Kävelyn ja pyöräilyn tavoitteita ei saavuteta

Valtakunnallisiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin sisältyy kävelyn ja pyöräilyn yhteenlasketun osuuden nostaminen 30 prosentilla (matkoista) sekä liikenteen kokonaispäästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteet eli ajoneuvokilometrit eivät enää vuoden 2020 jälkeen kasvaisi.

Vuoden 2022 talousarvioesitys ei merkittävästi edistä näiden tavoitteiden saavuttamista ja näyttää yhä todennäköisemmältä ettei asetettuja tavoitteita tulla saavuttamaan.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma täysin riittämätön

Valtion investointituki kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen hankkeille (31.10.31) on ollut kahden viime vuoden ajan tavoitetasolla noin 30 miljoonassa eurossa. Rahoituksella on saatu käynnistettyä lukuisia erittäin vaikuttavia hankkeita ympäri maan.

Vuodelle 2022 on esitetty vain 4 miljoonaa euroa. Tämä on 0,6 % kaikista väyläverkon kehittämismenoista. Jalan tai pyörällä tehdään 30 % matkoista.

Kokonaisuutena arvioituna talousarvioesitys haittaa ilmasto- ja kulkutapaosuusmuutostavoitteiden saavuttamista tieliikenteessä, sillä valtaosa tieinvestoinneista lisää autoilun houkuttelevuutta ja samalla sen kulkutapaosuutta.

Viimeisten vuosien positiivinen rahoituskehitys on saanut kunnissa asioita vauhdikkaasti liikkeelle ja monet suunnittelu- ja rakennusalan yritykset ovat lisänneet osaamistaan jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen liittyvissä asioissa. Nyt tämä hyvä kehitys tulee pysähtymään ja alalla otetaan varmasti askeleita taaksepäin.

Talousarviota tulee muuttaa niin, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan varataan vähintään 30 miljoonaa euroa, joka määritelty taso niin kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa kuin Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Huolta lisää se, että Julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2022-2025 ei esitetä rahoitusta jalankululle ja pyöräliikenteelle ja valtion tukia kunnille leikataan LVM:n sektorilla vuoteen 2020 nähden 200 miljoonalla 43 miljoonaan.

Väyläviraston jalankulun ja pyöräliikenteen erillisrahoituksen puute

Vuonna 2020 valtio korvamerkitsi omalla väyläverkolla käytettäväksi 10 miljoonaa euroa jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen. Vastaavaa rahoitusta ei ole ollut tänä vuonna eikä sitä esitetä vuodelle 2022. Näemme, että valtion tulisi selkeästi erottaa jatkossa jalankulun ja pyöräliikenteen investoinnit sekä budjetoinnissa että raportoinnissa.

Olisi ehdottoman tärkeää, että vuodelle 2022 korvamerkittäisiin jalankulun ja pyöräliikenteen hankkeisiin oma summa. Ehdotuksemme on 10 miljoonaa euroa.

LVM:n ja Väyläviraston tuloksellisuusarvioinnin ongelmat

Budjetin yhteydessä esitetään tunnuslukuja sekä LVM:n että Väyläviraston toiminnasta. Perusongelmana näissä tunnusluvuissa on, että sieltä puuttuu tavoite liikenteen päästöjen vähentämisestä. Tunnusluvuksi tulisi ottaakin eri liikennemuotojen kulkutapajakauma henkilöliikenteessä ja tonnijakauma eri kulkumuotojen välillä tavaraliikenteessä.
Nyt käytössä olevat mittari ohjaavat tekemään autoiluun houkuttelevaa liikenneympäristöä erityisesti valtion tieverkolla.

Ehdotukset eduskunnan nk. jakovaraan

Pyörämatkailukeskus 0,2 miljoonaa euroa

Vuonna 2020 perustettu Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston perustama Pyörämatkailukeskus on saanut toiminnan hyvään vauhtiin. Pyörämatkailu on Suomessa ennennäkemättömässä kasvussa ja kehitystyötä tehdään ympäri Suomea. **Pyörämatkailukeskuksen keräämien lukujen perusteella Suomessa on viime vuosien aikana käytetty 9 miljoonaa euroa erilaisiin pyörämatkailuhankkeisiin ja tällä hetkellä noin 60 erillistä hanketta on käynnistymässä pelkästään Maaseuturahaston rahoituksen turvin. Pyörämatkailukeskus on ollut aktiivisesti neuvomassa hankkeita ja tarve valtakunnalliselle neuvotatyölle ja koordinoinnille on erittäin suurta.**
Pyörämatkailu on tuonut ratkaisuja kausivaihteluihin Lapin matkailukeskuksissa, jossa pyöräily on mahdollistanut ympärivuotisen toiminnan. Esimerkiksi Ylläksellä pyöräilyn nopea kasvu näkyy vuokrapyörien määrissä: vuonna 2018 pyöriä oli 220 ja nyt jo yli 500. Metsähallituksen laskureiden mukaan pyöräilijämäärät kesäkaudella ovat vuosien 2019 ja 2021 tuplaantuneet ja esimerkiksi Karilan laskurilla pyöräilijöitä on jo kävelijöitä enemmän (Lapin Kansa, 18.10.2021).

Muualla maassa pyörämatkailu on tuonut uusia matkailijoita erityisesti maaseudulle. Esimerkiksi perinteisellä Saariston rengastiellä on ollut kasvua yli 62% viimeisen kahden vuoden aikana. **Pyörämatkailun laajemman potentiaalin hyödyntämiseksi tarvitaan Pyörämatkailukeskusta edistämään ja koordinoimaan valtakunnallista pyörämatkailun kasvua, yhtenäistämään alueilla tehtävää kehitystyötä ja markkinoimaan unelmien pyörämatkailumaa Suomea kotimaisille ja ulkomaalaisille matkailijoille.**

Bikeland.fi -sivusto kokoaa yhteen tietoa Suomen pyörämatkailureiteistä, pyöräilystävällisistä palveluista ja auttaa niin koti kuin ulkomaisia matkailijoita löytämään Suomen pyörämatkailumahdollisuudet. Uusien reittien suunnittelu ja palvelutarjonnan kasvu on Suomessa nopeaa, mutta osaamista näiden toteutukseen ei ole vielä riittävästi.

Pyörämatkailukeskus palvelee:

- Reittien kehittäjiä ja ylläpitäjiä, joihin kuuluvat matkailukehittäjät ja Visit organisaatiot, Metsähallitus, kunnat, Väylävirasto / Ely:t, sekä konsulttitoimistot.
- Kotimaisia ja kansainvälisiä pyörämatkailijoita aloittelijoista aktiiveihin, kaikki pyöräilyn lajikategoriat sisältäen.

Rahoituksella toteutettaisiin:

- käsikirja reittien suunnittelijoille (sisältäen opastuksen ja yhdistäen tieliikennelain vaatimukset)
- kansainvälisten EuroVelo -reittien digitaalinen ja matkailullinen kehittäminen Suomessa
- lisättäisiin Suomen pyörämatkailun tunnettavuutta Suomessa ja kansainvälisillä markkinoilla
- annettaisiin neuvontaa ja koulutusta pyörämatkailun piirissä toimiville
- ylläpidettäisiin ja kehitettäisiin Bikeland.fi -sivustoa ja Tervetuloa pyöräilijä -merkkiä
- vahvistettaisiin alan verkostoja sekä osaamista.

Pyöräliikenteen järjestöille pyöräilyn edistämisen esteiden purkuun 0,3 miljoonaa euroa

Osana Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimussuunnitelman toimeenpanoa julkaistiin Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet -tutkimus 16.9.2021.

