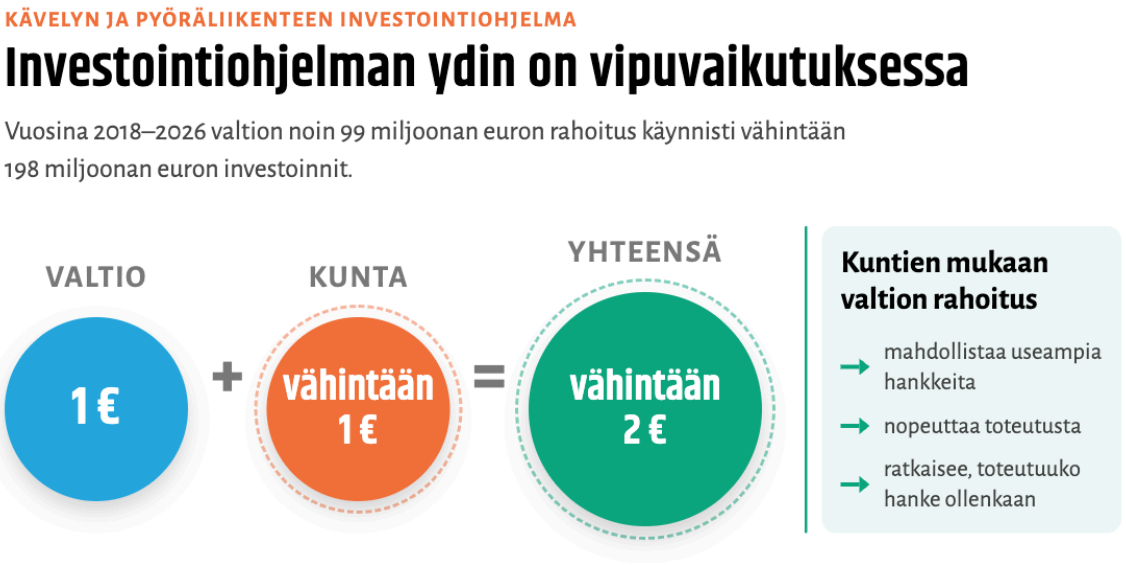
Kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelma

Hallitus ei osoita vuodelle 2027 rahoitusta kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelmaan. Vuosina 2018–2026 ohjelmasta on rahoitettu yli 310 infrahanketta yli sadassa kunnassa, yhteensä noin 99 miljoonalla eurolla. Tämä vastaa noin kahta euroa asukasta kohti vuodessa ja alle prosenttia valtion väylärahoituksesta.

Ohjelman keskeinen vaikutus on sen vipuvaikutus. Kunta rahoittaa ohjelmassa olevasta infrahankkeestaan vähintään yhtä suuren osuuden kuin valtio, joten yksi valtion euro mahdollistaa vähintään kahden euron investoinnin.

