Asiantuntijalausunto

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Liikkumisen vapaus heikkenee ja liikkumisen kustannukset nousevat

Hallituksen esitys vähentää ihmisten mahdollisuuksia valita yksityisauton sijaan jonkin muu kulkuneuvo. Tällä on vaikutuksia liikkumisen vapauteen ja se lisää myös liikenneköyhyyttä tiukassa taloudellisessa tilanteessa. Esitys lisää myös kansalaisten ja yritysten liikkumisen kustannuksia, sillä yksityisauto on henkilöliikenteessä ylivoimaisesti kallein tapa liikkua. Mutta jos vaihtoehtoja ei ole, niin sitä joudutaan käyttämään.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen leikkaaminen 3 miljoonaan euroon vaikuttaa merkittävästi kuntien kykyyn toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn investointeja tiukkenevassa taloustilanteessa. Kolmella miljoonalla saa muutaman kilometrin baanaa, eli tämän vaikutus on todella mitätön. Tämä on pahassa ristiriidassa hallitusohjelmassa kirjattujen liikunnan lisäämisen tavoitteiden kanssa. Kävely ja pyöräily ovat Suomen suosituimmat liikuntamuodot. Siksi tämä leikkaus on hyvin huolestuttava. Tärkeimmät syyt olla valitsematta pyöräilyä matkan kulkutavaksi kun liittyvät turvallisuuteen ja infran laatuun.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa ja Liikenne 12 -ohjelmassa investointiohjelman tasoksi on määritelty 30 miljoonaa euroa, nyt päästään siis kymmeneen prosenttiin tavoitteesta.

Investointiohjelmassa rahoitettavissa hankkeissa kuntien on sitouduttava maksamaan vähintää puolet kustannuksista, joten se on kannustanut kuntia tehokkaasti satsaamaan turvallisuutta ja kansanterveyttä lisäävään ja päästöjä vähentävään infraan. Nyt tämä hyvä työ hyytyy pahasti.

Toinen merkittävä kestävän liikenteen asemaa heikentävä kirjaus on Harkinnanvaraisten ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksen poistaminen (18 miljoonaa euroa). Joukkoliikenne tukee jalankulkua ja pyöräliikennettä ja niiden matkaketjuilla voidaan toteuttaa myös pidempiä matkoja.

Investointiohjelmalla voisi tukea rakennusalaa

Investointiohjelman rahoitus on jakautunut myös tehokkaasti ympäri maata. Aiempina vuosina myönnetyt 202 hanketta ovat jakautuneet 72 kunnan alueelle. Rakennusalan ahdingon tukemiseen investointiavustus olisikin yksi tehokkaimpia ja alueellisesti tasa-arvoisimpia keinoja. Lisäksi se olisi nopea: Kunnilla on paljon valmiita suunnitelmia ja pyöräliikenteen hankkeita voidaan käynnistää nopeasti. Budjettivalmistelussa nyt tehty päätös näkyisi jo ensi kesänä uusina työmaina ympäri Suomea. Muut infrahankkeet vaativat paljon pidempää suunnittelua.



Tampereen henkilöratapihan järjestelyt pyöräliikenteen näkökulmasta positiivinen uutinen

Tampereen henkilöratapihan järjestelyt vaikuttavat positiivisesta myös pyöräliikenteen mahdollisuuksiin Tampereen keskustassa. Hanke mahdollistaa myös pyörä+juna -matkaketjujen huomattavan kasvun Tampereella. Pidämme tätä hanketta hyvin perusteltuna.

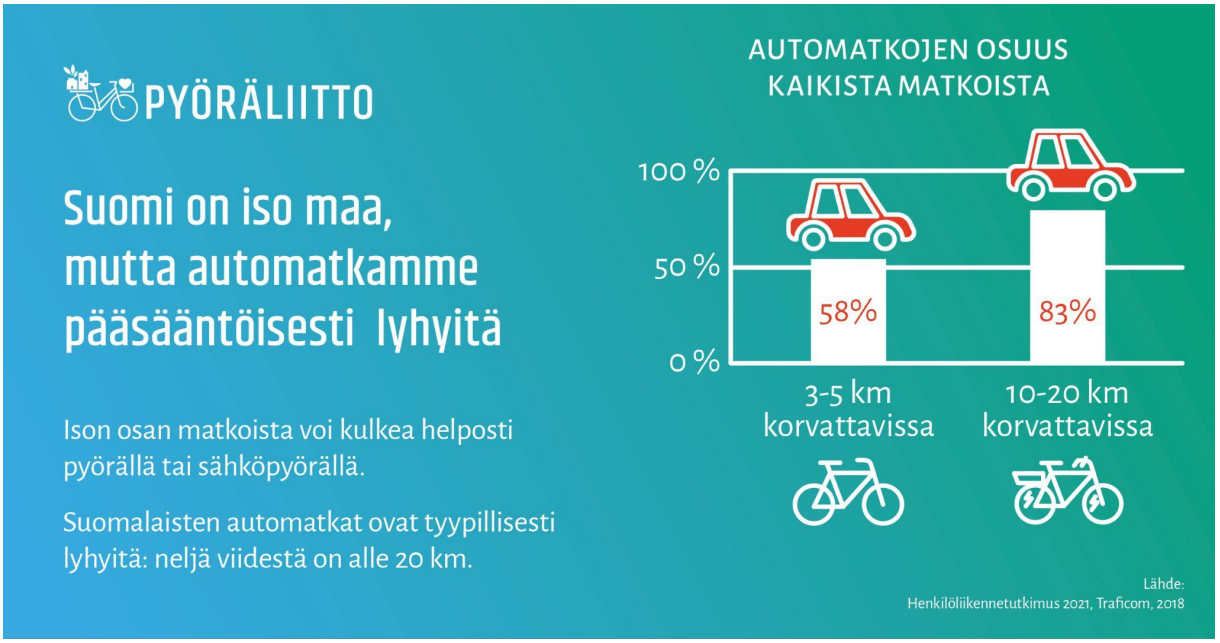


Lentoliikenteen ostot ovat tehottomia

Edellisen hallituksen aloittama maakuntalentojen tuki on harvoille kohdistuva avokätinen tuki, joka lisää liikenteen päästöjä. Kotimaan ostetun lentoliikenteen suora tuki oli marraskuun 2022 ja kesäkuun 2023 välillä noin 96 euroa matkustajalta (https://www.hs.fi/politiikka/art-2000009745699.html).
Maakuntalentoihin on hukattu valtion rahoja jo yli 42 miljoonaa ja hallituksen esityksen myötä päädytään kohta 60 miljoonan euron tukeen. Vertailuksi: valtio ostaa kaikkea VR:n ostoliikennettä vajaalla 35 miljoonalla eurolla vuodessa.
Olisiko tuo 60 miljoona - tai edes osa siitä - kannattanut investoida vaikkapa rataverkon tietoverkkoyhteyksien parantamiseen tai vaikka VR:n ostoliikenteen lisäämiseen? Molemmilla olisi voitu vastata Kokkolan, Jyväskylän, Kajaanin ja Joensuun seutujen liikematkailun yhteyksien kehittämiseen. Myös lentoihin yhdistettyjen linja-autoyhteyksien kehittäminen esimerkiksi Kemi-Oulu ja Joensuu-Kuopio väleillä olisivat paljon kustannustehokkaampia ratkaisuja.

Suomi liikkeelle -ohjelma on hyvä avaus

Suomi liikkeelle -ohjelma on hyvä avaus, jolla infrarahoituksen heikentymistä voidaan hieman paikata. Toki on vielä varsin epäselvää mihin Suomi liikkeelle -rahoitus kohdistuu. Toivomme, että rahoitusta tullaan kohdistamaan erityisesti arkiliikkumisen ja lähiliikuntapaikkojen kehittämiseen, sillä näin voidaan saavuttaa mahdollisimman laaja osuus kansasta.
Liikkumisesta viestimiseen esimerkiksi kampanjoilla rahoitusta ei kannata kauheasti osoittaa. Kansa kyllä tietää, että lisäliikunta olisi tarpeen useimmille. Olennaista olisikin pohtia miten sitä tapahtuisi riittävästi arjen kiireiden yhteydessä. Arkikävely ja -pyöräily ovat tähän kustannustehokas ratkaisu.



Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi