

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

- Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma ja sen rahoituksen nostaminen heti suunnitelman alusta.
- Valtion verkolla olevien pyöräteiden kunnossapito ja rakentaminen valtakunnalliseksi baanaverkoksi ja riittävän rahoituksen kohdentaminen tälle,
- Liikkumisen ohjauksen rahoituksen nostaminen 2,5 miljoonaan vuodessa,
- Pyöräliikenteeseen liittyvän tiedon laadun ja saatavuuden parantaminen,
- Turvallisen pyörien liityntäpysäköinnin parantaminen kaikilla joukkoliikenneasemilla, sillä turvallinen pyöräpysäköinti on tutkimusten mukaan yksi parhaista tavoista edistää pyöräliikennettä,
- Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen MAL-sopimuksissa,
 - Valtion erillinen tutkimusrahoitus siihen, että selvitetään kattavasti etenkin taajama-alueilla erilaisten katuinfra ratkaisujen vaikutukset turvallisuuteen ja pyöräliikenteen sujuvuuteen. Tutkimuksissa löydettyjen parhaiden ratkaisujen käyttöön pitäisi sitouttaa kunnat lisäämällä parhaiden ratkaisujen käyttö osaksi valtion tukien ehtoja.
- Pyöräliikenteen ja jalankulun tutkimus- ja kehittämistoiminnan tukeminen: 0,5 miljoonaa € / vuosi
- Työpaikkojen sekä muiden kiinteistöjen pyöräpysäköintiolosuhteiden kehittäminen 0,5 miljoonaa € /vuosi
- Kappaleessa 5.2.1. mainitaan hankkeiden hyötykustannussuhde. Arvioinnin kriteereihin pitää saada mukaan tarkkaan selvitykseen perustuva tieto hankkeiden vaikutuksesta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. Arviointikriteereihin pitää saada myös hyötyjä vähentävä painoarvo sille, jos tiehanke lisää henkilöautoilun sujuvuutta niin että se heikentää kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä matkajassa henkilöautoa vastaan.

- Kappaleessa 5.2.1.2 käsitellään satamien ja kaupunkien sisääntuloteiden ruuhkautumista. Jatkossa kaikissa selvityksissä pitää erotella ruuhkautumisen vaikutus henkilöautoilun ja raskaan liikenteen sujuvuuteen. Henkilöauton ruuhkassa seisomisella on se positiivinen vaikutus, että se parantaa kestävien liikennemuotojen kilpailukykyä matka-ajassa. Etenkin päivittäisellä työ- tai opiskelumatkalla matka-aika on merkittävä tekijä kulkutavan valinnassa. Raskaan liikenteen ruuhkassa seisomisella sen sijaan on pelkästään negatiivisia vaikutuksia. Siksi tiehankkeissa olisi mietittävä vaihtoehtona raskaan liikenteen suosimista henkilöautoilun kustannuksella, esim. varaamalla kaistoja pelkästään raskaalle liikenteelle.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Kävelyn ja pyöräilyn ehdotettua valtionrahoitusta pitää nostaa heti vuodesta 2022 lähtien. Pyöräliitto pitää tavoiteltavana yhteensä vähintään 100 miljoonan euron rahoitusta vuodessa. Tällä päästäisiin ehdotettua paremmin suunnitelman tavoitteisiin. Tähän voitaisiin ottaa rahaa toimista, jotka edistävät henkilöautoliikenteen sujuvuutta.

Ehdotettu valtionrahoitus vuosina 2022 - 2024 on yhteensä 13,5 miljoonaan euroa. Tämä vastaa esimerkiksi vuonna 2023 vain 2,4 prosenttia väylien kehittämiseen kohdennetusta rahoituksesta. Vuodesta 2025 eteenpäin tilanne ehdotuksen mukaan paranee kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen noustessa 30 miljoonaan vuodessa. Mutta tällöinkin rahoitus on vain 6,7 % väylien kehittämiseen kohdennetusta rahoituksesta. YK suosittaa kävelyn ja pyöräilyn rahoitusosuudeksi 20 %, josta jäädään luonnoksen mukaan kauas.

Traficommin fossiilittomien liikenteen tiekarttaa varten tekemän vaikuttavuusarvioinnin mukaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen nosto 100 miljoonaan euroon vuodessa olisi kansantaloudellisesti erittäin kannattavaa. Traficommin arvion mukaan 200 miljoonan euron investoinneilla saavutetaan 1 400 miljoonan euron hyödyt, sillä ihmisten siirtyminen moottoriajoneuvoista aktiiviseen liikkumiseen parantaa kansanterveyttä ja ilmanlaatua, vähentää polttoaineen kulutusta sekä liikenteen meluhaittoja. Samalla pyörätoimialan työpaikat lisääntyvät.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Kyllä sisältää.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vaikutusarvioinnin perusteella toimenpideohjelma edistää liikenteen kestävyttä vain marginaalisesti. Toimenpideohjelma kuitenkin edistää mahdollisuuksia kestävään liikkumiseen kaupunkiseuduilla.

Valitettavasti suunnitelmasta puuttuvat erilliseen valmisteluun jätetyt liikenteen verotuksen ja maksujen kokonaisuus ja liikenneturvallisuusstrategia. Nämä ovat tärkeitä liikennejärjestelmän osia ja ominaisuuksia ja ilman niitä suunnitelman vaikutukset jäävät puolitiehen. On syytä huolehtia että liikennejärjestelmäsuunnitelma synkronoidaan huolellisesti muiden valmistelussa olevien kokonaisuuksien kanssa. Infrastruktuurin vaikutus esimerkiksi liikenneonnettomuuksiin on merkittävä ja tähän pitää kohdistaa sekä toimia että voimavaroja.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

Pyöräliitto ei ota kantaa tähän kysymykseen.

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Kyllä.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

-

Taskila Vellu
Pyöräliitto ry