

Asiantuntijalausunto

Pyöräliitto kiittää mahdollisuudesta lausua eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2024.

Yhteenveto

- **Yhteenvetona todettakoon, että liikkumattomuus on keskeinen yhteiskunnallinen haaste.** Liikennejärjestelmän merkitys ja vaikutukset suomalaisten aktiiviseen liikkumiseen ja liikuntaan tulee huomioida läpi hallituskauden. Kuten hallitusohjelmassa todetaan, “Liikkumattomuus on myös kansantaloudellinen ongelma. Vuosien varrella on toteutettu erilaisia ohjelmia ja toimenpiteitä, mutta kehityssuunnan kääntäminen vaatii kokonaisvaltaista ja hallinnonrajat ylittävää lähestymistapaa.” Siten päätöksenteossa tulee tunnistaa näkökulmana **aktiivinen liikkuminen osana liikennejärjestelmää.**

Aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä tulee arvottaa liikennejärjestelmän rahoituksesta päätettäessä. Liian monen suomalaisten hyvinvointia uhkaa liikkumattomuus, joka johtaa toimintakyvyn heikkenemiseen.

Riittävät investoinnit aktiivisen liikkumisen olosuhteisiin, eli kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin, ovat aktiivisen liikkumisen hyötyjen toteutumisen edellytys. Valitettavasti kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman leikkaaminen kuitenkin tarkoittaa, että liikkumattomuuden ja liikennejärjestelmän kytköstä toisiinsa ei joko tunnisteta liikennejärjestelmätasolla tai vaihtoehtoisesti liikkumattomuuden ongelmaa ei syystä tai toisesta aiota hallitusohjelmasta huolimatta tosissaan ratkaista.

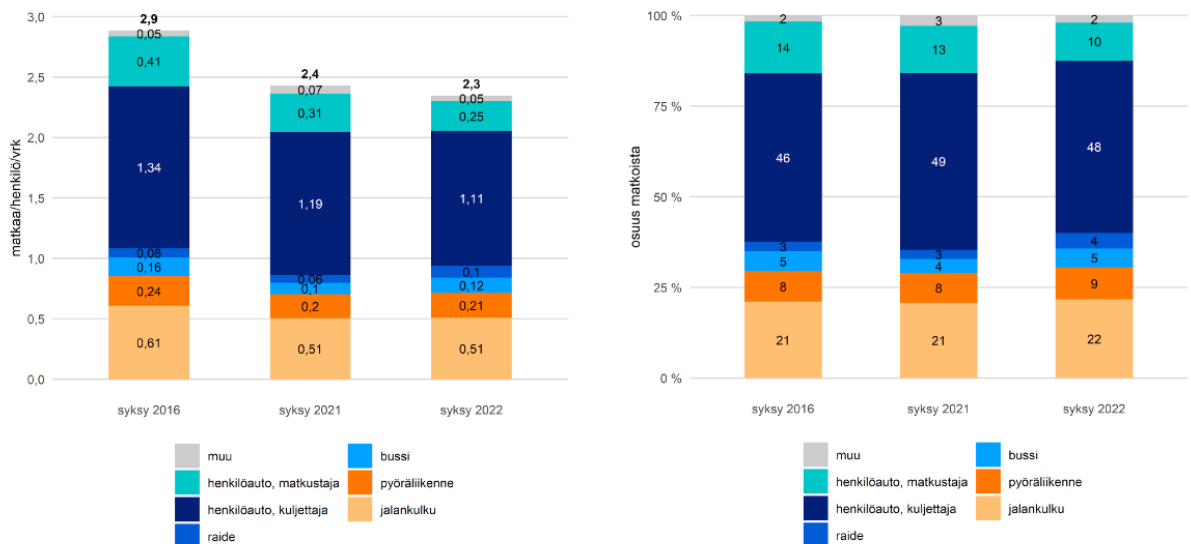
Aktiivinen liikkumisen merkitys liikennejärjestelmässä

Aktiivinen liikkuminen tarkoittaa omin voimin kulkemista, eli jalankulkua ja pyöräliikennettä. Erityinen haaste on, että aktiivisen liikkumisen positiivisia terveys- ja hyvinvointivaikutuksia ei huomioida päätöksenteossa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM:n julkaisuja 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 julkaisuja 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). Näistä

seikoista huolimatta aktiivisen liikkumisen olosuhteisiin ei osoiteta riittävästi rahoitusta, vaan päinvastoin rahoitusta supistetaan entisestään hallituksen esityksessä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024.