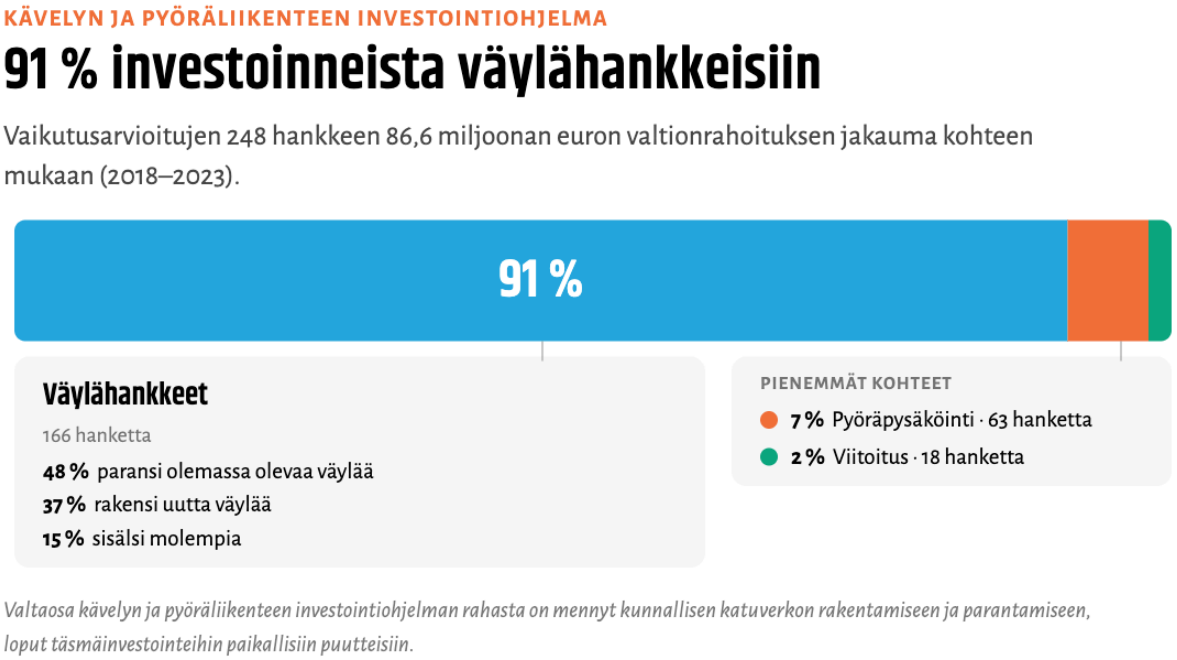


Valtionrahoitus parantaa liikenneturvallisuutta

Ohjelmasta rahoitetaan muun muassa risteysjärjestelyjä ja väylien parannuksia, joilla voidaan vaikuttaa pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden loukkaantumisriskiin. Poliisin tietoon tulleista pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista suuri osa tapahtuu risteyksissä ja ylityspaikoissa.

Traficomin mukaan vakavan loukkaantumisen yhteiskuntataloudellinen yksikköarvo on noin 1,41 miljoonaa euroa ja lievän loukkaantumisen noin 85 000 euroa. Vuonna 2024 tieliikenteen kuolemien ja loukkaantumisten yhteiskuntataloudellinen kokonaiskustannus oli noin 1,2 miljardia euroa, josta pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden osuus oli noin 276 miljoonaa euroa eli noin 23 prosenttia. Hoitoilmoitusaineiston mukaan pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden osuus vakavista loukkaantumisista on tätäkin suurempi, joten 23 prosenttia on varovainen arvio.

Investointiohjelman keskimääräinen vuosittainen rahoitus vuosina 2018–2026 oli noin 11 miljoonaa euroa. Tämä vastaa yhteiskuntataloudelliselta arvoltaan noin kahdeksaa vakavaa loukkaantumista. Jo muutaman vakavan loukkaantumisen ennaltaehkäisyllä vuodessa olisi siten merkittävä taloudellinen vaikutus. Liikenneturvallisuuden parantamisella on lisäksi suuri inhimillinen merkitys.



Valtaosa kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelman rahasta on mennyt kunnallisen katuverkon rakentamiseen ja parantamiseen, loput täsmäinvestointeihin paikallisiin puutteisiin.

Rahoitukselle on kunnissa selvä tarve

Traficomin vuonna 2025 julkaisema vaikutusarviointi osoittaa, että valtionrahoituksen vaikutukset ulottuvat yksittäisiä rahoitettuja hankkeita laajemmalle. 61,3 prosenttia kunnista kertoi valtionrahoituksen mahdollistaneen useampien hankkeiden toteuttamisen ja 54,7 prosenttia hankkeiden toteutuneen nopeammin. Lähes puolet (48 %) arvioi, ettei hanketta olisi ilman valtionrahoitusta toteutettu lainkaan tai se olisi toteutettu suppeampana. Lisäksi 62,7 prosenttia kunnista kertoi jo rahoitusmahdollisuuden lisänneen hankkeiden suunnittelua, erityisesti pienemmissä kunnissa.

Rahoitustarve ylittää toistuvasti käytettävissä olevan rahoituksen. Vuosina 2018–2023 ohjelmaan jätettiin 579 hakemusta, joissa haettiin yhteensä 201,7 miljoonaa euroa, kun rahoitusta oli käytettävissä 86,6 miljoonaa euroa. Vuonna 2026 haettiin 91 hankkeelle yhteensä 14,3 miljoonaa euroa, kun jaettavana oli neljä miljoonaa euroa. Rahoituksen päättyminen ei poista tarvetta, vaan voi siirtää hankkeita myöhemmäksi tai jättää niitä toteutumatta.

Rahoituksen päättyminen ei myöskään pienennä kyseisen budjettimomentin loppusummaa. Sama, noin kolmen miljoonan euron summa käytetään edelleen momentilla 31.10.31 yksityisteiden rahoitukseen. Kyse on siis siitä, mihin raha käytetään, ei valtiontaloudellisesta säästöstä.

