestetään pysäköinti keskitetysti (esimerkiksi pysäköintilaitokse-na),*
- tuodaan joukkoliikennepysäkki alueen keskeiselle paikalle,*
- kehitetään jalankulkuyhteyksiä eri asiointikohteiden välillä,*
- parannetaan pyöräily-yhteyksiä alueelle,*
- sijoitetaan keskittymän lähietäisyydelle asuintaloja,*
- sijoitetaan keskittymään myös muita kuin kaupan työpaikkoja.*

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että asunnon sijainnilla kaupunkirakenteessa on merkityksensä sen suhteen, kuinka paljon perheen autoilla ajetaan. Yksittäisen kotitalouden valinnoissa kuitenkin muut kuin kaupunkirakenteelliset tekijät vaikuttavat eniten matkojen kulkumuotoon.

Ensisijaisesti taloudelliset seikat ja toissijaisesti perheenjäsenten työpaikkojen sijainnit vaikuttavat siihen, mitä mahdollisuuksia perheellä on tehdä valintoja matkustuskäyttäytymisensä suhteen. Toisaalta analyysimme toimintatilojen muovautumisesta viikoittaisten ja päivittäisten matkojen kautta osoittaa, ettei kaupunkirakenteella vaikuttaisi olevan sellaisia ”etäisyyskitkaa” aiheuttavia ominaisuuksia, jotka sinällään hokuttelisivat olemaan käyttämättä autoa tai valitsemaan matkakohteita läheisyyden perusteella. Niinpä myös keskusten alueilla auto tarjoaa nopeimman tavan saavuttaa arjen kohteet. Analyysimme perusteella näyttää siltä, että auton käytölle nähdään vaihtoehtoja ainoastaan silloin, kun päivittäisten toimintojen luontevat tai sellaisina pidetyt määränpäättäjät sijaitsevat suhteellisen lähellä kotia. Kun joukkoliikennettä ei useinkaan tarjota todellisenä pidettävää vaihtoehtoa arjen matkoilla, johtavat kaupunkirakenteelliset tekijät siihen, että lyhyet etäisyydet toteutuvat useimmin keskuksissa asuville. Niinpä myös vaihtoehtoja auton käytölle nähdään useimmin asuttaessa keskusta-alueilla.

Tutkimustulosten perusteella keskuksien ominaisuudet ja asukkaiden valinnat yhdessä aikaansaavat sen, että keskuksset sekä tarjoavat mahdollisuudet että toteuttavat käytännössä autoriippumattoman kaupunkira-

kenteen ideaalia, myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Se, että suuri osa keskuksien asukkaista käyttää autoa monella tavalla samankaltaisesti kuin esikaupunkialueiden asukkaat ei tarkoita, etteikö kaupunkirakennetarjoaisi mahdollisuuksia valintojen tekemiseen. Tämän todistavat mm. lapsiperheet, jotka toteuttavat autotonta arkea tai käyttävät säännöllisesti myös muita kulkumuotoja kuin autoa päivittäisillä matkoillaan. Myös kokonaisuutena keskusalueiden auton käyttö on huomattavasti vähäisempää kuin muualla kaupunkiseudulla.

Tutkimuksessa havaitsimme, että kaikilla vyöhykkeillä muuton yhteydessä tapahtui muutoksia auton käytössä – suurin osa muuttaneista muutti liikkumiskäyttäytymistään. Keskusta-alueilla, joissa lähiympäristön tarjoumat ovat useimmiten valmiina (vanha kaupunkikeskusta) tai korkeatasoisia (keskustarakentamisen julkisen tilan laatutekijät) muutos oli useimmin auton käyttöä vähentävä. Positiivinen yllätys oli, ettei autovyöhykkeelle muuttaneista auton käyttöä lisännyt sen useampi kuin sitä vähensi. Tulos korostaa liikkumisympäristöjen monimuotoisuutta ja antaa myös viitteitä siitä, että ympäristön tarjoamat mahdollisuudet liikkumisen vähentämiseen voivat muuttua todelliseksi liikkumiskäyttäytymiseksi myös autovyöhykkeellä, mikäli yksilön ja perheen liikku mistarpeet ja olemassa oleva tarjonta kohtaavat.

Useissa tutkimuksissa on korostettu, että muutostilanteessa ympäristön laatutekijöitä arvotetaan olemassa olevien tekijöiden perusteella. Ratkaisevaa onkin se, millä tavalla lähiympäristön tarjoumat näyttäytyvät muutostilanteen hetkellä, esimerkiksi muutettaessa uudelle alueelle. Tämä näkemys korostaa lähiympäristöjen, asuinalueiden ja liikenneverkostojen laatutekijöiden merkitystä – muun muassa loppuun asti mietittyjä yksityiskohtia, kerralla valmiiksi rakentamista myös julkisten tilojen osalta, julkisen liikenteen tarjonnan aloittamista viimeistään ensimmäisten asuntojen valmistuessa, sekä kevyen liikenteen väylien viimeistelyä mielellään jo aiemminkin. Myös informaation eri liikkumismuodoista ja paikallisista mahdollisuuksista pitäisi tavoittaa niin uudelle kuin vanhallekin alueelle muuttavat jo viimeistään muuttohetkellä.

Päivittäiset arkiset puuhut pitäisi olla mahdollista hoitaa lähiympäristössä kävellen ja pyöräillen sekä tarpeen tullen joukkoliikenteeseen tukeutuen. Pyöräilyverkoston kehittäminen erityisesti jalankulun reunavyöhykkeellä on erittäin tärkeää keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Pyöräilyn osuus on useilla kaupunkiseuduilla merkittävämpi kuin joukkoliikenteen. Lisäksi liikkumiskäytännöistä on huomattavissa, että ajan mittaan (asumisajan kasvaessa) pyöräilyn ja kävelyn osuudet eri matkoilla kasvavat. Samalla on havaittu, että myös tiivistämisellä on samansuuntainen vaikutus. Niinpä keinot kävelyn ja pyöräilyn osuuksien kasvattamiseen ovat olemassa. Kaupunkiseuduilla tulisikin nyt panostaa toimenpiteisiin, joilla varmistetaan uusien alueiden kevyen liikkumisen yhdyskuntarakenteellisten mahdollisuuksien toteutuminen myös käytännössä. Asukkaiden kyetessä käytännössä valitsemaan useammin – jopa useimmiten – auton käyttöä korvaavia kulkumuotoja syntyisi itseään vahvistava ”pyöräily- tai kävelyriippuvuus”.

Myös kävelyetäisyyttä pidemmällä matkoilla tarvitaan vaihtoehtoja lisääviä toimenpiteitä. Joukkoliikenteen tarjontaa tuleekin lisätä keskeisillä nauhamaisilla kehittämisvyöhykkeillä. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla on hyvät edellytykset keskeisten alueiden bussiverkoston kehittämiseen myös tulevaisuudessa. Eriytymistä yhtäältä kaupallisesti toimiviin ja toi-

saalta yhteiskunnallisen tuen avulla palveleviin joukkoliikennejärjestelmiin tulisi järjestelmien hallinnan näkökulmasta välttää, mutta samalla on tunnustettava paine molempien mielekkääseen kehittämiseen. Tulevaisuuden liikennepolitiikassa tulee korostumaan markkinoiden toiminta. Tällöin avain monipuolisen joukkoliikenteen säilyttämiseen on ohjauskeinovalikoimassa, jonka avulla erilaiset joukkoliikenteen ”markkinat” saadaan toimimaan toisiaan täydentävinä.

Ylikunnallisen ja (yli-)seudullisen liikenteen osalta myös rataverkko me luo eheyttämisen näkökulmasta merkittävät mahdollisuudet useilla kaupunkiseuduilla, ei vain pääkaupunkiseudulla. Rataverkon hyödyntämisessä liikelle tulisi lähteä mahdollisimman nopeasti, tunnistaen tällaisen kehityksen pitkän aikajänteen vaatimukset ja mahdollisuudet. Uusia konsepteja tarvitaan niin infrastruktuurin kuin liikennöinninkin suhteen.

Eri kulkumuotojen yhteensovittamista palvelevien matkakeskusten toiminnallisuuden kehittäminen on myös tärkeä tehtävä. Yhtäältä kaupunkiseudun tason keskusten tulisi mahdollistaa joukkoliikenteen tehokas ja mukava käyttö mahdollisimman monilla, erityisesti seudullisilla ja yliseudullisilla matkoilla. Toisaalta alemman tason matkakakeskuksilla voisi olla tärkeä rooli erityisesti keyyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteensovittamisessa sekä kaupunkiseudun ytimiin suuntautuvien park & ride -ratkaisujen edistämisessä.

Oma arki ja kaupunki tulisi olla myös ilman autoa hallittavissa. Arkisten askareiden hoitaminen jalan ja polkupyörällä ei saisi vaatia jatkuvaa suunnitelmallisuutta ja uusien toimintavaihtoehtojen harkintaa esimerkiksi sään, vuorokaudenajan tai muun sellaisen mukaan. Lähiliikkumisen tukeminen voidaan nähdä saavutettavuuden lisäämisenä toimintojen keskinäisiä etäisyyksiä pienentämällä, toimintojen tilan supistamisena tai tiivistämisenä. Tämä johtaa toiminnan mahdollisuuksien lisääntymiseen ilman autoa, suhteellisen toiminnan tilan laajenemiseen. Tällöin autonomistus ei ole välttämättömyys eikä auton käyttö vaihtoehdoton vaihtoehto. Rajaton vapaus tai jatkuva mahdollisuus (ja usein velvollisuus tai pakko) tehdä valintoja ja suunnitella arkeaan ei ole toiminnan tilan kasvattamista. Tarvitaan hyvin suunniteltuja ympäristöjä, jotka ohjaavat kestävään arkiliikkumiseen ja lähiliikkumisen rutinoitumiseen.

Arkiliikkumisen kokemus vaikuttaa olennaiselle tavalla kulkumuodon valintaan. Tämä kokemus on osin riippuvainen liikkujan arvo- ja asennepohjaisista valinnoista, osin se virittyy lähiliikkumisympäristön ominaisuuksien kautta. Näitä ympäristöjä kutsumme mikroympäristöiksi. Mikroympäristöjen kehittämisessä kyse ei ole vain liikenneympäristön suunnittelusta. Liikkumisen ympäristö on tärkeää yhteistä arkiympäristöämme – monelle kaupunkilaiselle päivittäinen arkiliikkuminen kaupungissa on tärkein ympäristössä olemisen ja sen kokemisen muoto. On siis panostettava paitsi siirtymisen tehokkuuteen ja nopeuteen, myös pohdittava liikkumiseen käytetyn ajan ja ympäristökokemuksen laatua. Hyvä keyyen liikenteen ympäristö on useimmiten elävää, viihtyisää, turvallista ja tasapuolista lähiympäristöä, jossa ympäristön eri elementit ovat niin muodoiltaan, merkityksiltään kuin skaalaltaankin toimivassa suhteessa toisiinsa

Oma arki ja kaupunki tulisi olla myös ilman autoa hallittavissa. Arkisten askareiden hoitaminen jalan ja polkupyörällä ei saisi vaatia jatku-

vaa suunnitelmallisuutta ja uusien toimintavaihtoehtojen harkintaa esimerkiksi sään, vuorokaudenajan tai muun sellaisen mukaan. Lähiliikkumisen tukeminen voidaan nähdä saavutettavuuden lisäämisenä toimintojen keskinäisiä etäisyyksiä pienentämällä, toimintojen tilan supistamisena tai tiivistämisenä. Tämä johtaa toiminnan mahdollisuuksien lisääntymiseen ilman autoa, suhteellisen toiminnan tilan laajenemiseen. Tällöin autonomistus ei ole välttämättömyys eikä auton käyttö vaihtoehtoton vaihtoehto. Rajaton vapaus tai jatkuva mahdollisuus (ja usein velvollisuus tai pakko) tehdä valintoja ja suunnitella arkeaan ei ole toiminnan tilan kasvattamista. Tarvitaan hyvin suunniteltuja ympäristöjä, jotka ohjaavat kestävään arkiliikkumiseen ja lähiliikkumisen rutinoitumiseen.

Arkiliikkumisen kokemus vaikuttaa olennaisella tavalla kulkumuodon valintaan. Tämä kokemus on osin riippuvainen liikkujan arvo- ja asenepohjaisista valinnoista, osin se virittyy lähiliikkumisympäristön ominaisuuksien kautta. Näitä ympäristöjä kutsumme mikroympäristöiksi. Mikroympäristöjen kehittämisessä kyse ei ole vain liikenneympäristön suunnittelusta. Liikkumisen ympäristö on tärkeää yhteistä arkiympäristöämme – monelle kaupunkilaiselle päivittäinen arkiliikkuminen kaupungissa on tärkein ympäristössä olemisen ja sen kokemisen muoto. On siis panostettava paitsi siirtymisen tehokkuuteen ja nopeuteen, myös pohdittava liikkumiseen käytetyn ajan ja ympäristökokemuksen laatua. Hyvä kevyen liikenteen ympäristö on useimmiten elävää, viihtyisää, turvallista ja tasapuolista lähiympäristöä, jossa ympäristön eri elementit ovat niin muodoiltaan, merkityksiltään kuin skaalaltaankin toimivassa suhteessa toisiinsa.

Strateginen eheyttäminen on yhtä aikaa sekä vuorovaikutteisuuden pitkäjänteistä rakentamista että jokaisen suunnitelman näkemistä tärkeänä osana tätä prosessia. Samalla myös suunnittelutehtävien sisältöjen arviointi korostuu: strategisen eheyttämisen (liikenne-, asumis- ja palvelujen järjestämisenäkökulmien kanssa) integroidut maankäytön suunnitelmat toimivat ennen kaikkea tämän hetken ja syntymässä olevien suunnitteluratkaisujen strategisen arvioinnin välineinä. Strategisten suunnittelukäytäntöjen kehittämistä voisikin lähestyä esimerkiksi suunnittelun ”väliaikaisesti pysäyttävän” luonteen ja meilläkin keskustellun ”läsnäolevuuden” kautta: hyväksytään sekä jatkuva kehittämistarve että tarve olla muuttamatta kehittämisen reunaehdoja jatkuvasti.

Olemme saapuneet autoriippuvuuden suhteen eräänlaiselle vedenjakajalle: uusia toimintamalleja, uutta toimintakulttuuria, uusia arvotukisia tarvitaan, jottei jatketa edellisten vuosikymmenten viitoittamalla linjalla, joka tosiasiallisesti tulisi huonontamaan tilannetta. Tutkimuksessa mukana olleilla kaupunkiseuduilla, joita voidaan luonnehtia osin jopa eturivin seuduiksi näiden uusien mallien sisällyttämisessä niin strategioihinsa kuin suunnittelun periaatteisiinsa, on nähtävissä ensimmäisiä merkkejä yhdyskuntarakenteen eheytymisestä. **Mitä jatkossa tarvitaan on paitsi vahva sitoutuminen nyt aloitettuihin kehityskuluihin, myös vahva päätös kitkeä epätoivottuja kehityskulkuja aiempaa päättäväisemmin. Jokainen yhdyskuntarakennetta hajauttava päätös tulee sekä huonontamaan tilannetta että tekemään tulevat korjausliikkeet entistä vaikeammiksi.**

Tavoitteena tulisi olla tasapuolinen elinympäristö, jossa pääsy erilaisiin toimintoihin ei riipu henkilöauton käytöstä, mutta jossa asukkaat pääsevät silti osalliseksi paitsi saavutettavuudesta, myös liikkuvuudesta ja

liikkumisen ilosta. Enää ei tulisi rakentaa alueita, joilla eri vaihtoehtoja liikkumiseen ei voida tarjota.

Jotta tämä tasapainoilu muutoksen ja pysyvyyden välillä tulisi hallittavaksi, tarvitaan kaavoituksen tueksi entistä useampia näkemyksiä niin nykytilasta kuin näkemyksiä tulevaisuudestakin. Suunnittelun perustana tulisikin olla käsitys laajasta asiantuntemuksesta. Kaikkien ei tarvitse osallistua suunnitteluun ja sen prosesseihin, mutta mahdollisimman erilaisten, myös vähemmän aktiivisten ryhmien arkisen ja käytännöllisen asiantuntemuksen ääni pitäisi saada paremmin kuulumaan rinnan muodollisempien asiantuntija-argumenttien kanssa. Paikallinen ymmärrys on arvokasta. Paikallisesti hankittua ymmärrystä myös voidaan siirtää ja jakaa suunnitteluprosessissa esimerkiksi käyttämällä tässä tutkimuksessa käytettyjä autoriippuvuutta, yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyyttä, arjen käytäntöjä ja yritysten toimintalogiikkoja käsitteleviä käsitteitä.

*Autoriippuvuuden vähentäminen on osa maankäytön strategisen eheyttämisen sanastoa ja sisältöjä. Tämä tutkimus on osoittanut, että kysymys autoriippuvuuden vähentämisen menetelmistä on haastava. Vastauksia on kuitenkin löydetty: yhdyskuntarakenteen ominaisuuksien erittely nimenomaan autoriippuvuuden näkökulmasta on antanut monia uusia ajatuksia vanhojen keinojen muotoiluun, sekä tuonut uutta tietämystä jonka avulla suunnittelijoiden työkalustoa voidaan laajentaa. Autoriippuvuuden käsite on riittävän konkreettinen avautuakseen yhdyskuntarakenteiden ominaisuuksien ja elinympäristön käytön analysoinnin sekä suunnittelun tavoitteenasettelun viitekehykseksi – samalla, tämän konkreettisuuden myötä, siihen voidaan tarttua suunnittelun ja päätöksenteon eri näkökulmista ja asiantuntijuuksista käsin. Tämä samanaikainen konkreettisuus ja eri näkökulmien yhteensitovuus tekee käsitteestä rajaesineen. Tässä tutkimuksessa autoriippuvuuden käsitettä on valotettu monelta suunnalta, mikä antaa mahdollisuuksia ymmärtää paremmin eheyttävän yhdyskuntasuunnittelun sisältöjä ja eheyttämisen reunaehdot muuttuvissa tilanteissa. **Samalla tutkimus on osoittanut (jälleen kerran), että autoriippuvuuden vähentäminen vaatii pitkäjänteistä ja laajaan asiantuntemukseen pohjautuvaa yhteistyötä eri toimijoiden kesken niin yhdyskuntarakenteiden kehittämistä.***

Kun hallitus ”vapauttaa” rakentamis- ja kaavoitusnormeja sekä autoilua, se on luomassa yhä autoriippuvaisia yhdykuntia, yhä hajaantuvampia, tehottomampia ja epäterveellisempiä kaupunkiseutuja. Täysin todellisuudesta vieraantunut ministeriö uskoo johonkin digi-ihmeeseen, vaikka kaikki sen keskeiset toimenpiteen edistävät yksityisautoilua ja kurjistavat joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisuuksia. Kun selkeästi näyttää siltä, että henkilöautoihinsa fiksautuneet liikenneministeriön ”asiantuntijat” ja ministerit eivät halua ”rasittaa” henkilöautoilua, koska poliittisen eliitin mukaan yksityisautoilu on kutakuinkin ihmisoikeus, vaikka ulkoiskustannukset ovat merkittävät, niin liikennekaariratkaisun myötä autoilun haittaverosta tullaan pääosin luopumaan, mikä entisestään lisää autoitumista ja johtaa aivan päinvastaiseen tulokseen kuin mihin liikennekaareissa virallisesti pyritään (tosiasiasahan se on digibisneslaki).

