Lausunto

VNS 4/2022 vp Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035

Pidämme selontekoa varsin kattavana kokonaisuutena. Lausuntomme keskittyy selonteon liikennesektorin asioihin.

Rahoitustasojen romahtaminen on huolestuttavaa

Nykytoimista mainitaan sivulla 64: “Muita olemassa olevia toimenpiteitä ovat muun muassa julkisen lataus- ja tankkaus- infrastruktuurin rakentamisen tuet, taloyhtiöille suunnattu latausinfra-avustus, täyssähköautojen hankintatuki ja vanhojen autojen konversiotuet, kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat, suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuet ja kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma.”
Ongelma on että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitustasot romahtavat ensi vuonna 3,5 miljoonaan euroon eikä vuodesta 2024 ole myöskään mitään takeita. Tämä on kuntien kannalta hyvin hankala tilanne ja hidastaa merkittävästi kulkutapasiirtymää kohti kestävämpää liikennejärjestelmää.

Sähköpyöräilyn suosion kasvu puuttuu arvioista

Sivuilla 88-89 esitellään Fossiilittoman tiekartan eri vaihteita. Siinä on myös ensimmäisen vaiheen osalta esitetty arvio “Jos vaiheen 1 toimenpiteille saadaan tiekartassa esitetty rahoitus tuleville vuosille, olisi näiden toimien yhteenlaskettu päästövähennys noin 0,5 Mt CO2-ekv.”
Tästä, kuten muistakin fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteistä, puuttuu arvio sähköpyörien lisääntymisen vaikutuksesta. Kansainvälisten tutkimusten pohjalta tiedetään, että sähköpyörillä kuljetaan merkittävästi pidempiä matkoja kuin tavallisella pyörällä ja sähköpyörät innostavat ajamaan myös talvella. Lisäksi tiedetään, että ihmiset, jotka käyttävät polkupyörää säännöllisesti, käyttävät helpommin joukkoliikennettä pidemmillä matkoilla.
Olisikin hyvä, että jatkossa sähköpyörien kasvun vaikutuksia arvioitaisiin tarkemmin. Polkupyöräedun sekä romutuspalkkion myötä Suomessa tulee käyttöön vuosittain kymmeniä tuhansia uusia sähköpyöriä joka vuosi ja arvioimme, että lähivuosina jo lähes puolet myydyistä pyöristä on sähköavusteisia. Tämä tarkoittaa yli 100 000 uutta sähköpyörää vuosittain.

Uusien palveluiden ja digitalisaation roolia ei kannata yliarvioida

Sivuilla 94-95 kirjoitetaan, että: “Kestävän liikkumisen järjestelmässä liikkumis- ja kuljetustarpeet hoidetaan useita eri liikennemuotoja ja erilaisia liikenteen palveluita hyödyntämällä ja yhdistelemällä. Digitalisaatio ja liikenteeseen liittyvä tieto ovat tässä ratkaisevassa roolissa. Myös automatisaatio voi auttaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista, jos sen avulla voidaan parantaa esimerkiksi joukkoliikenteen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta.”
Näemme, että tässä on yliarvioitu digitalisaation ja uusien palveluiden roolia ainakin lyhyellä aikavälillä. Toistaiseksi niillä ei ole voitu osoittaa saavutettavan merkittäviä päästövähennyksiä. Automatisaation leviäminen yksityisautoiluun voi lisätä merkittävästi autoilusuoritetta ja sitä kautta autoilun energiankulutusta. Tämäkin on hyvä tiedostaa eikä maalailla liian ruusuista tulevaisuutta. Kestävä liikennejärjestelmä tulee jatkossakin perustuman jalankulkuun, pyörä- ja joukkoliikenteeseen. Näiden tulee olla kehityksen keskiössä eikä digihypen.

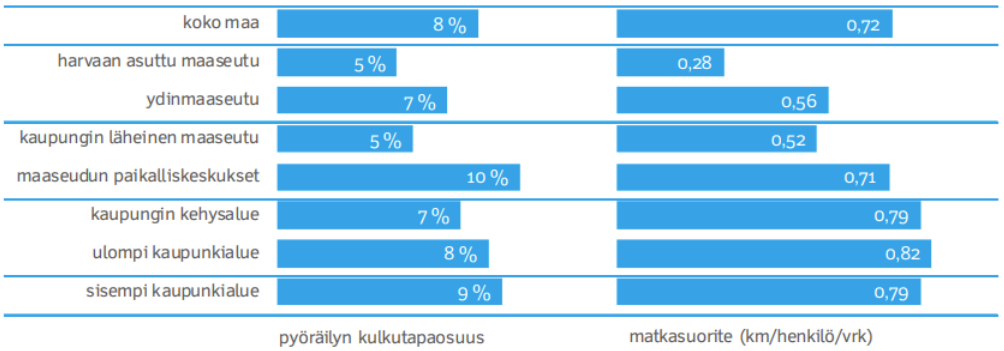
Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitus ei ole riittävää

Sivulla 96 kirjoitetaan, että: “Jatketaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamista ja kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista maanteiden varsilla ja liikenteen solmukohdissa.”
Ongelmana on, että ensi vuonna investointiohjelman rahoitus on vain 3,5 miljoonaa euroa. Myös 2024 on hyvin epävarma rahoituksen osalta.
3,5 miljoonaa euroa riittää noin 4-8 kilometriin uutta laadukasta pyörätietä tai kävelykatua. Tälläisillä määrillä ei liikennejärjestelmää muuteta. Rahoitustason tulisi olla ensi vuonna 40 miljoonaa euroa ja vuonna 2024 luokassa 60 miljoonaa euroa, jotta muutoksia syntyisi.

Pyöräilyn rooli voi olla iso pienemmilläkin paikkakunnilla

Sivu 138 pohditaan erilaisia kulkutapamuutoksia eri seuduilla: “Suurimmilla kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä pystytään kehittämään laajasti, mutta myös arjen matkakohteiden saavutettavuutta jalkaisin tai pyörällä voidaan parantaa toimintojen sijoittelulla. Kaupunkien kehysalueilla mahdollisuudet päästöjen vähentämiseen liittyvät muun muassa liikkumistarpeen vähentämiseen ja toimiviin matkaketjuihin, joissa pääosa matkoista on mahdollista kulkea joukkoliikenteellä ja vain liityntämatka autolla, tai vaihtoehtoisesti kävellen tai pyörällä. Pienemmillä kaupunkiseuduilla ja taantuvissa kunnissa mahdollisuudet kulkutapamuutoksille maankäytön ohjauksen keinoin ovat yhdyskuntarakenteen hajanaisuudesta ja rakentamisen vähäisydestä johtuen vähäisemmät. Kaikissa kunnissa kävelyn ja pyöräilyn määrää on mahdollista lisätä infrastruktuuria parantamalla.”

Henkilöliikennetutkimuksen pyöräilyn faktakortin[1] mukaan pyöräilyn merkitys erilaisilla kaupunki-maaseutuluokissa on varsin tasainen harvaan asuttua maaseutua lukuun ottamatta:



Kuva 8 Pyöräilyn kulkutapaosuus prosentteina kotimaanmatkoista ja matkasuorite kaupunki-maaseutuluokituksen mukaan.

Pyöräliikenteen edistämisellä on siis iso potentiaali esimerkiksi kirkonkylissä ja pienissä kaupungeissa. Nämä maaseudun paikalliskeskukset ovat yleensä maantieteellisesti aika pieniä, mutta asukastiheydeltään harvoja. Kuitenkin valtaosa päivittäisistä palveluista on pyöräilymatkan päässä. Sen vuoksi maaseudun paikalliskeskuksissa pyöräilyn kulkutapaosuus onkin suurinta. Pyöräliikenteeseen kannattaa siis panostaa lähes kaikissa ympäristöissä.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja
P. 044-2795588
matti.koistinen@pyoraliitto.fi

[1]Henkilöliikennetutkimus 2016, Pyöräily faktakortti.
https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Faktakortti-HLT2016-pyoraily.pdf