

Lausunto

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma

2b Liikenne – avovastaus

Liikenne on yksi olennaisimmista sektoreista, jos päästövähennykset halutaan saavuttaa. Siksi sektorille pitää luoda polku, jossa koko liikennejärjestelmä muuttuu merkittävästi tehokkaammaksi niin yksilön, yritysten kuin julkishallinnonkin näkökulmasta. Päästövähennysten yhteydessä voidaan merkittävästi vähentää liikenteen ulkoistuskustannuksia, jotka aiheutuvat mm. onnettomuuksista, ilma- ja melupäästöistä, tilankäytöstä ja biodiversiteetin kaventumisesta.

Nykyinen liikennejärjestelmä on rakennettu yksityisautoilun varaan. Jotta päästöt saadaan vähenemään tulee liikennejärjestelmän jatkossa perustua vahvemmin jalankulkuun, pyöräliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen.

Muutoksen vauhdittamiseksi esitämme seuraavien toimenpiteiden lisäämistä suunnitelmaan:

- Taloyhtiöiden laadukkaan pyöräpysäköinnin ja sähköpyörien latauspisteiden tuki ARA:n kautta samalla tavalla kuin sähköautojen latauspisteitä tuetaan.
 - Perustelut: Sähköpyörien suosion kasvun yksi suurimpia esteitä tällä on turvaton pyöräpysäköinti taloyhtiöissä. Julkisissa tiloissa ja työpaikoilla pyöräpysäköinnin laatu alkaa olla kunnossa, mutta vanhoissa taloyhtiöissä puuttuu runkolukittavia telineitä ja palo- ja varkausturvallisia latauspisteitä pyörien akuille. Suomen pelastusalan keskusjärjestö SPEK suosittelee akkujen lataamista pyöräkellareissa asuntojen sijaan (<https://www.spek.fi/lataa-turvallisesti-ja-valta-akkupalot-niita-on-lahes-mahdoton-sammuttaa/>), mutta tämä on varkausturvallisesti mahdollista vain jos tiloissa on latauskaapisto, jonka voi lukita.
- Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tason asettaminen jatkossa 50 miljoonaan euroon paikkaamaan vuosien 2023 ja todennäköisesti myös 2024 alimitoitettut investointitasot
- Alennetaan polkupyörien, niiden osien ja kaupunkipyöräpalveluiden 10 prosenttiin. Tämä tulee vuoden 2022 aikana mahdolliseksi EU:n uusien ALV-linjausten myötä ja se edistäisi merkittävästi pyöräliikenteen suosiota sekä asettaisi sen samalle tasolle joukkoliikenteen kanssa.
- Kaupunkipyöräpalveluiden laajentamista, ympärivuotistamista ja sähköistämistä tulisi vauhdittaa.
- Romutuspalkkiota tulee ehdottomasti jatkaa yhä vahvemmin polkupyöräilyä edistäen. Jatkossa romutuspalkkiossa voitaisiin sähköpyörän lisäksi sallia myös tavalliseen pyörään vaihtaminen. Viimeisellä romutuspalkkiokierroksella sähköpyörä oli suosituin vaihtoehto,

joten tälle on selvästi tilausta ja se on vaihtoehdoista ylivoimaisesti vähäpäästöisin kun otetaan huomioon elinkaaripäästöt.

- Kehitetään pyörälogistiikkaa kaupungeissa. Se on tehokasta ja edullista, mutta edelleen lapsenkengissä Suomessa. Tässä julkisen sektorin pitäisi käyttää laajemmin tilaajavaltaansa kun hankkii kuljetuspalveluita.

9b Kunnat ja alueet – avovastaus

Kunnilla on suurin vastuu jalankulkuun ja pyöräilyyn houkuttelevan liikennejärjestelmän- ja ympäristön rakentamisesta. Erittäin olennaista on myös sen kunnossapito: Pyöräteiden ja jalkakäytävien talvikunnossapidon tason pitää nousta, jotta tavoitteet jalankulun ja pyöräliikenteen kasvusta saavutettaisiin.

Myös käytännön liikkumisenohjauksen työ tehdään pitkälti kunnissa.

