

Asiantuntijalausunto

Pyöräliitto kiittää mahdollisuudesta lausua Ympäristövaliokunnalle hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2024. Yhteenvedona todettakoon, että kaikessa päätöksenteossa tulee tunnistaa näkökulmana aktiivinen liikkuminen osana kestävästä liikennejärjestelmästä. Siten läpi hallituskauden tulee nykyistä paremmin huomioida liikennejärjestelmän merkitys ja vaikutukset suomalaisten aktiiviseen liikkumiseen ja liikuntaan. Aktiivisen liikkumisen ympäristö-, terveys- ja hyvinvointihyötyjä tulee arvottaa osana kestävästä liikennejärjestelmästä. Näiden hyötyjen toteutumisen edellytyksenä ovat riittävät infrainvestoinnit aktiivisen liikkumisen olosuhteisiin. Valitettavasti kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman leikkaaminen tarkoittaa, että em. hyötyjen toteutuminen siirtyy entistään kauemmaksi tulevaisuuteen.

Aktiivinen liikkuminen tarkoittaa omin voimin kulkemista, eli jalankulkua ja pyöräliikennettä. Erityinen haaste on, että aktiivisen liikkumisen positiivisia ympäristö-, terveys- ja hyvinvointivaikutuksia ei huomioida päätöksenteossa riittävästi. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM:n julkaisu 5/2018) on todettu, että kävelyn lisääminen 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. Suomalaisten suosituin liikuntapaikka niin lasten kuin aikuisväestönkin osalta on pyöräilyn ja kävelyn väylät (Valtion liikuntaneuvoston julkaisu 2023:1). Tilanne on ollut sama jo vuosikymmeniä ja uusimmat LIITU-tutkimukset vahvistavat tämän. Kolme neljästä 15–79-vuotiaasta suomalaisesta liikkuu pyörällä ainakin joskus (Pyöräilykansa suomalaiset: Taloustutkimus 2018). Pyöräilykansa suomalaiset -selvityksen mukaan ympäri vuoden ilmoittaa ajavansa pyörällä noin 13 prosenttia kansalaisista (Taloustutkimus 2018). Näistä seikoista huolimatta aktiiviseen liikkumisen olosuhteisiin ei osoiteta riittävästi rahoitusta, vaan päinvastoin rahoitusta supistetaan entisestään (Hallitusohjelma 2023 & Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024).

Kestävä liikennejärjestelmä huomioi liikenteen ympäristö-, terveys- ja hyvinvointivaikutukset. Liikenne on nähtävä kokonaisuutena, johon myös aktiivinen liikkuminen ja liikunta kuuluvat. Jalankulku on Suomessa henkilöauton jälkeen toiseksi yleisin kulkutapa ja pyöräily kolmanneksi yleisin. Aktiiviset kulkutavat ovat siis esimerkiksi joukkoliikennettä yleisempi tapa kulkea. Kaikista kotimaanmatkoista 23 % tehdään jalan ja pyörällä 7 % (Henkilöliikennetutkimus 2021). Toisin kuin nykyään, kestävä liikennejärjestelmän suunnittelussa tulee huomioida aktiivisesta liikkumisesta syntyvät positiiviset vaikutukset samoin kuin myös eri liikennemuotojen aiheuttamat ympäristö-, terveys- ja hyvinvointitappiot. Liikenne aiheuttaa kustannuksia, jotka eivät tällä hetkellä kohdistu liikennesektorille, ja tämä ohjaa investointeja nykyisten haitallisten toimintamallien vahvistumiseen entisestään. UKK-instituutti arvioi, että liikkumattomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat yli 3 miljardia euroa vuosittain. Liian vähäisen liikunnan kustannukset ovat entisestään kasvussa, koska väestömme ikääntyy ja niin lapset kuin aikuiset liikkuvat liian vähän omin voimin.

Suomen fossiilipäästöt ovat vähentyneet energiateollisuudessa ja muussa teollisuudessa eli siellä, missä päästökauppa vaikuttaa. Hiilinieluihin on nojattu, koska se on ollut halvempaa. EU:n päästökauppa tai Suomen päästöperusteinen energiaverotus eivät koske maankäytön päästöjä, kuten tieliikenteessä. On kuitenkin ilmennyt, että hiilinielumme ovat pitkälti kadonneet (HS 27.2.2023). Suomen kannalta oleellinen kysymys on, mikä on lopulta hintalappu, ellei kokonaispäästöjä saada tippumaan. Jos hiilinieluja ei haluta vahvistaa, niin toimet muualla voivat tulla paljon kalliimmiksi. Mikäli päästöjen laskua on nopeutettava, jäljelle jäävät liikenne ja maatalous, joissa on tapahtunut hyvin vähän mitään. Molemmat sektorit ovat erittäin vaikeita ja kalliita päästöjen vähentämisen kannalta. Varsinkin, jos samaan aikaan väyläverkon investointeja edelleenkin toteutetaan päästöjä lisäävillä tavoilla eikä hankkeita priorisoida huomioiden niiden päästövaikutuksia.

Aktiivisen liikkumisen edellytysten kehittäminen heikentyy

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen leikkaaminen 3 miljoonaan euroon vuonna 2024 vaikuttaa merkittävästi kuntien kykyyn toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn investointeja tiukkenevassa taloustilanteessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa ja Liikenne 12 -ohjelmassa investointiohjelman tasoksi on määritetty 30 miljoonaa euroa, nyt päästään siis kymmeneen prosenttiin tavoitteesta. Tätä voi verrata myös siihen, että YK:n suositus on kohdentaa 20 % liikenteen investoinneista kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen (Global Outlook on Walking and Cycling, UN Environment 2016).

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma on perustunut siihen, että valtio on korkeintaan 50 % osuudella osallistunut kuntien katuverkkoon kohdistuviin kävelyn ja pyöräiliikenteen investointeihin. Ohjelma on kannustanut kuntia tehokkaasti satsaamaan turvallisuutta ja kansanterveyttä lisäävään ja päästöjä vähentävään infraan. Kuntien on investointiohjelman ansiosta kannattanut myös aikaistaa omia kävelyn ja pyöräilyn investointejaan verrattuna siihen, että käytössä olisi ollut ainoastaan kuntien omaa rahoitusta. Investointiohjelman rahoitus on jakautunut myös kiitettävästi ympäri maata. Aiempina vuosina myönnetyt 202 hanketta ovat kohdistuneet 72 kunnan alueelle. Nyt tämä hyvä työ hyytyy pahasti.

Toivommekin painokkaasti, että aktiiviseen liikkumisen olosuhteisiin osoitetaan riittävästi rahoitusta. Toimintasuosituksena esitämme, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitukselle määritellään jatkossa konkreettinen tavoitetaso, esimerkiksi 2–3 prosenttia kaikista investoinneista liikenne- ja viestintäverkkoihin. Liikenne- ja viestintäverkkojen investointien ollessa yhteensä noin 2 miljardia euroa vuodessa, tämä tarkoittaisi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tasoksi 40–60 miljoonan euroa vuodessa. Huomioiden valtionrahoituksen kuntiin kohdistuvan vipuvaikutuksen kuntien omat investoinnit kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin todennäköisesti ylittäisivät valtion panostukset merkittävästi, jolloin ohjelman ansiosta saavutettaisiin vuosittain yli sadan miljoonan euron yhteenlaskettu investointitaso.

Investointiohjelmalla voisi tukea rakennusala

Rakennusalan ahdingon tukemiseen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma olisikin yksi tehokkaimpia ja alueellisesti tasa-arvoisimpia keinoja. Lisäksi se olisi nopea: Kunnilla on paljon valmiita suunnitelmia ja pyöräiliikenteen hankkeita voidaan käynnistää nopeasti. Budjettivalmistelussa nyt tehty päätös näkyisi jo ensi kesänä uusina työmaina ympäri Suomea. Muut infrahankkeet vaativat paljon pidempää suunnittelua.

Suomi liikkeelle -ohjelma on hyvä avaus

Suomi liikkeelle -ohjelma on hyvä avaus, jolla infrarahoituksen heikentymistä voidaan hieman paikata. Toistaiseksi on kuitenkin edelleen 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.

MAL-sopimukset

Hallitusohjelmassa todetaan, että ”Kannustetaan kaupunkiseutuja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen”. Ympäristöministeriön hallinnonalalla voi kaavoituksen ja maankäytön ratkaisujen kautta olla merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen, saavutettavuuteen jne., mikä toivottavasti tunnistetaan hallinnonalalla ja mietitään keinoja hyödyntää MAL-sopimuksia kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman paikkaamiseksi.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi