AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

28.4.2021

VNS 2/2021 vp

Lausunto

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032

Autoalan Keskusliitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston selonteosta, joka koskee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2021–2032.

Liikenteen kysyntä ja kestävien liikkumismuotojen määrittely

Kansalaisten hyvinvoinnin ja elinkeinoelämän kannalta olennaisen tärkeitä edellytyksiä on hyvä saavutettavuus ja monipuoliset liikkumismahdollisuudet. Vaikka kaupunkiseudut kasvavat ja väestö keskittyy kasvukaupunkiseuduille, kehitys ei yksiselitteisesti ole johtanut yhdyskuntarakenteen tiivistymiseen, sillä kasvu kohdistuu laajalti myös kaupunkiseutujen kehysalueille ja työssäkäyntialueet ovat laajentuneet. On ilmeistä, että jatkossakin henkilöautolla on tärkeä merkitys myös kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassakin tulisi ottaa huomioon kestävien kulkutapojen uudelleen määrittelyn tarve, sillä pelkästään ilmastotavoitteet ja päästölainsäädännön muutokset edellyttävät tulevaisuudessa monia teknologisia muutoksia henkilöautokannassa. Liikenne- ja kuljetusalan elinkeinojärjestöjen yhteiset vuonna 2020 laatimat liikenteen ja logistiikan päästöjen vähentämisen tiekartat osoittavat, että tieliikenteen päästöjen vähentämiseen löytyy monia keinoja, kuten hiilineutraalit ajoneuvoteknologiat ja polttoainevaihtoehdot.

Tieverkon rahoitus jää perusväylänpidossa ja kehittämisinvestoinneissa vaatimattomaksi

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kiistaton ansio on pitkäjänteisen rahoitusraamin muodostaminen liikenneinfrastruktuurin kehittämiselle ja ylläpitämiselle, mutta suunnitelmassa esitetty tieliikenteen infrastruktuurin rahoituskehys ei ole tarpeeseen nähden riittävä. Tieliikenteen merkitys on niin tavara- kuin henkilöliikenteessä olennaisen tärkeä. Kotimaan matkustussuoritteesta noin 90 prosenttia tehdään tieliikenteessä ja tavaraliikenteen tonneista noin 85 prosenttia kulkee tieverkolla. Tieliikenteen infran rahoitus on suunnitelmassa kysyntään nähden vaatimaton ja sen määrä supistuu suunnitelmakauden edetessä.

Suunnitelman mukaisesti perusväylänpidon rahoitustaso laskisi vuoden 2022 jälkeen. Perusväylänpidon rahoituksessa tieverkon suhteellista osuutta laskettaisiin vuosittain 2 prosentilla. Perustienpidossa vuoden 2022 rahoitustaso saavutettaisiin uudelleen vasta vuosikymmenen lopulla. Suunnitelman mukainen rahoituskehys ei anna edellytyksiä tavoitteiden mukaiselle liikenneverkon palvelutason parantamiselle ja johtaa tieverkon korjausvelan kasvamiseen 2020-luvulla. Suunnitelmassa tulisi ottaa huomioon, että myös

ilmastonmuutos lisää tieverkon ja siltojen rapautumista ja kunnossapidon tarvetta jo kuluvan vuosikymmenen aikana.

Suunnitelmassa huolta herättää erityisesti tieverkon kehittämisinvestointien resursointi. Tieverkon kehittämisinvestointien rahoitustaso jää suunnitelmaluonnoksessa tieliikenteen kysyntään, palvelutason parantamisen, digitalisaatioon varautumiseen ja liikenneturvallisuuden kehittämisen tarpeisiin nähden riittämättömiksi. Tieverkon kehittämispanoksia tulisi lisätä ehdotetusta tasosta, sillä tieverkolle kohdistuu monia kehittämistarpeita ja vain pieni osa tieliikenteessä tehtävistä matkoista ja kuljetuksista on siirrettävissä rautateille. Tieverkon tulevaisuuden haasteisiin ei ole mahdollista vastata yksinomaan digitalisaation keinoin, vaan myös tieverkkoon kohdennettavien kehittämisinvestointien rahoituksen tulisi vastata tarvetta ja kysyntää.

Suunnitelmassa on esitetty hieman nykyistä suurempaa rahoitusta alemman tieverkon ja yksityisteiden kehittämiseen. Alemman tieverkon ja yksityisteiden kehittämisrahoitusta tulisi korottaa selvästi enemmän kuin suunnitelmassa on esitetty, sillä alemman tieverkon merkitys on elinkeinoelämän kuljetustarpeiden, kansalaisten liikkumisedellytysten ja hyvinvoinnin ja alueellisen saavutettavuuden kannalta tärkeä.

Tieverkon kunnossapidon merkitys korostuu myös päästöjen vähentämisen toimenpiteenä

Parhaillaan valmisteltavana olevassa fossiilittoman liikenteen tiekartassa määritellään toimenpiteet, joilla liikenteen vuodelle 2030 asetetut päästövähennystavoitteet voitaisiin saavuttaa. Monet näistä toimenpiteistä liittyvät liikenneinfran kehittämiseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelman osana laaditaan selvitykset logistiikan päästövähennysmahdollisuuksista, yhdistettyjen kuljetusten edistämisestä sekä transitoliikenteestä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa yhdeksi selvitettäväksi toimenpiteeksi on nostettu myös tieverkon kunnossapito, jonka suunnittelu on osoitettu tehtäväksi osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Myös talvikunnossapito vaikuttaa polttoaineenkulutukseen. Tien kunnossapidolla on arvioitu olevan verrattain suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja sitä kautta myös päästöihin. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tien kunnossapito tulisi nostaa selvemmin esille myös päästöjen vähentämistoimenpiteenä, jolle on määriteltävissä päästövaikutukset. Tieverkon kunnossapidon kehittämistoimenpiteet tulisi suunnitella siten, että ne edistävät myös päästöjen vähentämistä ja tukisivat osaltaan fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpidevalikoimaa.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija

Autoalan Keskusliitto