Lausunto Valtioneuvoston selonteosta koskien valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026-2037

Pyöräliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua.

1. Yleinen arvio

Selonteossa tunnistetaan kävelyn ja pyöräilyn merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä sekä niiden potentiaali päästövähennysten, energiatehokkuuden, terveyshyötyjen ja maankäytön tehokkuuden näkökulmasta. Samalla todetaan, ettei kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuus ole viime vuosina kasvanut ja että liikkumattomuus aiheuttaa merkittäviä yhteiskunnallisia kustannuksia.

Pyöräliitto katsoo, että analyysi on tältä osin oikeansuuntainen. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että tunnistettu potentiaali ei näy riittävällä tavalla rahoituksessa, priorisoinnissa eikä toimeenpanoratkaisuissa.

2. Päästövähennystavoitteet, autoistuminen ja kulkutapamuutos

Henkilöautojen määrä on kasvanut vuodesta 2000 noin 30 prosenttia. Suomella on EU:n tiukimpiin kuuluva päästövähennysvelvoite (-50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005). Selonteossa todetaan, että joukkoliikenteellä, kävelyllä ja pyöräilyllä on keskeinen rooli tavoitteiden saavuttamisessa.

Samalla todetaan, että autokanta uusiutuu hitaasti eikä sähköistyminen yksin riitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. **Päästöjen vähentäminen edellyttää myös kokonaisenergiankulutuksen vähentämistä.**

Kaupungistumisen jatkuessa jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeillä asuvien osuus kasvaa. **Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa liikennejärjestelmää ei voida kehittää siten, että kaikkien liikennemuotojen kapasiteetti kasvaa samanaikaisesti. Kaupunkitila on rajallinen.** Henkilöautoliikenteen suorite ei voi lisääntytä kasvavilla kaupunkiseuduilla ilman, että se syrjäyttää kestävämmät kulkumuodot.

Pyöräliitto katsoo, että kulkutapamuutos on välttämätön osa päästövähennysratkaisua. Teknologinen murros ei yksin riitä.

3. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitus

Selonteossa todetaan, että kestävissä kulkutavoissa on kehittämispotentiaalia. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta on kuitenkin pienennetty aiemmasta tasosta.

Katuverkon kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen osoitettu valtionavustus on keskimäärin **1,8 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2029, joka on alle 10% siitä mitä avustus on suurimmillaan ollut.** Vuodesta 2030 alkaen rahoitukseen lisätään Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti 2 miljoonaa euroa vuodessa.

Pyöräliitto katsoo, että rahoituksen tasoa tulee tarkastella suhteessa selonteossa tunnistettuun kehittämispotentiaaliin sekä liikenteelle asetettuihin päästö- ja terveysvaikutustavoitteisiin.

4. Ohjauksen hajautuminen ja toimeenpanoriski

Selonteossa todetaan, että hallitusohjelman toimenpiteet – kuten jakeluvelvoitteen keventäminen, polttoaineveron alentaminen, joukkoliikenteen ALV:n korotus sekä kävelyn ja pyöräilyn investointirahoituksen pienentäminen vaikuttavat päästöjä lisäävästi. Näiden vaikutuksia tarkastellaan erillisissä suunnitelmissa esim. KAISU.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman lisärahoitus mainitaan myös mahdolliseksi sosiaalisen ilmastosuunnitelman yhteydessä. Ympäristöministeriön valmistelema ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma olisi kuitenkin pitänyt olla valmis jo kesäkuussa 2025, mutta suunnitelma on edelleen kesken ja näin ollen mahdollisesta lisärahoituksesta ei ole tällä hetkellä konkreettista tietoa.

Pyöräliitto katsoo, että kestävien kulkutapojen edistäminen ei voi jäädä keskeneräisten tai viivästyneiden suunnitelmien varaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi sisältää selkeät ja riittävät ratkaisut myös ilman viittauksia tuleviin asiakirjoihin.

5. Sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja kulkutapamuutos

Sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteena on varmistaa vähäpäästöisen liikenteen siirtymän oikeudenmukaisuus ja kohtuullisuus. Mikäli toimenpiteet painottuvat pääasiassa autokannan uudistamiseen, jää kulkutapamuutoksen potentiaali hyödyntämättä.

Oikeudenmukainen siirtymä tarkoittaa myös sitä, että arjen liikkuminen on mahdollista ilman auton omistamista. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen on sosiaalisesti vaikuttavaa politiikkaa, joka tukee erityisesti pienituloisia kotitalouksia.

6. Liikkumisen ohjaus ja vaikuttavuus

Selonteossa todetaan, että verotuksen tai hinnoittelun kaltaisia ohjauskeinoja voidaan tukea investoinneilla kestävien kulkutapojen kapasiteettiin.

Liikkumisen ohjaus on Traficomin myöntämä valtionavustusmuoto ja kustannustehokas keino vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Sen rahoitusta tulee tarkastella osana kokonaisuutta, jossa ohjauskeinot ja investoinnit tukevat toisiaan.

Pyöräliiton keskeiset huomiot

1. Kävelyn ja pyöräilyn rooli päästövähennyksissä ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä on tunnistettu, mutta rahoitus ei täysimääräisesti vastaa tätä roolia.

2. Kulkutapamuutos on välttämätön osa päästövähennysratkaisua sähköistymisen rinnalla.

3. Kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää tilatehokkaiden kulkutapojen priorisointia.

4. Kävelyn ja pyöräilyn editämis- sekä rahoitusratkaisujen tulee olla selkeitä ja ennakoitavia ilman viittauksia muihin dokumentteihin ja ilman riippuvuutta viivästyneistä suunnitelmista.

5. Sosiaalisen oikeudenmukaisuuden tulee sisältää myös kulkutapamuutosta tukevat toimet.

Helsingissä 25.02.2026

Kunnioittavasti

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