

Salon kaupunki

LAUSUNTO

Varsinais-Suomen liitto

kirjaamo@varsinais-suomi.fi

14.08.2020



Lausuntopyyntö 17.6.2020

Salon kaupungin lausunto Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksista

Varsinais-Suomen liitto on 17.6.2020 pyytänyt Salon kaupungilta lausuntoa Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien luonnoksista 11.9.2020 mennessä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien päivityksen ohjausryhmä hyväksyi luonnokset kokouksessaan 29.5.2020, minkä jälkeen Varsinais-Suomen maakuntahallitus hyväksyi suunnitelmaluonnokset lausunnoille kokouksessaan 15.6.2020. Tavoitteena on, että maakuntahallitus hyväksyy Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman lausuntokierroksen jälkeen ja merkitsee samalla tiedoksi sitä tarkentavan Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vastaavasti Turun kaupunkiseudun kunnat hyväksyvät Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja merkitsevät tiedoksi sen taustalla olevan Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman.

Salon kaupungin huomiot Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

1. Toimintaympäristö

Luvussa 1 on käyty läpi toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia. Yhtenä muutoksena on mainittu joukkoliikenteen tarjonnan heikkeneminen suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella. Tähän Salon kaupunki toteaa, että joukkoliikenteen palvelutason heikkeneminen johti Salossa siihen, että osana kaupungin strategiaa ja yhtenä kärkihankkeista, Salon kaupunki otti alueensa toimivaltaisen viranomaisena palvelusopimusasetuksen nojalla keväällä 2019 alueen joukkoliikenteen organisoitavakseen. Salon kaupungin yhtenä kärkihankkeena on kehittää tulevaisuuden

liikkumisjärjestelmää, joka mahdollistaa sujuvat ja kestävä kehityksen mukaiset matkaketjut kaupungin sisällä sekä huippunopeat yhteydet kaupungin ulkopuolelle.

Organisointivastuun ottaminen on tarkoittanut kaupungilta merkittäviä taloudellisia panostuksia joukkoliikenteeseen. Salon kaupunki esittää suunnitelmaan tarkennusta siitä, että yleisestä kehityksestä poiketen Salossa joukkoliikenteen palvelutaso on parantumassa ja että tämä on mahdollista ainoastaan, koska liikenne järjestetään viranomaisen toimesta.

Kuten suunnitelmaan on kirjattu, palvelutason ylläpito tulee olemaan taloudellisesti haastavaa suurten matkustajavirtojen puuttuessa. Suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella tällaisen liikkumisjärjestelmän luominen edellyttää uusia liikkumisen toteuttamistapoja. Salo yhtyykin maakuntahallituksen huomioon siitä, että myös SOTE-palvelut, erityisesti SOTE-kuljetukset, sekä muut julkisin varoin kustannetut kuljetukset on tärkeää kytkeä vahvemmin liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tämä on tarpeellista erityisesti Turun kaupunkiseudun ulkopuolella, missä kysyntä ei riitä kannattavaan joukkoliikenteeseen.

Osana liikennejärjestelmän kestävyttä olisi välttämätöntä, että valtio tulevaisuudessa osoittaa ELY-keskuksille nykyistä enemmän määrärahoja pienten toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten sekä muiden maakunnan maaseutumaisten alueiden joukkoliikenteen peruspalvelutason ylläpitämiseen. Salo esittää, että suunnitelmaan kytketään kehittämistoimena erilaisten julkisin varoin lakisääteisesti kustannettujen kuljetusten avaaminen kaikille kuntalaisille. Näin julkisin varoin kustannettujen kuljetusten tehostaminen toteuttaisi osaltaan Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa valittua kestävyiden ja vähäpäästöisyyden kehittämistavoitetta.

2. Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet

Liikennejärjestelmän yleiset kehittämistavoitteet, jotka ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistoimien valintaa, on kuvattu luvussa 2 selkeästi. Sivulla 11 on ansiokkaasti esitetty yhteenveto tavoitteiden aluekohtaisista tarkennuksista ja painotuksista.

Tavoitteisiin liittyen Salon kaupunki esittää seuraavia huomioita:

Kestävä ja vähäpäästöinen

- Voisiko liikkumistarpeen vähentämistä nostaa esiin keinoksi ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi? Keinoja liikkumistarpeen vähentämiseen ovat esim. digitalisaatio ja sen mahdollistama etätö ja liikkumistarvetta vähentävät palvelut (lähipalvelut, verkkokauppa, etälääkäri jne.).
- Suunnitelmassa tulisi näkyä selkeämmin, miten yhteiskunnalliset ja ympäristölliset ilmiöt, kuten ilmastonmuutos, edellyttävät alueidenkäytön, liikennejärjestelmän ja liikkumisen suunnittelun yhteensovittamista. Yhteensovittaminen on välttämätöntä, koska ilmiöt (esim. ilmastonmuutos) ja niistä johdetut poliittiset tavoitteet (esim. ilmastonmuutoksen hillitseminen) eivät rajaudu vain yhden hallinnon tason tai

sektorin piiriin eivätkä ne rajaudu myöskään ajallisesti ja paikallisesti. Yhtenä keinona yhteensovittamisessa on ilmiöpohjainen lähestymistapa, jota on käsitelty mm. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoimikunnan julkaisusarjassa 2020:35.

