

Pyöräliiton lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

Pyöräliitto Ry kiittää mahdollisuudesta lausua. Pyöräliitto tarkastelee lausunnossaan erityisesti liikennesektorin toimenpiteitä sekä niiden riittävyyttä suhteessa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin.

1. Nykytilanne

1.1 Liikenteen päästöjen rakenne

Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta mukaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästölähteistä on suurin noin 35 % osuudella.

Henkilöautoliikenteen osuus näistä päästöistä on noin 52 prosenttia, mikä tekee siitä keskeisimmän yksittäisen päästölähteen liikennesektorilla.

Selonteon mukaan lisätoimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan vuoteen 2030 mennessä arviolta 0,3–0,93 Mt. Ilman lisätoimia kumulatiivinen päästöjen kasvu vuosina 2024–2030 olisi perusennusteeseen verrattuna noin 5,82–9,83 Mt.

1.2 Painopiste sähköistymisessä ja ajoneuvotuissa

Selonteon lisätoimenpiteissä (liikenne, luku 6.2.1) painottuvat toimet, joilla tavoitellaan autokannan uudistumista vähäpäästöisemmäksi, vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä ja fossiilisen polttoaineen käytön vähentymistä sekä kestävien kulkumuotojen osuuksien kasvua. Selonteossa todetaan lisäksi, että KAISUun sisältyvät toimet eivät sisällä logistiikkakustannuksia nostavia toimia ja että Suomen pitkät etäisyydet huomioidaan kokonaisuudessa.

Suunnitelmassa keskeiset toimenpiteet kohdistuvat ajoneuvokannan sähköistymiseen ja hankintatukiin, kuten:

- puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatuet
- raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille
- linja-autojen hankintatuet
- romutuspalkkiot (ml. tulosidonnainen romutuspalkkio)
- konversiotuet
- julkisen jakeluinfran tuet
- taloyhtiöiden latausinfra-avustukset

- MAL-sopimusten liikenteeseen liittyvät toimenpiteet

Traficommin arvioiden mukaan (selonteossa esitetyt arviot):

- Kotimaan liikenteen lisätoimenpiteiden tarve liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuonna 2030 on noin 0,3–0,93 Mt (vaihteluvälin yläpäässä mukana jakeluvelvoitteen joustomekanismin mahdollinen vaikutus).
- Mikroyritysten kuorma-autojen hankintatuilla saavutettaisiin vuonna 2030 noin 0,001–0,005 Mt päästövähennys (6–12 M€ vuosina 2026–2030).
- Linja-autojen hankintatuilla saavutettaisiin vuonna 2030 noin 0,0006–0,002 Mt päästövähennys (3–6 M€ vuosina 2026–2030).
- Tulositonnaisella romutuspalkkiolla saavutettaisiin vuonna 2030 noin 0,006 Mt päästövähennys (arvioinnissa mukana myös mahdollisuus käyttää palkkio sähköpyörään tai joukkoliikenteen kausilippuun).
- Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmalla (10–15 M€/vuosi) saavutettaisiin vuonna 2030 noin 0,004–0,005 Mt vuosittainen päästövähennys.

1.2.1 Kustannusvaikuttavuuden vertailun rajat

Selonteossa esitetyt kustannusvaikuttavuusarviot eivät ole keskenään täysin vertailukelpoisia. Osa toimista (esimerkiksi ajoneuvojen hankintatuet ja konversiotuet) on laskettu ajoneuvojen koko käyttöiän päästövähennysten perusteella. Sen sijaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman vaikutus on esitetty vuoden 2030 yksittäisenä vuosivaikutuksena.

Tämä laskentatapa tekee infrastruktuuri-investointien kustannusvaikuttavuudesta näennäisesti heikomman, vaikka niiden vaikutukset ovat pitkävaikutteisia ja kumulatiivisia. Kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri tuottaa päästövähennyksiä useiden vuosien ajan ja voi muuttaa pysyvästi kulkutapajakaumaa.

Lisäksi arviot perustuvat liikenteen perusennusteeseen, jossa henkilöautosuorite kehittyy ennustetulla tavalla. Kulkutapamuutoksen laajemmat järjestelmätason vaikutukset, kuten henkilöautosuoritteiden pysyvä väheneminen, liikennesuoritteiden kokonaismäärän kehitys tai yhdyskuntarakenteen muutokset eivät täysimääräisesti näy yksittäisen vuoden päästövaikutusarviossa.

Kustannusvaikuttavuuden tarkastelussa on siten perusteltua erottaa toisistaan:

1. Teknologiamuutokseen perustuvat toimet, jotka vähentävät päästöjä per ajettu kilometri.
2. Rakenteelliset toimet, jotka vähentävät ajettujen kilometrien määrää ja muuttavat liikkumisen tapaa.

Molempia tarvitaan, mutta niiden vaikutusmekanismit ja aikajänne eroavat toisistaan, minkä vuoksi suora euro–tonni-vertailu ei anna kattavaa kuvaa toimien kokonaisvaikuttavuudesta.

1.3 Kulkutapamuutoksen rajallinen rooli

Suunnitelma painottaa vahvasti teknologiamuutosta. Sähköistyminen on keskeinen osa päästövähennyskeinoja, mutta kulkutapamuutoksen rooli jää kokonaisuudessa vähäiseksi.

Henkilöautolla ajettu kilometri on edelleen henkilöautolla ajettu kilometri myös silloin, kun käyttövoima on sähkö. Teknologiamuutos ei vähennä liikennesuoritetta eikä muuta liikkumisen rakenteita. Kulkutapajakauman muutokseen tähtäävät toimet ovat suunnitelmassa selvästi pienemmässä roolissa kuin ajoneuvokantaan kohdistuvat tukitoimet.

1.4 Toimenpidepaketin riittävyys ja 50 % päästövähennystavoite

Selonteon mukaan nykyinen toimenpidepaketti ei riitä turvaamaan liikenteelle asetetun 50 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä.

Tavoite on kytketty osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP), ja valtiovarainministeriön arvion mukaan sen toteutumatta jääminen voi merkitä Suomelle jopa noin 80 miljoonan euron tulonmenetystä RRF-rahoituksessa. Tämä korostaa tarvetta vahvistaa liikennesektorin toimenpiteiden uskottavuutta ja vaikuttavuutta.

2. Pyöräliiton suositukset

2.1 Kulkutapamuutos sähköistymisen rinnalle

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää sähköistymisen rinnalle järjestelmällistä kulkutapamuutosta. Erityisesti lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla on merkittävä potentiaali korvata henkilöautoliikennettä kävelyllä ja pyöräilyllä.

Kulkutapamuutos vähentää paitsi päästöjä myös liikennesuoritetta, ruuhkia ja liikennejärjestelmän tilankäyttöä. Pyöräliitto katsoo, että kulkutapamuutos tulee nostaa selkeämmin osaksi liikenteen päästövähennysstrategiaa.

2.2 Kävelyn ja pyöräilyn investointien vahvistaminen

Traficomien arvioiden perusteella kävely- ja pyöräilyinvestointien kustannustehokkuus asettuu samaan suuruusluokkaan kuin useissa ajoneuvoteknologiaan kohdistuvissa tukimuodoissa, kun tarkastellaan vuoden 2030 päästövaikutuksia.

Lisäksi infrastruktuuri-investointien vaikutukset ovat pitkävaikutteisia ja kumulatiivisia. Ne muuttavat pysyvästi kulkutapajakaumaa ja tuottavat päästövähennyksiä myös vuoden 2030 jälkeen.

Pyöräliitto katsoo, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitustason vahvistaminen olisi kustannustehokas ja rakenteellisesti kestävä keino liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääsemisessä.

2.3 Sähköpyörä osaksi romutuspalkkiota

Romutuspalkkioon sekä Sosiaalisesta ilmastorahastosta rahoitettavaan tulosidonnaiseen romutuspalkkioon tulee sisällyttää mahdollisuus sähkö- tai tavarapyörän hankintaan.

Monissa kotitalouksissa erityisesti toinen auto on korvattavissa sähköpyörällä. Tämä mahdollistaa paitsi ajoneuvoteknologian muutoksen myös henkilöautoilla tehtävän liikennesuorituksen vähenemisen. Sähköpyörän sisällyttäminen romutuspalkkioon lisäisi toimen vaikuttavuutta ja tukisi kulkutapamuutosta.

2.4 Latausinfra-avustusten laajentaminen

Taloyhtiöiden latausinfra-avustukset ovat edistäneet sähköautojen käyttöönottoa. Samanaikaisesti turvallisen säilytyksen ja latausmahdollisuuden puute muodostaa merkittävän esteen sähköpyöräilyn yleistymiselle, erityisesti kerros- ja rivitaloissa, joissa asuu noin puolet suomalaisista.

Pyöräliitto esittää, että taloyhtiöiden latausinfra-avustuksia laajennetaan koskemaan myös sähköpyöräiden lataus- ja säilytysinfrastruktuuria. Laajennus olisi hallinnollisesti toteutettavissa olemassa olevan tukijärjestelmän puitteissa.

3. Yhteenveto

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää sekä ajoneuvokannan sähköistymistä että **kulkutapamuutosta**. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kustannustehokas, pitkävaikutteinen ja rakenteellisesti kestävä keino vähentää henkilöautoliikenteen päästöjä.

Pyöräliitto esittää, että kulkutapamuutoksen roolia vahvistetaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa, kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä koskevaa rahoitusta sekä ohjauskeinoja vahvistetaan ja että vaikutuksia laskiessa otettaisiin huomioon kulkutapamuutoksella saavutettava hyöty paremmin.

Helsingissä 23.02.2026

Kunnioittavasti

Pyöräliitto ry
Hemmo Rättyä, toiminnanjohtaja
hemmo.rattya@pyoraliitto.fi