10b Kulutus – avovastaus

Yksittäisten kuluttajien liikennevälineratkaisuihin voidaan vaikuttaa tekemällä laadukkaan (sähkö)polkupyörän hankinnasta mahdollisimman houkuttelevaa. Pyörien ja niiden osien sekä kaupunkipyörien arvonlisäveron alentaminen 10 % olisi merkittävä kannustin.

11b Julkiset hankinnat – avovastaus

Julkisissa hankinnoissa korostuvat uudet toimintamallit pyörä- ja kävelyväylien talvikunnossapidossa. Tärkeää on myös saada kuntoon prosessit kaupunkipyöräjärjestelmien hankintaan liittyen. Kaupunkipyöräjärjestelmien yhteensovittamisen muun julkisenliikenteen lippujärjestelmien kanssa on erittäin tärkeää, jotta matkaketjut ovat sujuvia.

Julkisissa hankinnoissa voidaan myös painottaa kuljetusten kohdalla pyörillä ja sähkömopoilla tehtäviä kuljetuksia. Edelleenkin todella moni julkisten tahojen tilaama pienikin kuljetus tuodaan diesel-pakettiautolla, vaikka sen voisi tehdä kustannustehokkaammin tavarapyörillä. Pyörälogistiikan lisääntymisessä julkisella sektorilla on tilaajana iso vastuu.

12b Muut poikkisektorit – avovastaus

Pyöräliikenteen edistämisessä yhteistyö yli sektoreiden on hyvin tärkeää, koska usein se tipahtaa liikenne-, liikunta-, sote- ja koulutussektoreiden väliin. Myös julkisen sektorin kiinteistöomistusta hallinnoivat ovat tärkeitä jalankulun ja pyöräliikenteen edistäjiä mm. pyöräpysäköinnin ja jalkakäytävien kunnossapidon kautta.

Poikkisektorinen toiminta pyöräliikenteen edistämiseksi vaatisi yhä enemmän pyöräilykoordinaattoreita kaupunkeihin. He voivat ylittää kuntien sektorirajat ja toimia laajasti kestävä liikenteen edistämiseksi.

13c Mitä lisätoimia ehdotatte tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi?

Lisäpanostusta pyöräilyn infrastruktuuriin kuntatasolle sekä Väylävirastolle ja pyöräilyyn kannustamiseen ilmastotekona yrityksille, työnantajille, asunto-osakeyhtiöille, kouluille ja oppilaitoksille ja yksittäisille ihmisille

Polkupyörämekaanikkojen koulutuksen vahvistaminen, jotta pyörien huollot ja korjaus hoidettaisiin mahdollisimman hyvin ja pyörien käyttöikä piteneisi.

Taloyhtiöille tukea paremman pyöräpysäköinnin järjestämiseen.

Arvonlisäverokantojen alentaminen pyörien, niiden osien ja kaupunkipyörien kohdalla 10 %:iin.

14 Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Pyöräiliikenne tasa-arvoa lisäävää, sillä se mahdollistaa vapaan liikkumisen kaikille, joilla ei ole ajokortti tai autoa. Pyöräiliikenteen olosuhteiden parantaminen parantaa myös mahdollisuuksia liikkua esimerkiksi käsipyörille ja pyörätuoleilla.

Taloudellisista vaikutuksista tulisi nostaa esiin eri liikennemuotojen vaikutus julkiseen talouteen: Ecological Economics -tiedelehdessä julkaistu tutkimus [The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union](#), kertoo että pyöräily tuottaa yhteiskunnalle 0,18 € kilometriä kohden ja kävely jopa 0,37 € / km. Yksityisautoilusta sen sijaan aiheutuu yhteiskunnalle 0,11 € kustannus jokaista ajettua kilometriä kohden. Nämä summat ovat valtaisia kun ne kerrotaan liikennesuoritteiden määrällä. Suomessa ajettiin vuonna 2018 henkilöautoilla noin 40000 miljoonaa kilometriä vuodessa ja määrä on korona-pandemian myötä kasvanut. Tämä tarkoittaa noin 4,4 miljardin euron kustannuksia yhteiskunnalle.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 0442795588

matti.koistinen@pyoraliiitto.fi