Liikenne on kokonaisuus, johon myös aktiivinen liikkuminen ja liikunta kuuluvat. Kestävä liikennejärjestelmä huomioi liikenteen terveys- ja hyvinvointivaikutukset. Jalankulku on Suomessa henkilöauton jälkeen toiseksi yleisin kulkutapa ja pyöräily kolmanneksi yleisin mitattuna kotimaanmatkojen matkalukuna kulkutavoittain (Henkilöliikennetutkimus 2022). Aktiiviset kulkutavat ovat siis yhteenlaskettuna selvästi esimerkiksi joukkoliikennettä yleisempi kulkutapa. Päivittäisistä arkimatkoista 23 % tehdään jalan ja pyörällä 9 % (HLT 2022). Kaikista Suomessa tehdyistä matkoista 54 % oli alle 5 km mittaisia vuonna 2021.

Kotimaanmatkojen matkaluku kulkutavoittain



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. Toisin kuin nykyään, liikenneinvestoinneista päätettäessä tuleekin huomioida aktiivisesta liikkumisesta syntyvät positiiviset vaikutukset samoin kuin myös eri liikennemuotojen aiheuttamat terveys- ja hyvinvointitappiot.

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 hyyyty pahasti.

Toimintasuositukset

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.
- **Eduskunnan jakovaraan liittyen esitämme:** Mikäli eduskunnan perinteinen jakovara sisältyy hallituksen budjettiesityksiin vuodelle 2024, olemme pyöräiliikenteen valtakunnallisina edunvalvojina valmisteilleet kaksi pyöräilykasvatukseen liittyvää ehdotusta. Ehdotukset sisältyvät liitteinä tähän asiantuntijalausuntoon. Toivottavasti näillä ehdotuksilla Suomessa voidaan saada tärkeitä toimenpiteitä pyöräilykasvatuksen saralla eteenpäin. Annamme valtakunnallisten pyöräilyjärjestöjen puolesta mielellämme lisätietoja näistä ehdotuksista.

Muut huomiot ja kommentit

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.

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 pyöräliikenteen hankkeita voidaan käynnistää nopeasti. Budjettivalmistelussa nyt tehty päätös näkyisi jo ensi kesänä uusina työmaina ympäri Suomea. Muut infrahankkeet vaativat paljon pidempää suunnittelua.

MAL-sopimukset

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

Liikenteen fossiilipäästöt

Suomen päästöt ovat vähentyneet energia- ja muussa teollisuudessa päästökaupan vaikutuksesta, mutta maankäytön päästöt, erityisesti tieliikenteessä, ovat edelleen haaste. Hiilinielujen kustannustehokkuuteen on luotettu, mutta ne ovat pienentyneet. Suurin kysymys Suomelle on, paljonko päästöjen vähentäminen lopulta maksaa, jos hiilinieluja ei vahvisteta. Toimet muualla voivat tulla paljon kalliimmiksi. Nopean päästövähennyksen saavuttamiseksi jäljelle jäävät liikennesektori ja maatalous, joissa toistaiseksi on tehty vähän muutoksia. Nämä sektorit ovat kuitenkin vaikeita ja kalliita muuttaa. Siten erityisen haastavaa on, jos samanaikaisesti toteutetaan väyläverkon investointeja, jotka lisäävät päästöjä entisestään.

Lisätiedot

Martti Tulenheimo, vaikuttamistoiminnan päällikkö

P. 041 538 9495

martti.tulenheimo@pyoraliitto.fi