Kilpailukykyinen ja vetovoimainen

- Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuuden lisääminen ei välttämättä johda toivottuun kulkutapamuutokseen, ellei samanaikaisesti vähennetä autoilun houkuttelevuutta, jotta tavoitteen saavuttaminen tehostuisi. Keinoina autoilun houkuttelevuuden vähentämiseksi kaupunkialueilla voisivat olla esim. hidasteet, mutkikkaammat ajoyhteydet ja ruuhkamaksut.
- Maaseudulla pitkien välimatkojen ja joukkoliikenneyhteyksien puutteen takia autoilun houkuttelevuuden vähentäminen ei välttämättä toimi, kun halutaan lisätä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuutta. Sen sijaan maaseudulla voisikin tukea kimppa- eli yhteismatkustusta ja yhteiskäyttöautoja erilaisten houkuttimien avulla, esim. edullisempi verotusaste.
- On tärkeää pitää huolta, että siirrytään yksityisautoilusta kestäviin kulkumuotoihin ja viisaaseen liikkumiseen.
- Koska joukkoliikenne ei nopeudessa pääse samalle tasolle yksityisautoilun kanssa, sen vetovoiman ja houkuttelevuuden on perustuttava muihin asioihin kuten terveellisyteen. Esim. henkilöautoilusta joukkoliikenteen käyttöön siirtyminen edistää terveyttä, koska joukkoliikenteen käyttöön liittyy omin lihasvoimin kulkemista matkojen alussa, vaihdossa ja lopussa. Salon kaupunki ehdottaa, että suunnitelmatekstiin sivulle 20 lisätään kirjaus joukkoliikenteen terveyttä edistävästä näkökulmasta. Myös se, että joukkoliikenteessä matka-aika vapautuu muuhun käyttöön, on tärkeä houkutin. Lisäksi joukkoliikenteeseen siirtyminen vähentää ruuhkia, mikä johtaa liikenneturvallisuuden parantumiseen.

Turvallinen ja terveellinen

- Terveellisyyteen liittyen voisi toimenpiteenä lisätä sen, että parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta niin, että saadaan ihmiset liikkumaan omalla lihasvoimalla ajoneuvojen sijaan.
- Lisäksi terveellisyyteen liittyen toimenpiteisiin olisi hyvä lisätä, että liikenteen aiheuttamiin terveysuhkia vähennetään, keinoina esim. riittävät melutorjuntatoimet ja toimet ilmanlaadun parantamiseksi.
- Yhtenä toimenpiteenä turvallisuuden lisäämiseksi voisi nostaa esiin sen, että myös alemmalla tieverkolla tulee kiinnittää huomioita lähiliikkumisen mahdollistamiseen lisäämällä harkitusti kevyen liikenteen väyliä ja alikulkuja päivittäisen arkiliikkumisen kannalta kriittisiin kohtiin. Näin voitaisiin lisätä mm. koulumatkojen turvallisuutta ja osa koululaisista voisi jopa siirtyä koulukuljetuksen sijaan kulkemaan koulumatkat jalan tai polkupyörällä.
- Erityisesti maaseudulla tulisi erilaisin toimenpitein pyrkiä turvalliseen liikennekäyttäytymiseen.

Suunnitelmaluonnoksen luvussa 2.2. käydään läpi keinoja, joilla voidaan vähentää CO₂-päästöjä. Esitetyt keinot ovat karkeasti jaotellen seuraavat:

1. Otetaan käyttöön vähäpäästöisempiä tai uusiutuvia polttoaineita.
2. Siirrytään liikennevälineissä vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin.
3. Vähennetään päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta (kilometrejä) ja parannetaan muilla tavoin liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.

Raporttiluonnoksen mukaan yksi tehokkaimpia kohdan kolme keinoista on autoilun hintaan vaikuttavat toimet, joiden päätöksenteko tapahtuu valtakunnan tasolla. Hintaan vaikuttavilla toimilla voidaan parantaa liikennejärjestelmän energiatehokkuutta sekä vähentää ns. turhaa henkilöautoilua. Hintaan vaikuttavien toimien ohella tulisi lisäksi pohtia, millä keinoilla ja toimenpiteillä voitaisiin vähentää ihmisten liikkumistarvetta (kilometrejä) henkilöautolla.

Liikkumistarpeen vähentämisen sijaan pelkät autoilun hintaan kohdistuvat toimet, kohdistuessaan asuinpaikasta riippumatta kaikkiin samalla tavalla, johtavat helposti epäoikeudenmukaiseen tilanteeseen: osa ihmisistä asuu taajamien ulkopuolella ja joutuu pakon edessä, joukkoliikenteen puuttuessa liikkumaan omalla autolla esim. töihin ja kauppaan ym. palveluihin. Huomiota kannattaa kiinnittää myös toimenpiteisiin, joiden avulla mahdollisimman moni pystyisi vaihtamaan vanhan autonsa vähäpäästöisempään.

Salon kaupunki esittää, että valtakunnan tason päätöksiin perustuvien autoilun hintaan vaikuttavien toimien lisäksi kaikkein tiiviimmillä kaupunkialueilla, joilla on mahdollista käyttää kestäviä liikkumismuotoja, voitaisiin paikallisesti vaikuttaa autoilun hintaan, esim. tietullit, ruuhkamaksut ja pysäköintimaksut. Vaikutusta voidaan tehostaa, kun samalla lisätään joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta. Salon henkilöliikennetutkimuksen 2016 perusteella suurin työsarkea on asenteiden muutoksessa ja uusien kulkemistapojen käyttöönotossa.

Salon kaupunki yhtyy esitykseen liikennejärjestelmän kehittämisteemoiksi ja toimenpideohjelmaksi, jotka on käyty läpi Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman luvussa 3. Salon kaupunki pitää hyvänä erityisesti sitä, että Salon kaupungin näkökulmasta merkittävät hankkeet – Tunnin juna, kantatien 52 parantamiseen liittyvät toimenpiteet sekä paikallisjunaliikenteen aloittaminen Salon suuntaan – ovat mukana toimenpideohjelmassa.

Varsinais-Suomessa ei juurikaan ole syrjäistä maaseutua vaan myös haja-asutusalue on varsin kattavasti asuttu. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voisi nostaa omaksi luvukseensa julkisin varoin kustannettujen kuljetusten avaamisen maaseudulla kaikkien käytettäväksi ja kuljetusten suunnittelun yhteistyössä laajempina alueellisina kokonaisuuksina, mistä on keskusteltu muun muassa soteuudistusten valmistelujen yhteydessä. Salossa on meneillään Business Finlandin rahoittama älykaupunkihanke, jossa luotava tietojärjestelmä mahdollistaisi tämän teknisesti. Lisäksi tulisi poistaa vielä tunnistamattomia lainsäädännöllisiä hidasteita sekä päivittää poliittisia linjauksia, esim.

sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten yhdistämisoikeudesta, jotta kuljetusten avaaminen olisi mahdollista.

Tukien osalta tulisi huomioida oppivelvollisuuden pidentäminen 18 ikävuoteen, mikä tarkoittaa myös maksuttomia koulumatkoja 2. asteen oppilaille. Vaikka maksuttomien koulumatkojen järjestäminen ei tule lakiesityksen mukaan kuntien velvollisuudeksi, kuntalaiset tosiasiallisesti tulevat odottamaan kunnalta kulkemisen mahdollistamista. Tällöin kestävyysnäkökulmasta on todella merkityksellistä, miten alueilla jo kiertävät koulukuljetukset ja soten kuljetukset saadaan avattua ja hyödynnettyä. Muuten vaarana on, että yksityiskulkeminen lisääntyy.

Lopuksi liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön kannalta voisi olla hyödyllistä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa arvioitaisiin toimenpiteiden vaikutukset mahdollisimman varhaisessa vaiheessa SOVA-lain mukaisesti, jolloin ne toimisivat suunnittelun ja päätöksenteon apuvälineenä. Erityisesti toimenpiteiden yhteisvaikutusten tarkastelut olisivat hyödyksi, koska niiden avulla voitaisiin valita alueelle parhaiten soveltuva ja toimiva toimenpideyhdistelmä tavoitteiden saavuttamiseksi.

Huomiot Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Suunnitelmaluonnoksen rakenne on sama kuin Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa: luvussa 1 on käsitelty toimintaympäristön muutokset, luvussa 2 liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet ja luvussa 3 kehittämisteemat ja toimenpiteet. Näiden suhteen Salon kaupungilla ei ole huomautettavaa.

Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa on liitteenä liikenneinvestointiohjelman 2020-2031 lisäksi suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden vaikutustarkastelut. Vaikutuksia on arvioitu kunkin toimenpiteen osalta erikseen. Toimenpiteiden yhteisvaikutuksia ei ole tarkasteltu, vaikka tarkastelussa todetaankin, että merkittävien muutosten aikaansaamiseksi on parannettava samanaikaisesti kaikkien kestävien kulkutapojen palvelutasoa suhteessa autoliikenteeseen.

Salon kaupunki toteaa, että sekä Turun seudun että Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa pitäisi yksittäisten toimenpiteiden vaikutustarkastelun sijaan muodostaa vaihtoehtoisia toimenpideyhdistelmiä ja vertailla niiden vaikutuksia, jotta voitaisiin valita alueelle parhaiten soveltuva ja toimiva toimenpideyhdistelmä tavoitteiden saavuttamiseksi. Tieverkon liikennemääriin kohdistuvissa vaikutuksissa toistuu sama virheellinen ajatusmalli, jonka mukaan kilometrikustannuksia lisäämällä voitaisiin vähentää liikkumistarvetta.

Lisätietoja

Salon kaupunki

- maankäyttöpalvelut, yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen, marjo.saukkonen@salo.fi
- liikennepalvelut, liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi

