

Asiantuntijalausunto julkisen talouden suunnitelma 2021–2024

Pyöräliitto ry

Asia: [VNS 1/2020 vp](#) valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021–2024

Kansanterveyden kehityksen hidastumista ei huomioida

Kohdassa 3.3. Talouden rakennemuutos, väestön ikääntyminen ja julkisen talouden kestävyys (s. 16) ei mainita kansanterveyden parantumisen pysähtymistä, vaan keskitytään ainoastaan ikääntyviin.

Kuitenkin THL:n FinTerveys 2017 -tutkimuksen¹ mukaan “keskeisten kansantautien riskitekijät, kuten kohonnut verenpaine, kokonaiskolesteroli ja lihavuus ovat yhä erittäin yleisiä, vaikka kolesterolitasot ovatkin laskussa. Iäkkäiden elämänlaatu on parantunut, mutta **toiminta- ja työkyvyssä aiemmin nähty nousujohteinen kehitys on hidastunut tai pysähtynyt.**”

THL korostaa, että “kansantauteja pitää ehkäistä ennen niiden ilmaantumista, jolloin samalla vältetään sosiaali- ja terveydenhuollon palvelutarpeen kasvu ja kustannusten nousu.” Osin tilanne on jo hälyttävä ja tilanne koskee myös nuorempi ikäluokkia: “Fyysisen toimintakyvyn ongelmia raportoivat jo 30–39-vuotiaat, joista joka kymmenes ei kykene juoksemaan 100 metriä vaikeuksitta”

Olisi tärkeää, että kehityksessä panostettaisiin vahvasti kansanterveyttä parantaviin toimiin eri sektoreilla.

Liikenneverkon kehittäminen osaksi ilmastopäästöjen vähentämistä

Valtioneuvosto esittää, että “Väylänpidossa painotetaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia sekä korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen vähentämistä.” (s. 32)

Vuosina 2021-2024 **olisi erittäin tärkeää painottaa väyläverkoston roolia ilmastopäästöjen vähentämisessä.** Eri väylätyyppien laatu määrittelee hyvin pitkälti ne ratkaisut ja liikennemuodot, joita käytetään ihmisten ja tavarankuljettamiseen.

Sivulla 47 taulukossa 10 mainitaan Ilmastorahastosta tulevat panostukset liikenneverkkoon, joten olisi perusteltua mainita asiasta myös LVM:n hallinnonalaa koskevassa osuudessa.

12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman käyttöönoton merkitys olisi hyvä nostaa esiin julkisen talouden suunnitelmassa.

¹ Tutut terveysongelmat yhä yleisiä Suomessa, mutta myönteistäkin kehitystä on nähtävissä -tiedote: <https://thl.fi/fi/-/tutut-terveysongelmat-ya-yleisia-suomessa-mutta-myonteistakin-kehitysta-on-nahtavissa>

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen liittyvät investoinnit puuttuvat valtioneuvoston ehdotuksesta täysin. Ilman investointien jatkuvuutta Suomi ei tule missään nimessä saavuttamaan tavoitetta lisätä kävelyä ja pyöräilyä 30 %.

Esitämme seuraavia lisäyksiä:

Pyöräliikenteen ja jalankulun investointitueksi määritellään 40 miljoonaa euroa vuodessa

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa tukitasoksi on määritelty 30 miljoonaa euroa. Toistaiseksi valtion tuki ei ole ollut lähelläkään tätä tasoa.
- Rahoitus olisi tehokas osa ilmastoelvytystä.
- Kävelyn ja pyöräilyn hankkeita on runsaasti odottamassa rahoitusta. Tästä kertoo se, että viime vuoden haussa investointituesta kilpaili 53 hanketta, joista vain 12 sai rahoitusta
- Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston kyselyssä keväällä 2020 puolet kunnista ilmoitti, että ne pystyisivät käynnistämään kävelyn ja pyöräilyn investointeja jopa muutaman kuukauden varoitusajalla, jos valtiolta tulee lisärahoitusta. Lisäksi moni kunta ilmoitti ehkä voivansa käynnistää hankkeita nopeastikin.

Valtion pyörätiverkon, asemien pyöräpysäköinnin kehittäminen, taloyhtiöiden laadukkaan pyöräpysäköinnin tukeminen ja kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman muut toimenpiteet 25 miljoonaa euroa vuodessa

- Kuntien lisäksi valtiolla on runsaasti pyörätieverkkoa, jota pitäisi kehittää.
- Lisäksi asemansuodilla on moninaiset vastuut pyöräliikenteen liityntäpysäköinnin järjestämisessä ja sen vuoksi laadukasta ja turvallista liityntäpysäköinti on varsin rajallisesti tarjolla viime vuosien pienistä parannuksista huolimatta
- Sähköpyörien ja erityisesti tavarapyörien yleistymisen suurimpia esteitä on laadukkaan pyöräpysäköinnin puute. Elvytyksen näkökulmasta pyöräpysäköinnin tuki olisi myös hyvin perusteltu, sillä valtaosa laadukkaammista pyörätelineistä valmistetaan suomalaisilla metallipajoilla. Tukea pitäisi myöntää runkolukittavalle ja katetulle pyöräpysäköinnille sekä polkupyörien ja muiden keveiden sähköajoneuvojen latausinfraalle sekä siihen liittyvään turvallisuustekniikkaan.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalle tulisi määritellä kehyksessä selkeä rahoitus osana ilmastoelvytystä.

Liikenteen verouudistus tuottamaan lisätuloja

- Liikenteen verouudistuksessa kannattaisi tavoitella lisätuloja mm. työmatkakuluvähennyksen muutoksella. Uudistusten teko kehyskaudella olisi hyvä mainita.

Hiilineutraalisuus läpileikkaavaksi asiaksi

Hallituksen tärkein tavoite - hiilineutraalisuus - on työstetty julkisen talouden suunnitelmassa pelkästään kohtaan 5.7. kestävä kehitys.

Kappaleessa väitetään, että “suunnitelmaan sisältyy määrärahoja, joiden voidaan arvioida olevan hallitusohjelman hiilineutraaliuden tavoitteita edistäviä”. Kuitenkin vaikkapa LVM:n hallinnonalan rahoituksesta on perinteisesti noin 98 % osoitettu nykyiseen varsin suuripäästöisen liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen.

Hiilineutraaliuden pitäisi olla koko dokumentin läpileikkaava asia, ei yksittäisen kappaleen alakohta 7.

Kävelyn ja pyöräilyn investointituen vaikutus kuntatalouteen puuttuu

Kohdasta 6.2 Valtion kuntatalouteen vaikuttavat toimenpiteet puuttuu valtion investointituki kävelyn ja pyöräilyyn. Tämä vaikuttaa kahtalaisesti kuntiin: se tuo lisää rahoitusta, mutta toisaalta se vaatii myös kunnan oman investointitason nostoa - tai investointien uudelleen suuntaamista.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliiitto.fi