

Asia: VN/18780/2023

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?**

Pyöräliitto kiittää mahdollisuudesta lausua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta.

Kestävää liikennejärjestelmää suunniteltaessa tulee huomioida liikenteen terveys- ja hyvinvointivaikutukset. Liikenne on nähtävä kokonaisuutena, johon myös aktiivinen liikkuminen ja liikunta kuuluvat. Jalankulku on Suomessa henkilöauton jälkeen toiseksi yleisin kulkutapa ja pyöräily kolmanneksi yleisin. Aktiiviset kulkutavat ovat siis esimerkiksi joukkoliikennettä yleisempi tapa kulkea. Kaikista kotimaanmatkoista 23 % tehdään jalan ja pyörällä 7 % (Henkilöliikennetutkimus 2021). Toisin kuin nykyään, kestävän liikennejärjestelmän suunnittelussa tulee huomioida aktiivisesta liikkumisesta syntyvät positiiviset vaikutukset samoin kuin myös eri liikennemuotojen aiheuttamat terveys- ja hyvinvointitappiot. Liikenne aiheuttaa kustannuksia, jotka eivät tällä hetkellä kohdistu liikennesektorille, ja tämä ohjaa investointeja nykyisten haitallisten toimintamallien vahvistumiseen entisestään. UKK-instituutti arvioi, että liikkumattomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat yli 3 miljardia euroa vuosittain. Liian vähäisen liikunnan kustannukset ovat entisestään kasvussa, koska väestömme ikääntyy ja niin lapset kuin aikuiset liikkuvat liian vähän omin voimin.

Erityinen haaste on se, että aktiivisen liikkumisen positiivisia terveys- ja hyvinvointivaikutuksia ei huomioida riittävästi liikennesektorin päätöksenteossa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 5/2018) on todettu, että kävelyn lisääminen 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. Suomalaisten suosituin liikuntapaikka niin lasten kuin aikuisväestönkin osalta on pyöräilyn ja kävelyn väylät (Valtion liikuntaneuvoston julkaisu 2023:1). Tilanne on ollut sama jo vuosikymmeniä ja uusimmat LIITU-tutkimukset vahvistavat tämän. Kolme neljästä 15–79-vuotiaasta suomalaisesta liikkuu pyörällä ainakin joskus (Pyöräilykansa suomalaiset: Taloustutkimus 2018). Pyöräilykansa suomalaiset -selvityksen mukaan ympäri vuoden ilmoittaa ajavansa pyörällä noin 13 prosenttia kansalaisista (Taloustutkimus 2018). Näistä seikoista huolimatta aktiiviseen liikkumisen

olosuhteisiin ei osoiteta riittävästi rahoitusta, vaan päinvastoin rahoitusta supistetaan entisestään (Hallitusohjelma 2023 & Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024).

Yhteenvedona siis todettakoon, miten tärkeää on, että aktiivinen liikkuminen osana kestävästä liikennejärjestelmästä tunnustetaan näkökulmana. Aktiivinen liikkuminen tarkoittaa omin voimin kulkemista, eli jalankulkua ja pyöräliikennettä. Läpi kestävästä liikennejärjestelmästä valmisteluprosessia tulee siten huomioida liikennejärjestelmän merkitys ja vaikutukset suomalaisten aktiiviseen liikkumiseen ja liikuntaan. Aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä tulee arvottaa osana kestävästä liikennejärjestelmästä suunnittelua ja kuulla myös aktiivisen liikkumisen ja liikunnan asiantuntijoita osana valmistelua.

**Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).**

Ehdotamme seuraavien kokonaan uusien näkökulmien huomiointia valmisteilla olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Liikkuminen tiiviisti rakennetuissa ympäristöissä, aktiivisen liikkumisen rooli liikennejärjestelmässä, liikenteen terveysvaikutukset, pyöräliikenteen sähköistyminen, pyöräliikenteen tiedonkeruun tarve muustakin kuin onnettomuuksista, risteysalueiden turvallisuuspuutteet aktiivisten kulkumuotojen käyttäjien näkökulmasta sekä rakennettujen ympäristöjen pyöräliikennevyöhykkeet osana kestäviä matkaketjuja.

#### LIKKUMINEN TIIVIISTI RAKENNETUISSA YMPÄRISTÖISSÄ

Suomi on samaan aikaan paitsi pitkien myös lyhyiden etäisyyksien maa. Usein vähälle huomiolle kuitenkin jää, että varsin iso osa suomalaisista asuu ympäristöissä, joissa arkiset matkat ovat ihanteellisen mittaisia polkupyörällä saavutettaviksi tai käveltäviksi. Koko maassa pyöräily ja kävelyn yhteenlaskettu osuus on hieman alle kolmannes kaikista matkoista (Henkilöliikennetutkimus 2021). Tiiviit ympäristöt tarjoavat monia mahdollisuuksia aktiiviseen arkiliikkumiseen. Lyhyillä ja keskipitkillä matkoilla on usein hyvin toimiva infrastruktuuri kävellen ja pyörällä kulkemiseen. Parhaat edellytykset aktiiviseen liikkumiseen ovat toki tiiviisti rakennetuissa ympäristöissä, mutta hyvät edellytykset eivät rajoitu vain tiheille alueille. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet lisäävät aktiivista liikkumista, mikä parantaa väestön terveyttä, hyvinvointia ja elämänlaatua. Lisäksi parantuneilla olosuhteilla on myönteisiä vaikutuksia asuntojen ja kiinteistöjen arvoon ja kaupunkitalouteen. Kävely ja pyöräily tulisi näistä syistä nostaa selvemmin ensisijaisiksi liikkumisvaihtoehdoiksi (VNTEAS 2021:53).

#### AKTIIVISEN LIKKUMISEN ROOLI LIIKENNEJÄRJESTELMÄSSÄ

Toivomme, että vastauksessamme edelliseen kysymykseen esiin tuomamme aktiivisen liikkumisen näkökulma huomioidaan myös visiotasolla. Voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa lukee, että "Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäväillä kulkutavoilla". Esitämme, että kestävien kulkutapojen rinnalle visioon kirjataan aktiivisen liikkumisen näkökulma. Tämä voi ilmetä esimerkiksi muodossa "Liikenne nähdään kokonaisuutena, johon kuuluvat myös aktiivinen liikkuminen ja liikunta", tai jossakin muussa muodossa, jonka vision kirjoittajat näkevät tarkoituksenmukaisena. Kuitenkin toivomme, ettei asiaa kuitata ajatuksella, että kunhan vain henkilöautokannan sähköistyminen hoituu, liikennejärjestelmän kestävyys on siten taattu. Autoriippuvaisen yhdyskuntarakenteen mukana juurtunut ajatustottumus auton ensisijaisuudesta

on edelleen vahva. Sen kääntäminen on välttämätöntä, jotta kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen otettaisiin vakavasti ja sille osoitettaisiin tarvittava rahoitus. (VNTEAS 2021:53)

## LIIKENTEEN TERVEYSVAIKUTUKSET

Nähdäksemme kestävässä liikennejärjestelmässä tulee arvottaa esimerkiksi liikenneturvallisuuden rinnalla aktiivisen liikkumisen positiivisia terveysvaikutuksia arvioimalla eri liikennemuotojen terveysvaikutuksia osana kokonaisuutta, jossa liikenteen negatiivisten terveysvaikutusten lisäksi huomioidaan liikennemuotojen erilaiset positiiviset terveysvaikutukset. Näille liikenteen muille kuin päästöihin liittyville ulkoisvaikutuksille tulee laskea hinta ja tuoda se selkeästi esille päätöksenteossa. Muutoin tapahtuu niin kuin nykyisin on: liikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset kuormittavat julkistaloutta, mutta kustannukset kohdistuvat muualle kuin liikennesektorille. Pahimmillaan tämä häiriö ohjaa investoimaan lisää nykyisiä negatiivisia ulkoisvaikutuksia aiheuttaviin toimintamalleihin.

## PYÖRÄLIIKENTEEN SÄHKÖISTYMINEN

Pyöräliikenne sähköistyy vauhdilla. Sähköpyörän ansiosta niin sanotulla pyöräliikennevyöhykkeellä potentiaaliset matkat pidentyvät 3–5 kilometristä 5–10 kilometriin ja osittain sen ylikin. Mikäli joukkoliikenteen palvelutaso on riittävä, pidemmilläkin matkoilla tarjoutuu mahdollisuus yhdistää niin kävely kuin pyöräily osaksi matkaketjua.

## PYÖRÄLIIKENTEEN TIEDONKERUUN TARVE MUUSTAKIN KUIN ONNETTOMUUKSISTA

Usein parhaita mahdollisia liikenneinvestointeja valittaessa vaikuttavuuden arviointia vinouttaa muun muassa pyöräilydatan keräämisen puutteet ja epä johdonmukaisuus. Mitä ei mitata, on vaikeaa kehittää. Nykyisin kattavimmat numerotiedot pyöräliikenteestä koskevat onnettomuuksia. Niiden rinnalla EU-komission tuore suositus (COM(2023) 566 final) patistaa kehittämään muutakin pyöräilytiedon keruuta, jotta pyöräliikenteen edistymistä voidaan jatkuvasti mitata –, kuten muitakin liikennemuotoja.

## RISTEYSALUEIDEN TURVALLISUUSPUUTTEET AKTIIVISEN LIKKUMISEN NÄKÖKULMASTA

Pyöräilijäkuolemista kaksi kolmesta ja loukkaantumisista 90 prosenttia tapahtuu taajamissa. Peräti 82,5 prosenttia poliisin tietoon tulleista henkilövahinkoihin johtaneista pyöräliikenteen onnettomuuksista tapahtui vuosina 2003–2020 risteyksissä – ja ainoastaan 17,5 prosenttia muualla kuin risteyksissä. Pyöräilijän loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista 44,9 prosenttia tapahtuu suoraan ajettaessa ajosuuntien ristetessä ja 37,6 prosenttia kääntymistilanteissa. Kontrasti autoliikenteeseen nähden on valtava. Vain 26,7 prosenttia poliisin tietoon tulleista henkilöauton kuljettajan tai matkustajan henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista tapahtui vuosina 2003–2020 risteyksissä, mutta pyöräliikenteen kohdalla 82,5 prosenttia. Toisin päin tarkasteltuna pyöräliikenteen osalta vain 17,5 prosenttia poliisin tietoon tulevista henkilövahinkoon johtavista onnettomuuksista ei tapahdu risteyksissä – mutta henkilöauton kuljettajan tai matkustajan henkilövahinkojen kohdalla kolme neljästä onnettomuudesta (73,3 prosenttia) tapahtuu muualla kuin risteyksessä. Vain lievästi kärjistäen voidaan siis sanoa, että samalla, kun Suomessa on onnistuttu kiitettävästi tekemään risteyksistä varsin turvallisia henkilöautolla kulkeville, risteykset ovat edelleenkin pahimmillaan surmanloukkuja pyörällä, jalan ja potkulaudalla liikkuville. Risteys ja suojatie ovat liikenneympäristön ylivoimaisesti vaarallisimmat paikat – paitsi jos on autolla liikkeellä. Näillä perustein esitämmekin, että visioon lisätään mukaan aktiivisen liikkumisen (jalankulun ja pyöräliikenteen) liikenneturvallisuus osana liikenneturvallisuuden tarkastelua. Tässä tulee huomioida aktiivisiin kulkumuotoihin etenkin risteysalueilla kohdistuvat turvallisuuspuutteet tiiviisti

rakennetuissa ympäristöissä ja taajama-alueilla sekä listattava konkreettisesti toimenpiteet, resurssit ja mittarit tilanteen parantamiseksi.

## KOMMENTIT VOIMASSA OLEVAAN VISIOON

Voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa lukee, että "Kävellen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautoilla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla". Pidämme kirjausta erinomaisena ja toivomme sen pysyvän osana visiota jatkossakin. Samalla nähdäksemme visiossa tulisi kuitenkin suorasanaisesti todeta, että tämän tahtotilan saavuttaminen edellyttää konkreettisia investointeja. Kävely ja pyöräily eivät korvaa yhtäkään automatkaa, ellei liikenneympäristöä muokata kaupunkiseuduilla aktiivisten kulkumuotojen kannalta nykyistä suotuisampaan suuntaan. Tämä tarkoittaa käytännössä aktiivisen liikumisen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista. Nämä investoinnit edellyttävät rahoitusta. Ilman rahoitusta visio jää unelmaksi. Jotta visiossa tavoiteltu tulevaisuuskuva voidaan oikeasti saavuttaa, on keskeistä, että myös valtio osallistuu kuntien rinnalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen niin kuntien katuverkolla kuin valtion väyläverkolla. Kuntien katuverkon osalta tämä tarkoittaa valtion rahoittamaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitus on nykyisellään leikattu niin matalalle tasolle, ettei visiota voida mitenkään saavuttaa, ellei rahoitusta nosteta takaisin vuosien 2020–2022 tasolle ja edelleen sen yli huomioiden rahanarvon muutoksen, eli inflaation vaikutuksen.

Pyöräiliitto haluaakin siten vahvasti korostaa, että vaikka kävelyn ja pyöräilyn investoinnit kohdentuvat pääosin kuntien katuverkkoon, on tarpeellista, että myös valtio panostaa oman osansa. Tämän on näyttävä konkreettisesti valtion budjetissa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta. Ilman riittävää kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmia osana valtion budjettia visiossa oleva kävelyä ja pyöräilyä koskeva kirjaus jää toteutumatta. Niinpä esitämme, että visiossa kävelyä ja pyöräilyä koskeva kirjaus linkitetään vahvasti rahoituksen varmistamiseen. Ehdotammekin, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitukselle tulee määritellä jokin konkreettinen tavoitetaso, esimerkiksi 2–3 prosenttia kaikista investoinneista liikenne- ja viestintäverkkoihin. Liikenne- ja viestintäverkkojen investointien ollessa yhteensä noin 2 miljardia euroa vuodessa, tämä tarkoittaisi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman tasoksi 40–60 miljoonan euroa vuodessa. Tätä voi verrata siihen, että YK:n suositus on kohdentaa 20 % liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen (Global Outlook on Walking and Cycling, UN Environment 2016).

Voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa lukee, että "Infrastruktuurin ja palveluiden kehittämisen myötä joukkoliikenne muodostaa kestävästi liikenteen rungon" ja että "Raideliikenteen kehittäminen on tehokkaasti mahdollistanut kestävästi yhdyskuntarakennetta suurimmilla kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen välisten yhteyksien varrella". Kannatamme näitä kirjauksia. Haluamme kuitenkin voimakkaasti korostaa, että joukkoliikenne voi toimia kestävästi liikenteen runkona vain, jos aktiivinen liikkuminen on integroitu kestävien matkaketjujen avulla osaksi joukkoliikennettä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kaikki joukkoliikenteen matkat alkavat ja päättyvät joko kävellen tai pyöräillen. Luonnollisesti myös esimerkiksi liityntäpysäköinti ja saumaton maksaminen ovat osa toimivan ja kilpailukykyisen joukkoliikenteen palvelukokonaisuutta. Samalla on huomioitava pyörä+juna-matkaketjujen potentiaali. Suomen tieyhdistyksen "Väestö tieverkon varassa" -selvityksen mukaan 55 prosenttia suomalaisista asuu viiden kilometrin säteellä rautatieasemasta. Enintään 10 kilometrin etäisyydellä asemasta asuu peräti 71,2 prosenttia suomalaisista. Jos otetaan lähtökohdaksi, että junamatkaan voisi yhdistyä matkaketjun alkupäässä polkupyörä 5 kilometrin etäisyydellä, havaitaan, että nykyinen ajatusmalli ei ota lainkaan huomioon piilevää potentiaalia kehittää pyörä+juna-matkaketjuja

Suomessa. Tällä hetkellä vain yhteen prosenttiin junamatkoistamme yhdistyy pyöräily. Euroopan johtavassa pyörä+juna-matkaketjujen maassa Alankomaissa junamatkustajista jopa 55 prosenttia yhdistää junamatkoihinsa pyörän käytön – ja vastaavasti arkisiin pyörämatkoihinsa junan. Kaikissa rataverkon kehittämiseen liittyvissä investoinneissa tulisikin nykyisestä poiketen huomioida painokkaasti raideliikenteen ja pyöräliikenteen keskinäinen synergia. Pyöräliitto esittääkin, että tämä huomioidaan myös visiotasolla omana kirjauksenaan.

Voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa lukee, että "Uusien monipuolisten liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden käyttö on vakiintunut osa ihmisten arkea". Koskien tätä haluamme huomauttaa, että automaattisten tavarankuljettimien salliminen jalkakäytävälle ja pyöräliikenteen väylille voi huonoimmassa tapauksessa johtaa siihen, että ihmiset vähentävät kävelen ja pyörällä liikkumista. Tämä negatiivinen tulevaisuuskuva tulee välttää ja sen vuoksi on vielä tarkkaan harkittava, miten sallivaan suuntaan automaattisia tavarankuljettimia koskevassa säätelyssä Suomessa mennään. Potkulautojen laissez faire -tyyppinen säätely on Suomessa johtanut pahimmillaan näkövammaisten, ikäihmisten ja lasten liikkumisen mahdollisuuksien tosiasialliseen kaventumiseen. Vastaava tilanne tulee välttää automaattisten tavarankuljettimien kohdalla, jotta kävelyn ja pyöräilyn edellytykset eivät taannu, vaan parantuvat nykyisestä.

**Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?**

Pyöräliitto yhtyy tältä osin Valtion liikuntaneuvoston lausunnossaan esittämiin näkökohtiin ja kannattaa niitä.

Tulenheimo Martti  
Pyöräliitto ry