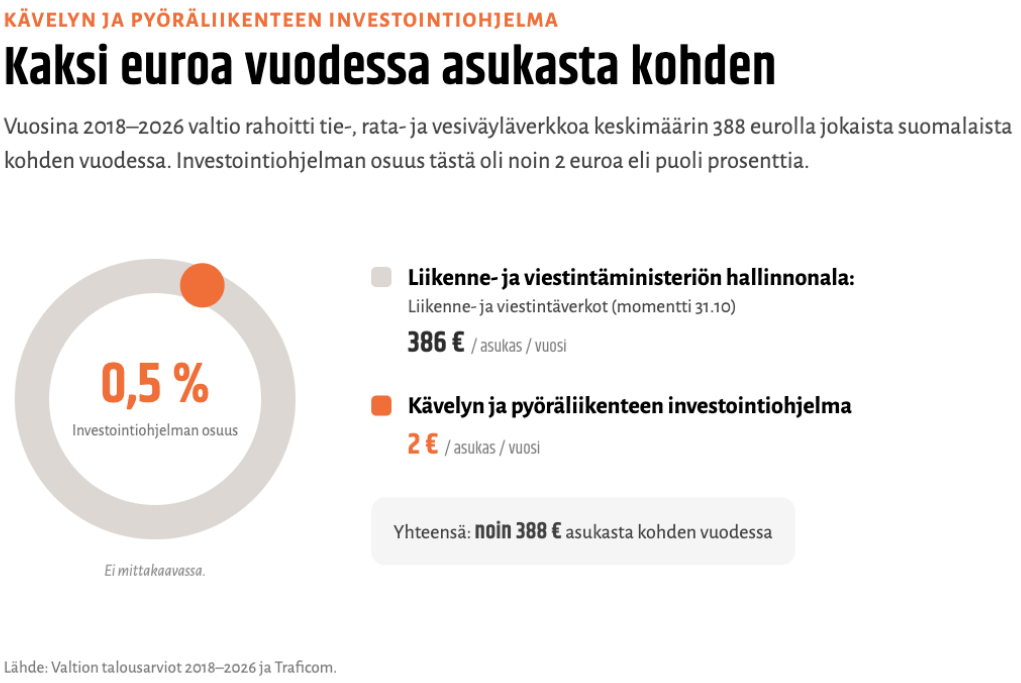
Kunnat vastaavat katuverkkonsa kehittämisestä, suunnittelevat hankkeet ja maksavat niistä valtaosan itse. Valtion ennakoitava rahoitusosuus vauhdittaa ja laajentaa kuntien omia investointeja. Kävely ja pyöräliikenne ovat kuitenkin osa liikennejärjestelmää ja matkaketjuja, vaikka niiden infrastruktuuri sijaitsee suurelta osin kuntien katuverkolla.

Pysyvä ja ennakoitava rahoitus

Pyöräliitto katsoo, että investointiohjelman rahoitus tulisi vakiinnuttaa pysyväksi ja ennakoitavaksi osaksi liikennejärjestelmän rahoitusta. Rahoituksen tulisi vastata noin kahta prosenttia liikenne- ja viestintäverkkojen kokonaisrahoituksesta, mikä merkitsisi noin 40 miljoonaa euroa vuodessa.

Pysyvä rahoitus tekisi kuntien investointien suunnittelusta ennakoitavampaa ja mahdollistaisi nykyistä useampien hankkeiden toteuttamisen.

Tämä on viisasta taloudenpitoa. Jokainen valtion euro kasvaa kunnissa vähintään kahdeksi. Niillä koulu-, työ- ja asiointimatkat taittuvat kävellen ja pyörällä turvallisemmin ja sujuvammin.



Lähteet:

Metsäranta, H., Niemelä, M., Somerpalo, S. & Weiste, H. 2025. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusten ja valtionavustustoiminnan vaikutusten arviointi. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2025. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Saatavissa: https://traficom.fi/fi/julkaisut/kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustusten-ja-valtionavustustoiminnan-vaikutusten-arviointi [Viitattu 1.10.2026].

Traficom 2026. Tieliikenteen onnettomuuskustannukset. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Saatavissa: https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tieliikenteen-onnettomuuskustannukset [Viitattu 1.10.2026].