AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta, Liikenne- ja viestintävaliokunta

14.2.2019

VNS 8/2018 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta

Lausunto

Autoalan Keskusliitto kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto valtioneuvoston selonteosta, joka koskee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma mahdollistaa pitkäjänteisen ja ennakoitavissa olevan liikenneinvestointien suunnittelun ja ohjaamisen. Se muodostaa liikenneverkon kehittämisen ja ylläpidon pitkän aikavälin kehittämisohjelman, jonka toteuttamiseen voidaan parlamentaarisesti sitoutua. Ilman pitkän aikavälin kehittämisohjelmaa riskinä olisi, että liikennejärjestelmän kehittämishankkeet kilpailevat keskenään sirpaleisesta hankerahoituksesta ja suuria investointeja olisi haastavaa rahoittaa budjettitalouden keinoin.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty 300 miljoonan euron lisärahoitus perusväylänpitoon on erittäin tärkeä korjaus liikenneverkon ylläpidon rahoitustasoon korjausvelan määrätietoiseksi lyhentämiseksi. Perusväylänpidon rahoituksella voidaan varmistaa turvallinen ja sujuva liikenne ja varmistaa, että liikenneverkkoa voidaan kunnostaa oikein ajoitetuilla korjaustoimilla.

Myös liikenneverkon kehittämishankkeille ehdotettu 500 miljoonan euron korotus on tärkeä muutos vallitsevaan rahoitustasoon. Laajenevat työssäkäyntialueet ja elinkeinoelämän uudet investoinnit vaativat usein myös uusia liikennejärjestelmäinvestointeja tai olemassaolevan verkon laajoja kehittämishankkeita.

Taloustutkimuksen tammikuussa julkaiseman Suomen ja Ruotsin liikenteen verotusta ja investointitasoa vertailleen tutkimuksen mukaan Ruotsi panostaa noin kaksi kertaa enemmän liikennejärjestelmäinvestointeihin kuin Suomi. Logistiikkakustannukset ovat yksi tärkeimmistä elinkeinoelämän kilpailutekijöistä. Suomessa logistiikkakustannukset ovat verrattain korkeat. Logistisen kilpailukyvyn parantamiseksi tavoitteena tulisi olla alentaa kustannuksia liikennejärjestelmäinvestoinneilla ja tavaraliikenteen verotusta keventämällä.

Liikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeet kasvavat tulevina vuosikymmeninä, kun muun muassa autonominen liikenne asettaa uusia vaatimuksia liikenneväylien kehittämiseen ja kunnossapitoon. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita koskevassa osuudessa on nostettu esiin tärkeimmät liikennejärjestelmälle asetettavat tavoitteet. On tärkeää, että päästöjen vähentämisen ja liikenneturvallisuuden rinnalle on nostettu myös matkoihin ja kuljetuksiin käytettyyn aikaan ja ennakoitavuuteen liittyvät tavoitteet, sillä aikakustannuksilla on edelleen ratkaiseva merkitys liikkumista ja kuljettamista koskevissa päätöksissä. Matka-ajan merkitys on olennaisen tärkeä esimerkiksi työvoiman liikkuvuutta ja saatavuutta koskevissa kysymyksissä.

Kaupungistumisen on ennakoitu jatkuvan, mutta tulevaisuudessakin kasvu kohdistuu ydinalueiden lisäksi myös kaupunkiseutujen kehysalueille. Kaupunkiseutujen kasvun haasteet kohdistuvat myös liikennejärjestelmään, sillä saavutettavuus ja hyvät liikkumismahdollisuudet ovat taloudellisen toimeliaisuuden ja

hyvän elinympäristön tärkeimpiä osatekijöitä. Yksi suurimmista kaupunkiseutujen haasteista on liikennejärjestelmän ja liikennepalvelujen muutostarpeet.

Tulkittaessa selontekoon koottuja tavoitteita kirjaimellisesti tulevaisuuden investointiohjelma painottuisi selvästi rataverkon kehittämiseen, jolloin sen hyödyt kohdistuisivat vain pieneen osaan elinkeinoelämää ja työssäkäyntialueita. Henkilöliikenteessä raideliikenteen potentiaalia on suurimpien kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä ja kaupunkiseutujen ydinalueilla. Autolla liikkumisella on suuri merkitys myös kaupunkiseuduilla, erityisesti kehysalueiden ja ydinalueiden reunamien liikkumismahdollisuuksien lisääjänä. Ydinalueille tulisi olla kohtuullinen saavutettavuus myös autolla, sillä joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily eivät ole palvelutasoltaan tai matka-ajaltaan kilpailukykyisiä vaihtoehtoja kaikilla matkoilla. Kaupunkiseutujen tasapainoisessa liikennejärjestelmässä eri kulkutavoilla on toisiaan täydentävä rooli. Autoilun päästöt alenevat myös tulevien vuosikymmenten aikana ja uudentyyppiset yhteiskäyttöisiä autoja hyödyntävät liikennepalvelut tuovat kustannustehokkaita vaihtoehtoja erityisesti alueille, joissa linjaperusteisen joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset olisivat yhteiskuntataloudellisesti raskaat. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tulisi jatkossakin olla tilaa myös tieverkon kehittämiselle, sillä noin 80 prosenttia liikutuista kilometreistä ja 85 prosenttia kuljetetuista tavaratonneista kulkee tieverkolla. Tie- ja katuverkon kehittämisinvestoinnit eivät tähtää tieliikenteen kulkutapaosuuden ja kysynnän kasvattamiseen, vaan olemassaolevan verkon sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta ongelmallisten pullonkaulojen purkamiseen – ja usein myös katutilan vapauttamiseen muualta jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseen.

Uusi teknologia mahdollistaa uudentyyppisten yksityisen ja julkisen liikenteen palveluja yhdistävien liikennepalvelujen tarjonnan. Uudenlaisissa liikkumispalveluissa voidaan yhdistää olemassaolevia joukkoliikennepalveluja ja yhteiskäyttöauton palveluja, kaupunkipyöriä ja liityntäpysäköintiä erilaisia matkaketjuja yhdistäviksi palveluiksi. Liikkumispalveluilla voidaan tarjota saumattomia liityntäyhteyksiä eri kulkutapojen välillä. Uudentyyppisiä eri kulkutapoja yhdistäviä palveluja on kutsuttu ns. viidenneksi kulkutavaksi, joka murtaa perinteisen kulkutapa-ajattelun yhdistämällä neljä perinteistä kulkutapaa – jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöauto – yhdeksi saumattomaksi liikennepalveluksi.

Huomio kiinnittyy myös selonteossa mainittuihin tavaraliikenteen työnjakoa koskeviin tavoitteisiin, joiden mukaan pitkämatkaisen tavaraliikenteen osalta edistetään rautatie- ja vesikuljetusten kilpailukykyä ja tiekuljetusten roolina on nähty ensisijaisesti lyhyen matkan kuljetukset. Tavaraliikenteessä työnjako on hyvin pitkälti kuljetusten luonteen ja tavarankuljetusjärjestelmän ominaispiirteiden mukainen – rataverkolla kulkee jo nyt suuri osa niistä suuren volyymin massatavarakuljetuksista, joille rautatiekuljetus on ominaisin kuljetusmuoto. Tiekuljetuksilla hoidetaan maantieteellisesti huomattavasti laajempaa aluetta ja kapeampia tavaravirtoja. Tiekuljetusten osuus kotimaan liikenteen tavaratonneista on yli 85 prosenttia, eikä rautatieliikenteen osuuden lisäämisen kaupan ja teollisuuden kuljetuksista ole arvioitu olevan merkittävä. Tavoitteet olisi tärkeää myös tältä osin linjata elinkeinoelämän kuljetustarpeita vastaaviksi.

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Tieliikenteen Tietokeskus

hanna.kalenoja@aut.fi
p. 050 5344 750