Siinä linjataan lukuisia pyöräilyn edistämisen esteitä, joiden purkuun peräänkuulutetaan poikkihallinnollista toimintaa: **“Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen eivät ole millään sektorilla suuressa roolissa, eikä niiden edistäminen suoranaisesti kuulu yhdenkään sektorin ydintehtäviin. Lisäksi kukin sektori lähestyy asiaa oman hallinnonalansa ja omien intressiensä näkökulmasta.** Siten kävelyn ja pyöräilyn nostaminen keskeisempään asemaan edellyttää niiden strategista johtamista, sitä että hallinnonalat tunnistavat omat ja myös toisten hallinnonalojen intressit kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen, sekä kolmanneksi selkeätä vastuuttamista kussakin organisaatiossa” (s. 10, Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet). Valtakunnallisista organisaatioista ainoastaan Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston ydintehtäviin kuuluu pyöräliikenteen edistäminen.

Jotta tutkimuksessa mainitut eri esteet poistuisivat tarvitaan niiden eteen tehtävää työtä. Pyöräliitolla ja Pyöräilykuntien verkostolla on valmius ja osaaminen edistää asiaa sekä verkostot valtionhallinnon eri organisaatioihin että kuntiin. Lisäksi paikallisella ja seudullisella tasolla toimivat Pyöräliiton jäsenjärjestöt pystyvät merkittävästi edistämään pyöräliikennettä, mutta niiden resurssit ovat hyvin heikot. Eri hallinnonalojen heikko yhteistyö näkyy pyöräliikennejärjestöjen yleisavustuksissa: liikennealalla ei ole järjestöjen yleisavustuksia eikä järjestöjä ole nähty ympäristö- tai terveysjärjestöiksi. Pyöräliitto on saanut hyvin pientä (10 000 €) liikuntaa edistävien järjestöjen yleisavustusta.

Rahoituksella tehtäisiin:

- työtä erityisesti eri hallinnonalojen kävelyn ja pyöräliikenteen intressien lisäämiseksi valtionhallinnossa sekä kunnissa
- autettaisiin julkishallinnon eri organisaatioita selkeyttämään vastuita pyöräilynedistämisessä
- tehtäisiin työtä, jotta pyöräliikenteen ja jalankulun tiedonkeruu paranisi esim. FinTrafficin toimesta
- ammattimaistettaisiin Pyöräliiton paikallisjärjestöjen toimintaa, jotta ne voisivat auttaa kuntia omassa työssään

Koulumatkareittien turvallisuuden kartoittamiseen 0,1 miljoonaa euroa

Likesin, valtion kestävän kehityksen yhtiön Motiva Oy:n ja Pyöräilykuntien verkoston yhteinen koulumatkaliikkumisen edistämisen ohjelma Fiksusti kouluun on tehnyt koulumatkareittien turvallisuuden kartoitusta. Toiminnan rahoitus tulee kuitenkin Liikkumisenohjauksen valtionavustuksesta ja niinpä valtaosa työstä onkin luonteeltaa pyöräilyyn ja jalankulkuun kannustamista - ei turvallisuuden ja kestävän liikkumisen esteiden purkua.

Esitämme, että vuoden 2022 talousarviossa määritellään Pyöräilykuntien verkostolle 0,1 miljoonaa euroa koulumatkareittien turvallisuuden parantavaan työhän.

Koulumatkareittien turvallisuus vähentää lasten liikenneonnettomuuksia ja on merkittävä tekijä kun liikennemuotoja valitaan. Kuitenkin kunnissa on usein vähän resursseja kerätä tietoa siitä mitkä koulumatkareitit ovat todellisuudessa turvallisia ja mitkä ovat jalan ja pyörällä kulkevien näkökulmasta riskialttiita. Erityishuomiota kiinnitetään risteysturvallisuuteen, sillä risteyksissä ja suojateillä tapahtuu valtaosa lasten liikenneonnettomuuksista.

Hankkeessa toteutettaisiin seuraavat toimenpiteet:

- Kartoitetaan reittien turvallisuutta 30-50 kunnassa ympäri maan, 1-3 koulussa kussakin kunnassa
- Käydään läpi kartoituksen tulokset kunnan avainhenkilöiden kanssa
- Luodaan malli kunnille kartoitusten toteuttamiseen itsenäisesti ja edistetään mallin leviämistä kunnissa
- Kannustetaan kuntien korjaamaan kartoituksissa havaitut ongelmapaikat

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi