Asiantuntijalausunto

23.10.2019, Matti Koistinen, toiminnanjohtaja, Pyöräliitto ry

> **Kiitämme vuoden 2020 merkittävää lisäystä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitukseen, mutta esitämme huolemme sen jatkuvuudesta ja nykyisen tason riittämättömyydestä.**

Jalankulun ja pyöräliikenteen rahoitus kasvaa, mutta jää kauas suosituksista

Tulevan vuoden talousarvioesityksessä positiivista on, että **jalankulun ja pyöräliikenteen edistämiseen kohdennetaan 21 miljoonaa euroa aiempaa enemmän ja kokonaissumma nousee 24,5 miljoonaan euroon.** Tämä on merkittävä muutos aiempaan nähden ja osoittaa, että valtio alkaa viimein ottamaan vastuuta myös kävelystä ja pyöräilystä.

Kuitenkin on hyvä muistaa, että **väyläverkon nettomenoista** (2082,2 miljoonaa) **kävelyyn ja pyöräilyyn kohdennetaan noin 1,2 %. Kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on valtakunnallisesti 30 %**[1].

YK:n ympäristöohjelma suosittelee[2]**, että valtiot ja kunnat käyttäisivät 20 % liikennebudjeteistaan jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen.** Ensi vuoden talousarviossa tämä tarkoittaisi 416 miljoonaa euroa. Tällä summalla jo tapahtuisikin todellisia muutoksia kulkutapajakaumassa.

Liikkumisen ohjauksen rahoitus vähenee

Liikkumisenohjauksen rahoitus laskee 0,6 miljoonaan euroon viime vuosien vajaasta miljoonasta eurosta. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa liikkumisen ohjauksen tavoitetasoksi on esitetty 1,5 miljoonaa euroa. Rahoituksen leikkaaminen heikentää merkittävästi liikkumistapojen muutokseen ohjaavia toimenpiteitä, sillä valtaosa toimenpiteistä on tehty valtion tukemina.

Toivomme valiokunnan esittävän liikkumisen ohjauksen rahoituksen nostamista 1,5 miljoonaan euroon, jotta liikenteen ilmastotavoitteet saavutetaan.

[1] Liikenneviraston tilastoja 1/2018, Henkilöliikennetutkimus 2016, s. 10, https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf
[2] UN Environment report: Put people, not cars first in transport systems, 2016 https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2016/10/un-environment-report-put-people-not-cars-first-in-transport-systems/

Kävelyn ja pyöräilyn pehmeiden toimenpiteiden rahoitus puuttuu

Kävelyyn ja pyöräilyyn varatut 24,5 miljoonaa euroa jakautuvat, niin että 10 miljoonaa euroa osoitetaan *Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmaan ja hankkeisiin* Väyläviraston käytettäväksi ja 14,5 miljoonaa euroa *Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kuntien joukkoliikennehankkeet* -momentille.

Tietojemme mukaan **rahoitus aiotaan käyttää ainoastaan infraan liittyviin toimenpiteisiin**, vaikka Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa[3] on muitakin rahoitusta vaativia toimenpiteitä. Infra on toki tärkeintä, mutta pelkästään se ei riitä.

Pyöräilyjärjestöt ehdottavat, että Väylävirastolle menevästä 10 miljoonan euron kokonaisrahoituksesta käytettäisiin pehmeisiin toimenpiteisiin yhteensä 2 miljoonaa euroa KÄPY-ohjelman mukaisesti:

- Pyörämatkailun kehittäminen: 0,3 miljoonaa €
- Pyöräliikenteen ja jalankulun tutkimus- ja kehittämistoiminta: 0,5 miljoonaa €
- Pyörämekaanikkokoulutuksen käynnistäminen: 0,2 miljoonaa €
- Työpaikkojen sekä muiden kiinteistöjen pyöräpysäköintiolosuhteiden kehittäminen 0,5 miljoonaa €
- Kuntien omat KÄPY-ohjelmat ja viisaan liikkumisen suunnitelmat 0,5 miljoonaa €.

Em. toimenpiteet vastaisivat erittäin kustannustehokkaasti alan tarpeisiin ja loisivat lukuisia uusia työpaikkoja.

Pyörämatkailuun vaadittaisiin valtakunnallista koordinointia ja markkinointia, sillä tieto mahdollisuuksista on tällä hetkellä hyvin hajallaan eikä toimintaa koordinoi kukaan. Tämä toisi merkittävästi matkailutuloja Suomeen ja toisaalta lisäisi kotimaan matkailua.

Pyöräliikenteen ja jalankulun tutkimukselle ei tällä hetkellä ole suoraa rahoitusta ja sen vuoksi sitä tehdään Suomessa hyvin vähän. Tiedolle on valtava tarve kun kävelyä ja pyöräilyä halutaan lisätä.

Pyörämekaanikoista on huutava pula sillä alalle ei ole kunnollista koulutusohjelmaa. Tämä estää alan yrityksiä kasvamasta.

Uudet väylähankkeet ovat hyvin perusteltuja

Hallituksen esityksessä olevat uudet väylähankkeet ovat hyvin perusteltuja ja ovat askel kohti vähäpäästöisempää liikennettä. Toivottavasti samalla linjalla jatketaan tulevaisuudessakin 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla.

[3] Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma, 2018 http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720

Vuosien 2021-2023 tilanne on vielä täysin auki

Vuosien 2021-2023 tilanne on jalankulun ja pyöräliikenteen näkökulmasta vielä täysin auki. Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelma vuosille 2020—2023 ei ota mitään kantaan kävelyn ja pyöräilyn rahoitukseen.

Pidämme asiaa huolestuttavana, mutta ymmärrämme että asia käsitellään muiden ns. II-korin asioiden kanssa vuonna 2020.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen pitkäjänteisyyden takaamiseksi olisi niiden rahoitus tärkeää saada vakaammaksi. Kuntien ja ELY:jen on hankalaa suunnitella baanaverkkojaan, jos valtion rahoituksesta ei ole varmaa tietoa.

KÄPY-momentille tulisi saada pohjarahoitukseksi vähintään 30 miljoonaa euroa.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi