



**Anu Vehviläinen**  
Liikenneministeri

# Liikennepolitiikka isojen ratkaisujen edessä

**Harvoin maamme liikennepolitiikassa  
olla tekemässä niin suuria  
tulevaisuuteen vaikuttavia  
periaateratkaisuja kuin aivan lähiaikoina.**

Suuren haasteen  
liikennepolitiikalle  
tuo  
ilmastonmuutoksen  
torjuminen  
ja myös siihen  
sopeutuminen.

Eduskunnalle maaliskuussa annettava hallituksen liikennepoliittinen selonte-ko tuo pitkäjänteisyyttä teiden, ratojen ja vesiväylien kunnossapitoon sekä tarvittavien investointien rahoitukseen. Tavoitteena on päästä irti lyhytjänteisestä, vuotuisissa budjeteissa päätettävästä rahoituksesta tilanteeseen, jossa liikenneväylien kunnossapidon rahoitus on väylien kunnan tulevaisuudessakin varmistavalla tasolla ja investoinnit on sovittu hallituskauden ajaksi sitovasti ja sen jälkeen alustavasti 10 – 15 vuodeksi.

Suuren haasteen liikennepolitiikalle tuo ilmastonmuutoksen torjuminen ja myös siihen sopeutuminen. Samalla kun on turvattava ihmisten arjen matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuminen maan kaikilla alueilla, on liikenteen vastattava omasta osuudestaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä 16 %:lla vuoteen 2020 mennessä vuoden 2005 tasosta. Pitkällä tähtäyksellä uusi ajo-

neuvo- ja polttoaineteknologia mitä todennäköisimmin hoitaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöongelmat, mutta vuoteen 2020 mennessä tarvittava vähennystä on vaikea saavuttaa ilman voimakkaita toimia.

Tässä tilanteessa pitää toimia niin, että ei hätäilemällä mennä liian pitkälle liikennettä rajoittavissa toiminna, koska harvaan asutussa maasamme henkilöauto on tulevaisuudessakin tärkein henkilöliikenneväline. Kuitenkin on toteutettava hallitusti riittävä määrä toimia päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi, jotta ensi vuosikymmenellä ei jouduta äkillisiin pakkokeinoihin. Näihin olisi vaikea sopeutua nopealla aikataululla.

## **Ensin vaihtoehtoisia toimia**

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä teiden käyttäjät ovat avainasemassa. On ratkaisevaa, että

ostetaan jo markkinoilla olevia energiatehokkaita ja vähäpäästöisiä henkilöautoja, noudatetaan taloudellista ajotapaa ja käytetään julkista liikennettä, milloin se on mahdollista. Sama koskee raskasta tieliikennettä: sekä tavara- että joukkoliikenteen puolella energiankulutusta tulisi vähentää voimassa olevien vapaaehtoisten energiansäästösovimusten mukaan. Vapaaehtoisilla keinoilla olisi kenties mahdollista päästä päästötavoitteisiin ilman pakkokeinoja.

Vielä on muistettava, että viime vuonna tapahtunut liikennekuolemien nousu on käännettävä laskuun. Kuten liikenteen päästöjen vähentämisessä, tienkäyttäjän käyttäytymisellä on ratkaiseva rooli, vaikka valtiolla maanteiden ylläpitäjänä on vastuu kunnossapitaa ja rakentaa liikenneväylät niin, että kenenkään ei tarvitse kuolla liikenteessä.

Kokonaisuutena Suomen liikenneverkko palvelee nykyisellään vä-



## Vilkkaimmin liikennöidyt yhteysvälit ja pääkaupunkiseudun tiet ja kadut ovat ajoittain ruuhkautuneita.

hintään tyydyttävästi sen käyttäjiä. Ongelmat löytyvät liikenneverkon ääripäistä. Vilkkaimmin liikennöidyt yhteysvälit ja pääkaupunkiseudun tiet ja kadut ovat ajoittain ruuhkautuneita. Toisaalta vähäliikenteisten teiden ja ratojen kunto on heikkenemässä. Ratkaisut liikenneverkon ongelmiin eivät ole samanlaisia kaikissa tapauksissa.

Usein sanotaan, että rahoituksen lisääminen ratkaisee ongelmat. Monissa tapauksissa raha ratkaiseekin ongelmia: kaksikaistaista vilkasliikenteistä päätieta ei saada turvalliseksi ilman kalliita keskikaideratkaisuja eikä huonokuntoista tietä tai rataa kuntoon ilman rahaa. Sen sijaan pää-

kaupunkiseudun ruuhkiin raha ei ole ainoa ratkaisu. Lisäkaistojen täytyessä muutamassa vuodessa ajetaan jälleen ruuhkissa. Investointien lisäksi meidän tulee selvittää kuinka ruuhkamaksu toimisi pääkaupunkiseudulla. Jos kerätyt maksut käytettäisiin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, maksajiltakin löytyisi ehkä paremmin ymmärtämystä maksujen keräämiselle. Pääkaupunkiseutu on ainoa seutu Suomessa, jossa lähes kaikilla on mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä.

### Kiitos tiemestarille

Liikenneväylien kunnossapitoon käytetyn rahoituksen ostovoima on vähentynyt viime vuosina 4 – 5 % vuosittain. Ostovoiman vähentyminen on katkaistava, muutoin ei nykyisen laajuista liikenneväyläverkkoa voida pitää kunnossa. On annettava tunnustus niille käytännön toimijoille, jotka tässä tilanteessa ovat pystyneet pitämään liikenneväylämme pääosin vähintään tyydyttävästi toimivina. Tämä lehti on ottanut nimekseen yhden ratkaisevan ammattikunnan nimen. Käytännön toiminnassa, kunnossapidossa ja rakentamisessa, tiemestarit ja yleensä rakennusmestarit ovat avainasemassa.

Liikennepolitiikan tavoitteet toteutuvat vain kaikkien yhteispelillä. Poliittisen päätöksentekijän linjaukset maaliskuun liikennepoliittisessa selonteossa toteutuvat liikenneväylien kunnossapitäjien ja rakentajien tehokkaalla toiminnalla, jolla huolehditaan ihmisten matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten tarvitsemista liikenneväylistä. Kun tähän lisätään vastuunsa ottavat liikenneväylien käyttäjät, maassamme on tulevaisuudessa kohtuullisin kustannuksin aikaansaatu, entistä toimivampi liikennejärjestelmä, jossa liikenne on sujuvaa ja täyttää turvallisuuden ja ympäristön asettamat reunaehdot.

## Lisäkaistojen täytyessä muutamassa vuodessa ajetaan jälleen ruuhkissa.

*Keskikaidetta vt 9 Orivesi, Oripohja*  
Kuva: Tiehallinto