Koska ministeriössä ei ole tutkimustieto eikä tosiasiat hallussa, voidaan ihan pökkana väittää tällaisen soopan olevan totta (vrt. edellä):

”Vaikutukset alueiden saavutettavuuteen. Alueiden saavutettavuuden arvioidaan esityksen johdosta pysyvän ennallaan tai kohenevan hieman.

Liikennepalvelujen saatavuus ja turvallisuus. Yleisesti liikkumispalvelujen tarjonnan lisääntymisen arvioidaan parantavan erityisesti autottomien kotitalouksien asiointimahdollisuuksia. Lisäksi laajentuva palvelutarjonta vähentää kotitalouden ajokortin omistavan henkilön muiden perheenjäsenten kuljettamiseen käytettyä aikaa parantamalla ajokortittomien perheenjäsenten omaehtoisen liikumisen mahdollisuuksia.”

5. Yhteiskuntataloudelliset laskelmat puuttuvat

Liikennekaaren esittelyssä todetaan:

”

Ehdotettujen muutosten suurimmat myönteiset vaikutukset kansantaloudelle syntyisivät niiden vaikutuksista liikennemarkkinoiden tehokkuuteen. Ehdotukset tukisivat uusien liiketoimintamallien kehittymistä, uusien yritysten syntymistä ja nykyisten toimijoiden mahdollisuutta kehittää toimintaansa.”

”Liikenne palveluna -toimintamallin kautta voidaan osa kotitalouksien liikkumismenoista, joista tällä hetkellä pääosa kohdistuu tuontiautojen hankintaan, saada kanavoitua kansallisesti tuotettujen palvelujen piiriin, kun liikkumispalveluista tulee todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tällä voi olla suuri heijastevaikutus kauppataseeseen sekä palvelujen työllistävyyden ja veropohjan laajentamisen kannalta.”

”Liikenteen turvallisuusvirasto on arvioinut, että sen tietojärjestelmien kehittämiseen olisi varattava noin 1,5 kalenterivuotta ja tietojärjestelmäinvestointi olisi noin 600 000 euroa. Siirtoprosessi digitalisoituneen työllistäisi 3–4 henkilötyövuotta. Lupien hintoja ei investoinneista huolimatta tarvitsisi välttämättä korottaa, tai korotukset jäisivät vähäisiksi.”

Ministeriö esittää ilman minkäläisiä perusteita ja talouslaskelmia, että autoilu vähenisi, kauppatase paranisi ja maailma kukkisi, kunhan ministeriön loistava uusliberalistinen digiliikennehanke toteuttaisiin. Sinänsä se ei ole mikään ihme, koska valmistelua on johtanut ministeri, joka on uusliberalistisen pupputehtaan, Libieran maskotti, ja joka ei ymmärrä mikä on ero on valtiontaloudella, kansantaloudella ja liiketaloudella. Täjänsortista epätieteellistä söpötystä on lupa odottaa digiministeriöltä, joka on jo mämmänyt digitaalisen television. Seuraavassa kehysriihessä voidaan säästää koko ministeriö.

Esittelyssä arvioidaan, että digiliikenneinvestointi maksaisi noin 600 000 euroa. Käytännössä ts. todellisessa elämässä digihankkeiden kustannukset vähintään 1,5-kertaistuvat talousarviosta, joten kyseessä on liki miljardin euron investointi, jonka ministeriö on katsonut ilman MINKÄÄNLAISTA analyysiä, perusteita ja talouslaskemia kannattavaksi hankkeeksi. Aalto-yliopiston tutkimuksien mukaan tietojärjestelmähankkeet eivät ole usein kannattavia edes yksityisellä sektorilla, julkisen sektorin miljardisekoilusta puhumattakaan, niin ministeriö on valmis kaivamaan kuvetta ja lykkäämään miljardin seuraavaan ”apottiin”. Ei ole mikään ihme, että digifirmat ja muut lobbarit ovat in-

nossaan, kun rahaa on jaossa. Työllistäminen tai digifirmojen bisneksen edistäminen ei ole mikään perustelu toteuttaa turhaa, kallista ja huonoa ratkaisua. Kaupunseuduttain on jo toteutettu järkeviä ratkaisuja, kuten Turun seudun FÖLI. Digifirmat voivat hakea rahaa vuorineuvosten sossusta eli Tekesiltä rahaa ja ”työllistää” voidaan vaikka siten, että laitetaan porukka kaivamaan kuoppia, jos kerran lopputulos voi olla mitä tahansa, huono tai haitallinen. Nykyiset työttömät kaivaisivat aika monta kuoppaa miljardilla eurolla.

Viranomaisilla ja kuntapoliitikoilla on tutkimuksen mukaan varsin hatara käsitys siitä, mitä hyötyä kilpailutuksesta on ja mihin mahdolliset kustannussäästöt kanavoituvat. Bussiliikenteen kilpailuttaminen on vahvistanut kuntataloutta, mutta säästöt ovat olleet tilapäisiä. Liikennemääriin ja lipun hintoihin kilpailutuksella ei näytä olleen vaikutusta. Mutta eihän ministeriötä tosiasiat kiinnosta.

Vuoden 2012 liikennepolitiisessa selonteossa ollaan vielä huolissaan harmaasta taloudesta ja kehoitetaan liikenne- ja viestintäministeriötä ehkäisemään harmaata taloutta, niin nyt ministeriö on ehdottamassa epämääräistä jakoa ei-ammattimaiseen ja ammattimaiseen kuljetustoimintaan. Kun ”ei-ammattimaiset” eivät joudu mitenkään valvottaviksi, on harmaa talous lähellä ja lisäksi asiakkaiden turvallisuus vaarassa. ”Ei-ammattimainen” kuski voi olla vaikka narkkari, kaahari tai muuten surkea kuljettaja tai naisia lähentävä ja raiskaava kusipää. Kenellä on siitä vastuu?

Liikennekaaren esittelyssä todetaan:

”Kotitalouksien liikennemenoista ehdottomasti suurimman osan muodostaa oman auton hankinta ja käyttö. Henkilöauton omistuksen ja käytön kustannukset Suomessa vuonna 2012 olivat 15,1 miljardia euroa. Muuhun liikenteeseen Tilastokeskuksen kotitalouksien kulutustilastojen mukaan käytettiin 3,89 miljardia euroa. Tästä esimerkiksi linja-automatkoihin käytettiin 0,66 miljardia euroa, taksimatkoihin 0,17 miljardia euroa sekä junamatkoihin 0,39 miljardia euroa. Kuitenkin omaa autoa käytetään vain viisi prosenttia ajasta, 95 prosenttia ajasta se on käyttämättömänä. Kotitalouksien näkökulmasta kaikki toimet, jotka vähentävät tarvetta oman auton hankkimiselle ja käytölle taikka tehostavat sen käyttöä muun muassa jakamistalouden kautta, merkitsevät mahdollisuuksia säästöihin”

Jokainen joka osaa laskea tietää, että henkilöautoilu on kallista. Fiksuimmat ovatkin siitä luopuneet ja liikkuvat tarvittaessa vaikka taksilla töihin. Mutta koska autoilua paapotaan mm. matkakuluvähennyksin, työsuhdeautoin ja kilometrikorvauksin sekä ilmaisain tai liki ilmaisain parkkipaikoin kaduilla ja pihoidilla, ja koska henkilöautoilu omalla autolla on ennen kaikkea statusasia suomalaisille, varsinkin kaupunkien reuna-alueilla pöheikössä ”luonnon keskellä” asuville (jotka eivät edes tunne ja kunnioita luontoa) sekä liian monelle, etenkin miehille k**vän jatke, mitkää järkisyys eivät lopeta/vähennä henkilöautoilua. Eivät autoilijat siirry edes digihäppäkkeiden houkuttelemana käyttämään kimppekyytiä tai kutsubussia tai uberia. Muualla Euroopassa, jossa kaupungistumisella on pidempi historia, esimerkiksi auton yhteiskäyttö ja julkisen liikenteen käyttö ei ole häpeä edes ns. paremmissa piireissä. Suomessa poliittinen eliitti ml. ministeriö ylläpitää autokaupunkimallia yhdyskuntarakenteen ylimpänä asteena ja henkilöautoilua ”ihmisoikeutena”, oikeutena saastuttaa, melustaa, tappaa, vammauttaa, tehdä kaupunkialueella asuvien asuin ympäristö epäterveelliseksi ja epäviihtyisäksi jne.

6. Kevyt liikenne unohdettu kokonaan

Liikennekaareissa ei puhuta halaistua sanaa kevyestä liikenteestä, se kuulema käsitellään TIEliikennelaisissa. Kävely ja pyöräily eivät siis ministeriön mukaan ole liikennettä, vaan TIEliikennettä. m.o.t. !

HYVIÄ EUROOPPALAISIA ESIMERKKEJÄ KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISESTÄ

Avainasemassa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamisessa on pyöräily- ja kävelymyönteinen politiikka. Päätöksenteossa tulisi lähteä siitä, että pyöräilyä, kävelyä ja joukkoliikennettä halutaan edistää. Pyöräily ja kävely on tehtävä liikenteen ja maankäytön suunnittelulla nopeammaksi kuin autoilu. **Pyöräilyä ja kävelyä – ja myös joukkoliikennettä – on mahdotonta edistää tehokkaasti, ellei koko liikennejärjestelmää suunnitella kokonaisuutena.**

Keskustaan tulevaa autoliikennettä on mahdollisuus tehokkaasti ohjata toimivalla liityntäpysäköinti-tarjonnalla. Parhaimmillaan liityntäpysäköintitilat mahdollistavat sekä henkilöautoilun että pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön yhdistämisen. Joukkoliikennepalvelujen ja liityntäpysäköinnin on oltava henkilöauton käytölle myös hinnoittelultaan kilpailukykyistä. Tarkastelluissa esimerkkikaupungeissa on korostunut ennen kaikkea pyöräilyinfrastruktuurin korkeatasoisuus. Määrällisesti väyliä voi olla jopa suhteessa vähemmän kuin Suomessa. Houtenissa (Alankomaat) pyöräily on mahdollistettu pyöräkaduilla, joilla autot liikkuvat pyöräilijöiden ehdoilla. On tärkeää myös, että jalankulun ja pyöräilyn väylät on erotettu toisistaan. Kaksisuuntaisilla pyöräteillä tarvitaan keskiviiva suuntien erottamiseksi. Myös viitoituksen tulee olla selkeää. Risteykset tulisi toteuttaa siten, että pyöräilijän on mahdollista tehdä reitinvalintapäätös ennen kun hän ajaa risteykseen – ihan kuten autoilijallakin. Usein pyöräilijöille on myös omat vaiheet liikennevaloissa.

Toimivan pyöräpysäköinnin järjestämisellä asuinympäristön suunnittelun yhteydessä – sijoittamalla pyöräsäilytystilat ulko-ovien läheisyyteen, autopaikoituksen sijaitessa kauempana – on mahdollista kannustaa käyttämään auton sijaan pyörää. Suomen olosuhteissa korostuu myös tarve pyöräväylien tehokkaalle talvikunnossapidolle, jolle esimerkiksi Kööpenhaminassa on oma kunnossapitalustonsa.

Monissa Euroopan kaupungeissa on hyvät kävelykeskustat. Keskustan kävelyalueilla on myös selkeä funktio: ostoskeskittymä, liikunta- ja virkistyspuisto tai ravintolakeskittymä. Freiburgissa on yhden neliökilometrin suuruinen, yksi maailman suurimmista yhtenäisistä kävelykeskustoista. Kaupunkien tavaroiden lähikuljetus ja jakelulogistiikka on suunniteltu hyvin. Se on rajoitettu kävelyalueilla tiettyihin kellonaikoihin aamulla ja iltapäivällä. Geneveä ollaan kehittämässä kävelykaupungiksi. Lähiasuinalueilta keskustaan ja työpaikkakeskittymiin on nopeat ja viihtyisät reitit, jotka on suunniteltu kulkijan näkökulmasta. Tärkeää on, että asukkaat ja liike-elämä ovat aktiivisesti mukana kaupunkitiloja suunniteltaessa.

Esteettömyyttä on edistetty paitsi näkövammaisten ja liikuntarajoitteisten kannalta myös kaikkien muidenkin kuljijoiden näkökulmasta. Autoliikennettä on rajoitettu siellä, missä on paljon jalankulkijoita, jotta katujen ylitykset eivät muodosta esteitä liikkumiselle. Talvikunnossapitoa tehostetaan sulanapitojärjestelmillä, kuten Suomessakin monissa kaupungeissa.

Hyvän infrastruktuurin rakentaminen ei riitä. Ihmiset pitää aktivoida kävelyn ja pyöräilyyn markkinointiin ja yleisen innostamisen avulla. Fyysisen ympäristön parantamistoimet ja markkinointi tulee olla kytketty toisiinsa. Toimien yhtäaikaisuus on erityisen tärkeää. Suomessakin on viime vuonna tehty päänavaus ja saatu osoitettua rahoitusta liikkumisen ohjaukseen.

Eurooppalaisissa esimerkkikaupungeissa työpaikat on haastettu mukaan markkinointiin. Monet työpaikat tarjoavat etuuksia niille, jotka kulkevat pyörällä tai kävellen työmatkansa. Lisäksi pyöräilijöille on tuotettu palveluita, esimerkiksi huolto-, pumppaus-, juomapisteitä, pyörän pesupaikkoja, itsepalveluhuoltopaikkoja, kypärän säilytyslokeroita sekä pyöräkeskuksia, joissa on laaja-alaiset palvelut pyörähuollosta kahvilaan. Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat yleistyneet ympäri maailmaa.

Lähde: Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere, 2011.

7. Liikennekaareissa ei noudateta VN:n ja ministeriön omia strategioita

Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020 (LVM) todetaan:

”4. Liikenteen ympäristötyön keinot

Liikennealan ympäristöstrategiassa on tehty yleisen tason linjauksia liikenteen keskeisiin ympäristöhaasteisiin vastaamiseksi. Yksityiskohtaisemmat toimenpideohjelmat konkreettisine keinoineen laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoissa sekä muiden toimijoiden toimesta sen mukaan kuin nämä katsovat ne tarpeellisiksi.

4.1 Liikennesuoritteiden kasvun hillitseminen

Liikennesuoritteiden kasvu vaikuttaa merkittävästi moniin liikennepoliittisiin tavoitteisiin. Liikennesuoritteiden kasvu erityisesti kaupunkiseuduilla heikentää liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Samalla se lisää liikenteen päästöjä ja melua sekä paineita uuden, kalliin infrastruktuurin rakentamiseen.

Tieliikenne on Suomessa viimeisen 10 vuoden aikana kasvanut noin 20 prosenttia. Henkilöautoliikenteen kasvuksi vuosina 2013–2020 ennustetaan noin 11 % ja vuosina 2013–2050 noin 31 %. Tavaraliikenteelle ennustetaan hieman suurempaa kasvua, 16 % ja 39 %. Kasvuksi oletetaan tarkastelujakson alkupäässä keskimäärin 1,5 % vuodessa ja loppupäässä alle 0,5 % vuodessa. Syitä liikenteen kasvuun ovat muun muassa talouden kasvu, väestönkasvu ja muuttoliike, yhdyskuntarakenteen hajautuminen, liikkumistapojen muutokset sekä moottoriajoneuvokannan kasvu.

Liikennepoliitiikka on takavuosina lähtenyt liikkeelle ajatuksesta, että liikenteen kasvuun eli kasvavaan kysyntään vastataan uusia väyliä rakentamalla eli tarjontaa parantamalla. Tällä ajattelutavalla on kuitenkin rajoituksensa: esimerkiksi kaupunkiseuduilla tarjontaa ei ole mahdollista rajattomasti parantaa, koska kaupungeista loppuu tila. Uudessa liikennepoliitikassa yhtenä perusajatuksena on, että liikenteen kasvuun voidaan puuttua liikenteen kysyntään vaikuttamalla.

Liikennesuoritteiden kasvua on mahdollista hillitä monin eri keinoin. Näitä keinoja ovat muun muassa liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittaminen, ihmisten kulutapavalintoihin vaikuttaminen sekä erilaiset etätyön, etäläsnäolon ja etäpalvelujen mahdollisuudet. Suurimmillaan liikennesuoritteiden kasvun hillinnän mahdollisuudet ovat kaupunkiseuduilla, missä etäisyydet ovat usein sopivat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja ihmisiä on riittävästi toimivan joukkoliikennejärjestelmän luomiseksi.

4.2 Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen

Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne hajoaa ja kaupunkiliikenne alkaa ruuhkautua. Tämä aiheuttaa merkittäviä taloudellisia ja hyvinvointimenetyksiä, vaikeuttaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä, johtaa lisääntyvään henkilöauton käyttöön ja sen myötä liikenteen kasvuun ja ilmastonmuutosta vauhdittavien kasvihuonekaasupäästöjen lisääntymiseen, terveysvaikutusten kasvuun ja viihtyvyyden vähentymiseen. Maankäytön suunnittelulla on huomattavat vaikutukset myös liikenneturvallisuuteen.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavajärjestelmässä pyritään siihen, että maankäytön ja liikenteen suunnittelu on tiiviisti sovitettu yhteen. Tärkeintä on suunnitella liikennejärjestelmää kokonaisuutena niin, että tavoitteita noudatetaan johdonmukaisesti

ti kaikissa suunnitteluvaiheissa. Liikenteen ja maankäytön suunnittelussa viranomaisten on pyrittävä hillitsemään liikenteen kasvua, turvaamaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytykset sekä edistämään liikenneturvallisuutta. Eheytyvässä yhdyskuntarakenteessa on entistä paremmin otettava huomioon myös liikennemelulle altistumisen vähentämistavoitteet. Maankäytön suunnittelulla voidaan myös vähentää mahdollisille kuljetusonnettomuuksille altistuvien ihmisten ja omaisuuden määrää sekä rajoittaa ympäristövahinkojen laajuutta.

Työtä maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamiseksi jatketaan määrätietoisesti. Tavoitteena on vaikuttaa maankäytön ja eri toimintojen sijoittumisen kautta liikenteen investointitarpeeseen sekä henkilöautolle vaihtoehtoisten liikkumismuotojen käyttöön. Keskeistä on eri toimijoiden yhteistyön ja vuorovaikutuksen lisääminen sekä vaikutusten arvioinnin kehittäminen.

4.3 Joukkoliikenteen edistäminen

Joukkoliikenteen edistäminen vaikuttaa positiivisesti ihmisten liikkumismahdollisuuksiin, liikennejärjestelmän sujuvuuteen, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen ympäristökysymyksiin. Joukkoliikenne edistää erityisesti niiden ihmisten liikkumismahdollisuuksia, joilla ei ole halua tai mahdollisuutta omistaa tai käyttää omaa autoa. Tällaisia ryhmiä ovat esimerkiksi lapset ja nuoret.

Joukkoliikenteen osuus kaikista kotimaanmatkoista on tällä hetkellä noin 8 prosenttia ja näiden matkojen osuus suoritteesta noin 20 prosenttia. Joukkoliikennematkoista yli 60 prosenttia tehdään linja-autolla. Säännöllisiä joukkoliikenteen käyttäjiä ovat etenkin lapset, nuoret ja naiset. Joukkoliikenteen osuus on suurin niillä asukkailla, joiden taloudessa ei ole autoa. Kun autoja on kotitalouden käytettävissä vähintään kaksi, vähenee joukkoliikenteen käyttö selvästi.

Joukkoliikenteen käyttöä voidaan edistää monin eri keinoin. Näitä keinoja ovat esimerkiksi maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla, väyläinvestointien suuntaaminen joukkoliikennettä tukeviin kohteisiin, matkaketjuajat telun korostaminen esim. liityntäpysäköintiä kehittämällä, joukkoliikenteen taloudellisen tuen kasvattaminen kaupunkiseuduilla, joukkoliikenteen suunnittelu ja tilaaminen uuden joukkoliikennelainsäädännön mukaisesti, yhteensopivien maksu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen sekä Liikkumisen ohjaus-toiminnan kehittäminen. Henkilöliikennepalveluja on mahdollista tehostaa myös kokonaisuutena: lähivuosina on tarkoitus selvittää, miten koko julkisilla varoilla tuotettu liikenne, kuten Kelan korvaamat kuljetukset ja avoin joukkoliikenne, voidaan suunnitella, hankkia ja toteuttaa uudella entistä tehokkaammalla ja toimivammalla tavalla.

4.4 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Suomalaiset tekevät kaikista matkoistaan vajaan kolmanneksen jalan tai pyörällä. Kävelyn osuus on yli 20 ja pyöräilyn vajaa kymmenen prosenttia. Lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkutapa, niistä yli 60 prosenttia tehdään jalan. 1–3 kilometrin mittaisilla matkoilla kävelyn osuus on noin neljännes ja 3–5 kilometrin matkoilla vielä noin 15 prosenttia. Pyöräilyn osuus alle kilometrin matkoista on noin kolmannes, 1–3 kilometrin matkoilla yli 40 % ja 3–5 kilometrin matkoilla noin 14 %. Lähes kaikkien ikäryhmien jalankulku ja pyöräily ovat viime vuosina vähentyneet. Huomattavaa on erityisesti lasten ja nuorten jalankulun ja pyöräilyn vähentyminen. Myös ikääntyneet liikkuvat jalan ja pyörällä aiempaa vähemmän. Suomalaiset ovat siirtyneet käyttämään keskimäärin nopeampia kulkutapoja: moottoroitujen kulkutapojen eli henkilöauton, mopon ja mopoauton käyttö lyhyilläkin matkoilla on yhä yleisempää. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edistää monia liikennepolitiikan tärkeitä tavoitteita.

Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä ja meluttomia, terveellisiä ja vähän tilaa vieviä, liikkujalle ja yhteiskunnalle edullisia kulkutapoja. Liikkumisvalintoihin voidaan vaikuttaa usealla eri tavalla. On luotava hyvät mahdollisuudet kävelylle ja pyöräilylle sekä huolehdittava siitä, että näitä mahdollisuuksia motivoidutaan myös käyttämään. Samalla on huolehdittava liikenneturvallisuuden tason säilymisestä ja parantamisesta entisestään. Mahdollisuuksien ja motiivien kokonaisuus toteutuu eri toimijoiden johdonmukaisella yhteistyöllä.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) tuoreimpien tutkimusten mukaan jopa kaksi miljoonaa suomalaista kärsii ajoittain hiukkasten ja muiden ilmassa leijuvien epäpuhtauksien aiheuttamista hengitysteiden oireista ja vuosittain jopa 2000 suomalaista kuolee ennenaikaisesti näiden epäpuhtauksien johdosta. Myös kansainväliset tutkimukset antavat tilanteesta samankaltaisen kuvan: esimerkiksi Euroopan ympäristöviraston (European Environment Agency) tutkimuksen mukaan ulkoilman pienhiukkaset aiheuttavat Suomessa noin 1 500 ennen aikaista kuolemaa joka vuosi. ”

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa strategiassa 2020 (LVM 2011) todetaan:

Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin.

Moottoriliikenteen kasvu on taittunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu.

Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti saavutettavissa kävellen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia. Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisinä liikennemuotoina ja liikenneratkaisuissa ne otetaan huomioon tasavertaisina muiden joukossa.

Liikunnan vähyydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä

Kävely ja pyöräily ovat myös oleellinen osa sujuvia matkaketjuja. Valtaosa joukkoliikenteen liityntämatkoista tehdään jalan, ja kävelymatkan pysäkillä tai joukkoliikenneterminaaliin tulee olla sujuva ja turvallinen. Liityntäpysäköinnissä pyöräilyä on tarpeen priorisoida jo yksinomaan taloudellisten tehokkuustavoitteiden takia, jotta autopaikkojen rakentamisen ja auton käytön tarve jää mahdollisimman vähäiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää tahtoa ja vastuunottoa niin valtiolta kuin kunnilta. Näiden tahojen johdonmukaista panostusta ja yhteistyötä vaaditaan maankäytön suunnittelussa, liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikkumisvalintoja ohjaavien keinojen käytössä. Kävely ja pyöräily tunnustetaan liikennepolitiikassa yhdyskuntien pe-

rusliikkumismuotoina. Niitä edistetään aktiivisesti valtakunnan, alueiden ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyössä ja suunnittelussa sekä liikkumisen ohjauksessa.

Valtion ja kuntien nykyinen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen osoitettu niukka rahoitus ei riitä näiden kulkutapaosuuksien kasvattamiseen, vaan niiden rahoitustasoa on nostettava. Resursseja tarvitaan olemassa olevan liikenneympäristön parantamiseen ja kunnossapitoon, uusien väylien rakentamiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn markkinointiin.

Uusi toimintalogiikka edellyttää, että vaikutetaan liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan laajalla keinovalikoimalla yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Liikennejärjestelmän parantamisessa painotetaan pienimuotoista kehittämistä, jossa kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on merkittävä asema. Uusi toimintalogiikka edellyttää myös uusien rahoitusmallien luomista, jotta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä voidaan kehittää suuntaamalla kaikkien osapuolten resurssit kokonaisuuden kannalta mahdollisimman tehokkaalla ja tavoitteiden mukaisella tavalla.

Eheä yhdyskuntarakenne ja riittävän tiheä palveluverkko pitävät arkimatkojen pituudet lyhyinä ja luovat edellytykset kävelyä ja pyöräilyä suosiville kulkutapavalinnoille. Vallalla oleva yhdyskuntarakenteen hajaantumiskehitys vaikeuttaa linjausten toteutumista. Uutta asutusta rakennetaan suurelta osin taajamien laiduille samaan aikaan, kun työpaikat ja palvelut sijoittuvat päätieverkon ohjaamana henkilöautolla saavutettaviin paikkoihin. Sekä kunnallinen että kaupallinen lähipalveluverkko harvenee ja palveluiden saavutettavuus ilman henkilöautoa heikkenee.

Tavoitteena oleva kulkutapamuutos edellyttää muutoksia kaikissa matkatyypeissä, liikkujaryhmissä ja kaikenkokoisissa kunnissa ja kaupungeissa.

Eniten autoilevat ja vähiten jalankulku- ja pyörämatkoja tekevät työikäiset, 18–64-vuotiaat. Tästä joukosta 34–54-vuotiaat ovat kaikkein eniten auton käyttöön sitoutuneita ja eniten liikkuva ikäryhmä.

Jotta strategialinjauksen kulkutapamuutos vuoteen 2020 olisi mahdollinen toivotussa laajuudessa, on suuren osan kävelyn ja pyöräilyn lisäyksestä tapahduttava työikäisen ja paljon autoilevan väestönosan keskuudessa.

Suomessa liikenteen melualueilla arvioidaan asuvan noin 920 000 – 1 020 000 ihmistä. Liikennemuodoista tieliikenne aiheuttaa eniten melua. Melulle altistuneiden määrän kasvamiseen ovat vaikuttaneet väestön kasvu, kaupungistuminen, asumisen tiivistyminen, teollistuminen, teknistyminen ja erityisesti liikenteen lisääntyminen. Melulle altistuneiden määrän arvellaan olevan kasvussa. Tarkkaa vuosittaista tietoa melulle altistuvien kansalaisten määrästä ei ole toistaiseksi saatavilla.”

EU:n komission Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika -asiakirjassa todetaan:

”EU:n liikennepolitiikkaa – laajemman kokonaisstrategian välttämättömyys

Kaupunki- ja aluesuunnittelupolitiikassa olisi vältettävä turhaan kasvattamasta liikkuvuustarpeita suunnittelemalla asuinalueiden ja työpaikka-alueiden väliset välimatkat asuinaisesti.

Sosiaali- ja koulutuspolitiikassa voitaisiin parantaa työ- ja koulu-aikoja teiden ruuhkautumisen välttämiseksi erityisesti viikonloppujen meno- ja paluuliikenteen aikoihin, jolloin tapahtuu eniten liikenneonnettomuuksia.

Suurten taajamien liikennepolitiikassa voitaisiin sovittaa yhteen julkisen palvelun aikaistaminen ja henkilöauton käytön järjeistäminen.

Budjetti- ja veropolitiikan avulla voitaisiin sekä sisällyttää erityisesti ympäristöhaitoista aiheutuvat ulkoiset kustannukset hintoihin että toteuttaa nimensä veroinen Euroopan laajuinen liikenneverkko.

Kilpailupolitiikan keinoin on varmistettava, että markkinoiden avautumista eivät erityisesti rautatiealalla pääse häiritsemään markkinoilla jo toimivat, määräävässä asemassa olevat suuryhtiöt ja ettei tämä avautuminen johda julkisten palvelujen laadun heikkenemiseen”

Yksityiskohtaiset ehdotukset, jotka komission on hyväksyttävä, perustuvat seuraaville periaatteille:

Laadukkaan kaupunkiliikenteen kehittäminen

Euroopan kansalaisten elämän laatu yleisesti ottaen heikkenee kaupunkien pahenevan ruuhkautumisen vuoksi. Komissio ehdottaakin toissijaisuusperiaatetta noudattaen, että hyvien toimintatapojen vaihtoa edistetään tavoitteena parantaa nykyisten joukkoliikennepalvelujen ja infrastruktuurien käyttöä. Paikallisten viranomaisten on löydettävä uusi lähestymistapa kaupunkiliikenteeseen, jotta julkisen palvelun uudenaikaistaminen ja henkilöauton käytön järjeistäminen voidaan sovittaa yhteen. Nämä toimenpiteet ovat välttämättömiä kestäväan kehitykseen pääsemiseksi, mutta varmasti vaikeimpia toteuttaa.

*Keskipitkän ja pitkän aikavälin ympäristötavoitteiden asettaminen kestäväan liikennejärjestelmän luomiseksi. **Kestäväan liikennejärjestelmän toteuttamiseen tarvitaan useita poliittisia toimenpiteitä ja välineitä.** Tämän lopullisen tavoitteen saavuttamiseen tarvitaan aikaa, ja tässä valkoisessa kirjassa suositetut toimenpiteet ovat vasta ensimmäisiä vaiheita pitkäaikaisen strategian toteuttamisessa. On välttämätöntä määritellä kestävä liikennejärjestelmä toiminnallisesti, jotta poliittisille päätöksentekijöille voitaisiin antaa hyödyllistä osviittaa.*

Jollei eri liikennemuotojen välistä kilpailua säännellä paremmin, epätasapainon voimistumista on mahdotonta välttää, ja maan tiekuljetukset uhkaavat päästä lähes täydelliseen monopoliasemaan laajentuneessa Euroopan unionissa. Sen vuoksi olisi pyrittävä hillitsemään tie- ja lentoliikenteen kasvua ja ryhdyttävä toimenpiteisiin raideliikenteen ja muiden ympäristöystävällisten liikennemuotojen kilpailukykyyn lisäämiseksi.

Väite, jonka mukaan maantiekuljetukset olisivat epäsuotuisassa kilpailuasemassa julkisen vallan suojeluksessa oleviin, taloudellista tukea saaviin rautatieyhtiöihin nähden, on yhä vähemmän totta. Väitteessä sivuutetaan nimittäin se tosiasia, että myös tieliikenteen perusrakenteet nauttivat huomattavia julkisyhteisön suomia etuja. Esimerkiksi moottoriteiden ylläpito olisi kuusi kertaa edullisempaa, jos tiet olisivat pelkästään henkilöautojen käytössä. Raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta ei kuitenkaan peritä kuusi kertaa kalliimpia moottoritiemaksuja vastineeksi niiden saamasta edusta.

Laajentumisen myötä välimatkat Euroopan unioniin kuuluvien suurkaupunkien välillä pidentyvät ja matkustajien nopeaan kuljettamiseen tarvitaan suorituskykyinen verkko. Tehokkaaseen liikenneverkkoon kuuluu suurnopeusjunarato ja (kunnostetut radat mukaan luettuina) sekä yhteyksiä ja järjestelmiä, jotka mahdollistavat lento- ja rautatieliikennepalvelujen sekä lentoasemien yhdistämisen samaan verkkoon. Viime vuosikymmenellä aloitettujen, rautateiden suurnopeusverkon rakentamiseen pyrkivien kunnianhimoisten ohjelmien jatkaminen on välttämätöntä edellä mainitun tavoitteen saavuttamiseksi. Suurnopeusverkon kehittäminen sopii yhteen myös tavaraliikenteelle varatun verkon toteuttamisen kanssa. Molemmilla on sama perusajatus: niillä pyritään koko rautatieverkon kapasiteetin lisäämiseen.

Käyttäjät haluavat myös tietää tarkalleen, mistä he maksavat käyttäessään moottoriteitä tai julkista liikennettä. Infrastruktuurin käytöstä sekä epäpuhtauksien ja ruuhkien torjunnasta aiheutuu kustannuksia. On aika selvittää totuus liikenteenkustannuksista, jotta liikennemuoto valittaisiin tulevaisuudessa avoimesti jajohtomukaisesti.

Lisäksi käyttäjät odottavat kaupunkiliikenteen järkipäristämistä. Melu ja ilmansaasteet sekä niiden vaikutukset kansalaisten terveyteen huolestuttavat enemmän kaupungeissa, ja onkin tarpeen pikaisesti rajata selvästi yksityisautoilun ja julkisen liikenteen asema. Perustamissopimuksen rajoitukset ja erityisesti toissijaisuusperiaate huomioon ottaen komission aikomuksena on lähinnä edistää parhaiden toimintatapojen vaihtoa.

Göteborgissa kokoontunut Eurooppa-neuvosto totesi, että "kestävällä liikennepolitiikalla olisi ... edistettävä ... sosiaalisten ja ympäristökustannusten huomioon ottamista kaikilta osin. Toimia tarvitaan, jotta liikennemäärät eivät nykyisessä määrin kasvaisi samaa tahtia talouskasvun kanssa. Erityisesti on siirryttävä maantieliikenteestä raide- ja vesiliikenteeseen sekä julkiseen matkustajaliikenteeseen.

Yhteisön toiminnalla on pyrittävä asteittain korvaamaan nykyiset liikennettä rasittavat verot ja maksut tehokkaammilla välineillä, joilla infrastruktuuri- ja ulkoiset kustannukset sisällytetään hintoihin. Tällaisia välineitä ovat yhtäältä infrastruktuurien käyttömaksut, joilla voidaan erityisen tehokkaasti säännellä ruuhkautumista ja vähentää muita ympäristöhaittoja, ja toisaalta polttoaineverotus, joka vähentää hiilidioksidipäästöjen määrää. Tällaisten verotusta ja käyttömaksuja eriyttävien ja jakavien välineiden käyttöönottoa on koordinoitava siten, että toteutusvaiheet täydentävät toisiaan

Autoilun valtava kasvu kaupungeissa viimeisten 40 vuoden aikana johtuu kaupunkirakenteen kehittymisestä, elintapojen muutoksesta sekä yksityisautoilun joustavuudesta verrattuna usein riittämättömään joukkoliikennetarjontaan. Vaikka toimintoja tai asumista hajasijoitettaessa kehitetään toisinaan myös sopivaa infrastruktuuria tai liikennepalveluja, liikenne- ja kaupunkisuunnittelun toteuttaminen toisistaan erillään on saattanut yksityisautoilun hallitsevaan asemaan lähes kaikkialla. Vaikka keskustojen täyttyminen autoista on huomiota herättävää ja ongelmallista, liikenne kasvaa nopeimmin kaupunkien laitamilla. Kuitenkin juuri näillä alueilla liikennepalvelujen tarpeet on vaikeinta hahmottaa ja tyydyttää: joukkoliikenne, sellaisena kuin se nykyisin käsitetään, ei ole tarpeeksi joustavaa. Ilmiötä vaikeuttaa turvallisuuden tunne, joka ei rohkaise joukkoliikenteen käyttööntietyillä alueilla ja tiettyinä kellonaikoina.

Kaupunkialueiden liikenteen kasvusta ja ruuhkautumisesta seuraa ilmansaasteiden ja meluhaittojen sekä onnettomuuksien määrän kasvu. Matkat ovat usein lyhyitä ja ne ajetaan kylmällä moottorilla, joten ajoneuvojen polttoaineen kulutus kasvaa valtavasti ja päästöt kolmin- tai nelinkertaistuvat, kun nopeus jaetaan vertailukelpoisella tekijällä. Kaupunkiliikenne aiheuttaa 40 prosenttia ilmastomuutosta aiheuttavista hiilidioksidipäästöistä sekä myös epäpuhtauksista, esimerkiksi otsonihuippujen aiheuttamista typenoksideista ja rajoitusten ulkopuolelle jääneistä hiukkasista, joiden vaikutukset huolestuttavat kaupunkiväestöä. **Heikoimmat väestönosat, kuten lapset, vanhuks**
et ja sairaat (hengityselinsairaudet, sydän- ja verisuonitaudit ja muut), kärsivät ensimmäisinä, ja eräiden tutkimusten mukaan yhteiskunnalle aiheutuvien kustannusten määrä on 1,7 prosenttia BKT:sta

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista puolet tapahtuvat kaupunkiympäristössä, ja jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät ovat uhreina useimmin. Vaikka kaupunkiliikenne kuuluu toissijaisuusperiaatteen nojalla ensisijaisestikansallisten ja paikallisten viranomaisten toimivaltaan, sen kaupunkialueille aiheuttamaa haittaa ja elämänlaadun huonontumista ei kuitenkaan voida jättää huomiotta. Viranomaisten on ratkaistava liikenteen hallintaa ja erityisesti yksityisautoilun asemaa suurilla kaupunkialueilla koskevat ongelmat aiottua nopeammin. **Tarkastelipa asiaa miltä kantilta hyvänsä (epäpuhtaudet, ruuhkat, infrastruktuurin puute), yhteiskunnassamme ollaan menossa kohti yksityisautoilun rajoittamista kaupungeissa. Vaihtoehtona on puhtaiden ajoneuvojen suosiminen ja korkeatasoisen julkisen liikenteen kehittäminen.**

Ruuhkat ja saastuminen – jotka ovat keskenään läheisesti sidoksissa – ovat yksi syy heikkoon elämänlaatuun kaupungeissa. Ne johtuvat pääasiallisesti ylenmääräisestä yksityisautoilusta. On siis tarpeen parantaa autoilulle vaihtoehtoisia ratkaisuja sekä infrastruktuurin (metro- ja raitiovaunulinjat, pyörätiet, joukkoliikennekaistat) että tarjottavien palvelujen osalta (reittien laatu ja vuorotiheys, käyttäjille annettava tieto). Julkisen liikenteen on tarjottava sellainen mukavuus-, laatu- ja nopeustaso, joka vastaa kansalaisten odotuksia. Tällainen laatuvalikoima on jo valittu monissa Euroopan kaupungeissa, jotka ovat päättäneet innovoida ottamalla käyttöön uusia metro- tai raitiovaunulinjoja tai uusia linja-autoja, joihin myös liikuntaesteisten on helppo nousta. On olennaista, että joukkoliikenteessä sopeudutaan yhteiskunnan muutoksiin. Liikkuminen jakaantuu yhä tasaisemmin koko päivälle, mikä voi tehdä ruuhka- ja hiljaisten aikojen välisestä jaottelusta vanhentuneen. Samoin uusien asutusalueiden ja kauppakeskusten rakentaminen kaupunkien laiduille edellyttää joukkoliikenteen reittien ja liikennemuotovalintojen sopeuttamista. Kevyt, omalla väylällään kulkeva raitiovaunuliikenne, jota nykyisin harjoitetaan monissa suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa, on sekä taloudellinen että matkustajien suosiota nauttiva liikennemuoto, koska valmistajat ovat onnistuneet uusimaan sen imagon antamalla sille jopa futuristisen ilmeen. Esimerkiksi Stuttgartissa, Freiburgissa, Strasbourgissa ja Nantes'issa on edistytty merkittävästi tasoittamaan liikennemuotojen välistä epätasapainoa panostamalla raitiovaunuihin.

Niissä on pystytty rajoittamaan autoilua investoimalla muuhun kuin tieliikenteeseen. On siis osoitettu, että autoilun osuutta voidaan alentaa yhdellä prosentilla vuodessa, vaikka se toistaiseksi kasvaakin tätä nopeammin useimmissa kaupungeissa. Eräissä kaupungeissa on päätetty rajoittaa paikoitusmahdollisuuksien määrä jokaista uutta toimistorakennusta kohti välttämättömään minimiin, mikä tekee autoilusta epäkäytännöllistä. Jotkut paikallisviranomaiset suunnittelevat varaavansa liikenneväyliä yksinomaan joukkoliikenteelle (linja-autoille ja takseille) ja esimerkiksi yhteiskuljetuksessa ajaville yksityisautoille sekä moninker- taistamalla polkupyörille ja jopa moottoripyörille tarkoitetut liikenneväylät. Suurissa kaupungeissa ja taajamissa voitaisiin kannustaa aloitteita, joissa niiden alueilla toimivat suuret työnantajat, yritykset ja virastot osallistuisivat työntekijöiden matkajärjestelyihin tai jopa julkisen liikenteen rahoitukseen. Wienissä on toteutettu aloite, jossa metron rahoittavat osaksi kaupungin alueella toimivat yritykset. Viime vuosina on kehitetty uusi, innovatiivinen tapa liik- kua: yksityisauton yhteiskäytön (car sharing) liittäminen muihin liikennemuotoihin.

Uusien joukkoliikennemuotojen kehittämisen lisäksi kaupunkien ruuhkia olisi vähennettävä ottamalla käyttöön infrastruktuurin käyttömaksujärjestelmiä, joista yksinkertaisin on paikoituksen hin- noittelu. Eräissä suurissa kaupungeissa on suunniteltu kehittyneempiäkin muotoja: esimerkiksi Lontoossa aiotaan periä tiemaksuja, jotka perustuvat ajoneuvojen sähköiseen tunnistukseen ja maksunkeräysjärjestelmään, jotka voitaisiin yhdenmukaistaa yhteisössä (katso hinnoittelua käsittelevä jakso). **Paikalliset asukkaat hyväksyvät tiemaksut kaupungeissa kuitenkin vain, jos tarjottujen joukkoliikennevaihtoehtojen palvelu- ja infrastruktuuritaso on kilpailukykyinen.** Näin ollen on tärkeää käyttää saadut tulot uuden infrastruktuurin rahoittamiseen ja parantaa kaupunkiliikennetarjontaa yleensä.

Yhteisen liikennepolitiikan onkin oltava osa suurempaako konaisstrategiaa, johon on ehdottomasti sisäl- lyttävä seuraavat kestävä kehityksen edellytykset:

liikenteen kysyntään vaikuttava talouspolitiikka ja muutokset tuotantomenetelmissä;

aluesuunnittelu ja -kehitys ja erityisesti kaupunkisuunnittelupolitiikka: on vältettävä epätasapainoista kaupunkisuunnittelua, joka lisää turhaan tarvetta liikkumiseen;

sosiaali- ja koulutuspolitiikka: työ- ja kouluaikojen rytmiä on syytä korjata;

kaupunkien ja etenkin suurten asutuskeskusten paikallisliikenne;

budjetti- ja veropolitiikassa on Euroopan laajuisen verkon toteuttamisen lisäksi kiinnittää huo- miota siihen, **miten ulkoiset kustannukset ja varsinkin mpäristökustannukset saadaan sisällytettyä hintoihin;**

kilpailupolitiikan keinoin on varmistettava, että markkinoiden avautumista eivät erityisesti rautatiealal- la pääse häiritsemään markkinoilla jo toimivat, määräävässä asemassa olevat suuryhtiöt ja että julkisten palvelujen korkean laadun tavoitteesta ei tingitä;

Edellämainituista ministeriön liikennepolitiikkaa ohjaavien asiakirjojen sisällöstä ei liikennekaaren esittelyssä ole halaistua sanaa.

7. Mikä hemmetin Infra Oy – demokratia ja politiikka kateissa

Liikennekaaren ideana on – paitsi digibisnes – kansallisomaisuuden yhtiöittäminen ja sen jälkeen yksityistäminen, niin kuin kävi Ylen verkkotoiminnalle, sittemmin Digitalle. Infran yhtiöittäminen demokratian ulkopuolelle edustaa pupputehdas Liberan uusliberalistista näkemystä valtiosta, demokratiasta ja kansalaisista. Valtio pitää kutistaa vain siihen, että sillä on varaa ylläpitää armeijaa ja poliisia (nekin voidaan ostaa yksityisiltä) ja maksaa pankkien, vakuutusyhtiöiden kaivosten ja ydinvoima riskit, jotka on tunnetusti sosialisoitu veronmaksajille. Kansalaiset ovat Liberalle hyviä riskien sosialisoinneissa, mutta muuten hallintoalamaisia, joilla pidä olla mitään sananvaltaa, eihän niillä ole edes veroparatiisiyhtiöitä.

Infra Oy:n perustamista on perusteltu sillä, että sen myötä loppuu ns. siltarumpupolitiikka. Jos se nyt pysyy edes aluksi valtionyhtiönä, jolla on poliittinen hallintoneuvosto jäsenkirjalla nimitetty toimitusjohtaja ja hallitus, niin se tulee edelleenkin tekemään jonkinsorttista siltarumpupolitiikkaa. Sen jälkeen se tulee tekemään ”kannattavan” infrarakentamisen politiikkaa. Jos Infra Oy pääsee määrittelemään inframaksujen tason, se tulee rahastamaan niin paljon sielu sietää ja rakentamaan niin paljon moottoriteitä kaupunkiseuduille kuin sielu sietää (koska siellä sitä autoistuvaa porukkaa on), mikä puolestaan kiihdyttää yhdyskuntien hajautumista. Infra Oy:n ei tarvitse laskea yhteiskuntataloudellisia kustannuksia, koska se ei näy firman tuloksessa. Kävelijöille ja pyöräilijöille ei ole luvassa kuin yhä huonompia olosuhteita yhä autoistuvammassa maassa. Siis ihan päinvastaista kuin mitä ministeriö kertoo virallisesti tavoittelevansa liikennekaarella.

Kun ongelmana maassa on nykyisten teiden ja ratojen heikko kunto eli kunnospidon laiminlyönti, niin ratkaisuksi tarjotaan infran yhtiöittämistä /yksityistämistä. Miksi yhtiö kunnossapitäisi omaisuutta yhtään sen paremmin kuin valtio, kun suurin tuotto tulee uudisrakentamisesta. Suomen valtio saa edullisella korolla luottoa, mutta uusliberalisti Bernerin mielestä yhtiö on aina parempi kuin valtio investoijana. Näin puhuu siis se ministeri (=valtion palkkalistalla), joka ei erota kansantaloutta, valtiontaloutta ja liiketaloutta toisistaan. Se mikä on kannattavaa Infra Oy:lle ei välttämättä – itse asiassa todennäköisesti – ole kannattavaa kansantaloudellisesti tai valtiontaloudellisesti. Osakeyhtiön asiakirjat ovat ei-julkisia, joten kansalaisilla, kansanedustajilla tai toimittajilla ei ole mitään mahdollisuutta valvoa Infra Oy:n toimintaa. Verotulot vähenevät, kun maksut ohjataan villiin ja vapaaseen Infra Oy:hyn. Infra Oy:n pykäminen ja jatkossa yksityistäminen on Carunaan ja Digitaan verrattavissa oleva kusetus, joka tulee todella kalliiksi monin tavoin.

Kuka tekee Infra Oy:n jälkeen liikennepolitiikkaa? Eihän sitä liikennepolitiikka ainakaan liikenne ministeriö tee, kun siellä ei ymmärretä edes mitä on liikennepolitiikka, mutta eduskunnalla olisi aina mahdollisuus. Kuten edellä on tullut selväksi, liikennepolitiikka tai itse asiassa kokonaisvaltainen liikkumis- ja liikennejärjestelmäpolitiikka edellyttää useiden sektoreiden yhteistyötä: YM, VM, TEM, LVM, kunnat /maakunnat. Aikooko yksityinen yritys Infra Oy tehdä yhteistyötä muiden kanssa kokonaisvaltaisen liikennepolitiikan edistämiseksi? Tuskinpa vaan, koska osakeyhtiölain mukaan osakeyhtiön tehtävä on tuottaa voittoa. Entäs mikä voisi Infra Oy suhtautuminen kansalaiseen, siis omistajiin? Kokemus valtion sataprosenttisesti omistamasta Governia Oy:stä (ei Oyj) on se, että kun kansalainen ottaa yhteyttä, niin toimitusjohtaja ilmoittaa, etteivät he ota vastaa tietoja markkinavoimilta. Yhtiöittämisen myötä kansalaisista tulee siis hallintoalamaisia ja ”markkinavoimia”, ei omistajia.

Siltarumpupolitiikka on viime vuosina kuitenkin ollut vähenemässä, koska rahat ovat vähissä. LVM:n laskelmissa ei ole ulkoiskustannuksia eikä kokonaisyhteiskunnallisia kustannuksia mukana.

Siksi esimerkiksi selkeä siltarumpu- ja autokaupunkihanke, 8-tien nelikaistaistaminen Turun seudulla on polkaistu käyntiin. Sen seurauksena pendelöinnistä kauempaakin Rauman suunnalta Turkuun töihin tulee houkuttelevampaa ja se tulee lisääntymään, mikä lisää henkilöautoilua ja haittoja sekä kustannuksia Turussa. Turun seudun yhdyskunta hajaantuu tien suuntaan. Tiehanke on aiheuttanut myös mm. Maskun yhdyskunnan/keskustan hajautumisen, kun Sukarin Topi on päässyt rakentamaan uutta Maskun autokeskustaa 8-tien varteen. Sinne ei autottomilla mummoilla ole asiaa. Tien eduksi on laskettu uuden teollisen tuotannon saamista sen varteen. Kysymys kuitenkin kuuluu, että ovatko firmat tulee sinne sen uuden tienpätkä vuoksi, vai siksi että kunta on tarjonnut hyvät (edulliset) olosuhteet ja Turun seutu koulutettua työvoimaa? Jos tienpätkä toimii imagotekijänä (edistys edistyy ja kehitys kehittyy), se on perkeleen kallista imagorakentamista.

Tosiasia on se, että joka ainoa nelikaistainen katu ja tie tässä maassa on rakennettu vain ja ainoastaan henkilöautoja varten, sillä henkilöautot tukkivat tärkeät logistiset väylät. Henkilöautoilijat siis ovat yritysmaailman kuljetusten sujuvuuden este. Olisi jo korkea aika ymmärtää, että Suomi alkaa olla täyteen rakennettu teitä, joiden kunnossapito on ykkösasia. Ns. siltarumpupolitiikalla on tehty suuria virheitä, joista pitäisi ottaa opiksi. Valtiontalouden tarkastusvirasto on useaan otteeseen moitittanut infrahankkeiden kannattamattomuutta. Nyt pitää hyvin laskea ja selvittää infrahankkeiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus, koska infratuhlaamiseen ei ole varaa. Virheistä pitää ottaa opiksi, eikä toistaa niitä.

Viime vuosikymmenien siltarumpuvirheisiin kuuluvat mm. Turun moottoritien johtaminen itäisen keskustaan, ja nyt siitä ollaan kuulema tekemässä jotain ketun kuilussa kulkevaa, lisää rampeja vaativaa sisääntuloväylää, ”kaupunkibulvardia”, vaikka sen piti olla kaupungin ohittava ja satamaan johtava väylä (kumpikaan ei ole pitänyt eikä pidä paikkaansa). Toinen Turun seudun virhe on ollut ”nopeiden junien”, pendolinojen tuominen lahoavalle ja kiemurtelevalle rantaradalle. Kyllä liikenneministeriön olisi ainakin pitänyt tietää, että muualla maailmassa, esimerkiksi Ranskassa nopeille TGV-junille rakennettiin jo 1980-luvulla omat raiteet, jotka suojattiin aidoilla. Turun ja Helsingin välillä olisi ollut tunnin juna jo 25 vuotta, jos silloin olisi investoitu oikeaan nopeaan rataan. Mutta kun liikenneministerit olivat tuolloin turkulaisia, mikä tahansa valtion hanke maakunnassa oli hyvää politiikkaa. Vaikka raideliikenteen puolella on vielä nykyisinkin runsaasti mahdollisuuksia, kaikki raidehankkeetkaan eivät ole perusteltuja, varsinkaan maanalaiset tämän kokoisessa maassa, ja varsinkaan jos järkevä kaavoituspolitiikka ei ole kaverina. Sitäkään liikennepolitiikka ei voi kokonaan jättää kuntien ”hyväntahtoisuuden” varaan, esimerkiksi Tampereella on ymmärretty pikaraitiotien tehokkuus, mutta Turussa Linja-autoliiton ja AKT:n lobbareita kuunnellut sekä autokaupunki-ideaan fiksoitunut yksinkertainen poliittinen enemmistö on vesittämässä tehokkaan pikaraitiotien (ja lähijunaliikenteen) rakentamiseen.

SUMMA SUMMARUM: Liikennekaariehdotus edustaa ala-arvoista valmistelua, epätieteellistä ja puhtaan ideologista digipuuhaa. ”Vain” selvitykset, tutkimukset, tosiasiat ja liikennepolitiikka puuttuivat. Ei jatkoon.

Turussa 22. 5. 2016



Maarit Nermes
DI, Luk (digitaalinen media)
toimittaja, tietokirjailija

LÄHTEITÄ

1. Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012.
2. Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020. Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020. LVM Julkaisuja 43/2013.
3. Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot
Vesa Kanninen Panu Kontio Raine Mäntysalo Mika Ristimäki (toim.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B 101. ISBN 978-952-60-3535-2 (verkkojulkaisu) . Yliopistopaino Espoo 2010.
4. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 Ohjelmia ja strategioita I Program och strategier I Programmes and strategies 4/2011. Liikenne- ja viestintäministeriö.
5. EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO Bryssel 12.9.2001 KOM(2001) 370 lopullinen VALKOINEN KIRJA Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010: valintojen aika.