24.5.2021

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asia: Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Hallituskausien yli ulottuvan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on hyvä ja kannatettava asia. Tämä mahdollistaa aiempaa kustannustehokkaamman ja suunnitelmallisemman väyläverkoston ylläpidon ja kehittämisen.

Nykyinen tilanne, jossa esimerkiksi maantieverkon perusväylänpidon rahoitustaso vaihtelee voimakkaasti vuosittain ei ole hyvää omaisuuden hoitoa. Esimerkkinä tästä voi mainita maantieverkon päällystekorjaukset. Vuonna 2020 määrärahat mahdollistivat päällysteiden uusimisen noin 4000 kilometrin matkalta ja vuonna 2021 noin 2500 kilometrin matkalta. Suuren vaihteluvälin johdosta päällystemarkkina on epätasapainossa, jonka seurauksena välillä markkinoilla on pulaa tekijöistä, jolloin tilaaja maksaa ylimääräistä ja toisaalta välillä työpulasta kärsivät yritykset ja työntekijät. Suunnitelmallisuuden puutteen takia kokonaisuudesta tulee kallis ja huonosti toimiva ja päällysteet ovat jatkuvasti surkeassa kunnossa. Sama koskee myös muita investointeja, kuten siltojen korjauksia. Selonteossa perusväylänpidon rahoituksen voimakas vaihtelu jatkuu vuosien 2021 ja 2026 välillä.

Perusväylänpitoa sekä kehityshankkeita suunniteltaessa ja niiden rahoituksesta päätettäessä on huomioitava eri liikennemuotojen kehitys sekä kasvutrendit. Tieliikenne kattaa tällä hetkellä yli 90 prosenttia henkilöliikenteestä ja liki 90 % tavaraliikenteen tonneista. Valtaosa henkilöliikenteestä liikutaan henkilöautoilla. Tämä osuus ei ole juuri vaihdellut eikä sitä pystytä nopeasti ja varsinkaan kestävästi, kustannustehokkaasti ja sosiaalisesti oikeudenmukaisesti merkittävästi muuttamaan. Liikenneviraston vuonna 2018 julkaisemassa ”Valtakunnalliset liikenne-ennusteet” -tutkimuksessa rautatieliikenteelle ennustetaan voimakkainta kasvua, mutta silti tieliikenteen osuus henkilöliikenteestä on lähes ennallaan vuonna 2050.

Nyt esitetyssä suunnitelmassa tieliikenteen rahoitus on suhteessa aivan liian vähäinen niin perusväylänpidon kuin kehityshankkeidenkin osalta. Tieverkon kehittämisellä ja kunnossapidolla on erittäin suuri vaikutus niin liikenteen päästöihin, liikenneturvallisuuteen kuin matka-aikoihin. Mikäli riittämätön rahoitus johtaa nopeuksien alentamiseen väyläverkon kehittämisen sijaan, niin seurauksena on henkilö- ja tavaraliikenteen kustannusten nousu. Esimerkiksi nopeuksien laskiessa kymmenellä prosentilla 60 km/h-120 km/h teillä, matkoihin kuluisi vuodessa yhteensä reilut 46 miljoonaa tuntia enemmän, mikä tarkoittaa yli 25 000 henkilötyövuotta. *(Laskettu vuoden 2019 liikennemäärillä ja oletuksella, että toteutunut nopeus on nopeusrajoituksen mukainen).* Matka-ajat ovat merkittävä tekijä liikenteessä.

Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmasta todetaan, että liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää etenkin henkilöautoliikenteen vähentymistä. Henkilöautojen päästöt pienenevät kuitenkin kovalla vauhdilla ja autokanta sähköistyy, joten henkilöautoilun vähentämisen sijaan pitäisi tavoitella autokannan nopeampaa uudistamista. Tästä olisi päästöjen lisäksi myös merkittävää liikenneturvallisuushyötyä. Yhtenä keskeisenä keinona on latausinfrastruktuurin rakentamisen nopeuttaminen tukea lisäämällä.

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

Selonteossa mainitaan myös joukkoliikenne kestävänä liikkumismuotona yhdessä kävelyn ja pyöräilyn kanssa. Siinä missä kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä kulkumuotoja joukkoliikenteen päästöt riippuvat ajoneuvokalustosta, käytettävästä energiasta ja sen tuotantomuodosta, ajoneuvojen käyttö- ja täyttöasteesta sekä rakentamisenaikaisista päästöistä. Nykyisillä joukkoliikenteen täyttöasteilla modernin henkilöauton päästöt alittavat monessa tilanteessa joukkoliikenteen päästöt tieliikenteessä.

Joukkoliikenteen palvelutason ylläpitäminen ja kehittäminen on tärkeää koko liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta ja se edellyttää monilla alueilla taloudellista tukea. On kuitenkin tärkeää huolehtia siitä, että tukea kohdennetaan oikein eikä sillä ylläpidetä ylikapasiteettia. Joukkoliikenne ei ole itsestäänselvyytenä kestävämpää kuin henkilöautoliikenne.

Valtioneuvoston selonteossa todetaan aivan oikeutetusti, että uusien liikenneinvestointien hyödyt tulee olla suurempia kuin investointikustannukset. Tähän tarvitaan huolellisia vaikutusarviointeja, joihin päätösten pitää myös nojata. Samaan aikaan ollaan kuitenkin edistämässä muun muassa Turun ”tunnin juna” -hanketta, jonka eri vaihtoehdoista mikään ei Väyläviraston selvityksen mukaan ylitä yhteiskuntataloudellista kannattavuusrajaa. Lisäksi raideliikennehankkeet ylipäätänsä päätetään säännönmukaisesti erittäin alimitoitetulla talousarviolla, mikä mahdollistaa kannattamattomien hankkeiden käynnistämisen ja toteuttamisen. Maantieverkolla on puolestaan runsaasti hankkeita, joiden hyöty-kustannussuhde on yli 2.

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ulottuu vuoteen 2032 saakka. Siihen on alle neljä tuhatta vuorokautta aikaa. Tässä ajassa ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia liikkumistarpeisiin, rakennettuun ympäristöön tai kulkumuotojakautumiin. Tieliikenteen toimivuuden ja sujuvuuden varmistaminen on siksi Suomen kansantalouden kannalta elintärkeää myös tulevaisuudessa. Kuljetusten suurimpien sallittujen mittojen ja massojen nostaminen vaatii myös panostuksia tieverkolle, sillä toimenpiteet eivät saa johtaa tiestön rapautumiseen tai liikenneturvallisuuden heikkenemiseen. Tiestön korjausvelka on saatava laskuun ja rahoitustasoa on nostettava merkittävästi selonteossa esitettyä korkeammalle tasolle, mikäli Suomi ja suomalaiset halutaan pitää liikkeessä.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry