

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

On myönteistä, että suunnitelmassa tunnistetaan liikennejärjestelmän kestävyys ja saavutettavuus keskeisinä tavoitteina. Nykyinen luonnos ei kuitenkaan tunnista riittävästi pyöräliikenteen roolia osana liikennejärjestelmää. Suunnitelman strategisissa linjauksissa kestävä liikkuminen mainitaan, mutta konkreettiset kirjaukset ja rahoitus eivät vastaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Kävely ja pyöräliikenne ovat keskeinen osa kestävää, saavutettavaa ja energiatehokasta liikennejärjestelmää, ja niiden kehittämistä on tarkasteltava osana liikenteen kokonaisuutta, ei vain kaupunkien sisäisenä kysymyksenä.

Lisäksi pienemmissäkin taajamissa liikutaan jalan ja pyörällä. Jalankulun ja pyöräilyn merkitys lyhyillä matkoilla korostuu erityisesti pienemmissä kunnissa ja kaupungeissa, joissa joukkoliikenne ei useimmiten ole toimiva vaihtoehto. Näiden kulkutapojen kehittämiseen on panostettava tasapuolisesti eri puolilla maata.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

On hyvä, että suunnitelmassa tunnistetaan kestävä liikumisen rooli ja pyritään parantamaan eri kulkutapojen yhteensovittamista. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet eivät kuitenkaan tue riittävästi kestävä liikumisen edellytyksiä. Pyöräliikenteen valtakunnallinen kehittäminen edellyttää vahvempaa sitoutumista kunnianhimoisiin toimenpiteisiin, kuten turvallisen infrastruktuurin rakentamiseen, pyörämatkailun edistämiseen ja sähköpyöräilyn kasvun tukemiseen.

Terveysvaikutusten näkökulmasta aktiivisen liikumisen edistäminen on erityisen tärkeää. VTT:n raportin "Driving Urban Transitions (DUT): Strengthening the climate neutrality of cities and well-being of citizens through sustainable transport and mobility" mukaan (Tuominen et al., 2025) liikkumattomuudesta aiheutuu Suomelle vuosittain noin 1,5 miljardin euron kustannukset, ja riittämätön fyysinen aktiivisuus lisää kustannuksia yli 3 miljardilla eurolla vuodessa. Jalankulun ja

pyöräilyn edistäminen on yksi kustannustehokkaimmista keinoista parantaa kansanterveyttä ja vähentää terveydenhuollon menoja.

Jalankulku ja pyöräily ovat ensisijaisia liikkumismuotoja lyhyillä matkoilla erityisesti alueilla, joissa joukkoliikenne ei tarjoa kattavaa palvelua. Tämä koskee niin pienempiä kaupunkeja ja kuntia kuin haja-asutusalueita, joilla kestävän liikkumisen mahdollisuuksia on tuettava suunnitelmallisesti.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

On tärkeää, että perusväylänpitoon on varattu lisärahoitusta, mikä parantaa liikenneverkon kuntoa ja turvallisuutta. Suunnitelmassa esitetyt rahoitustasot eivät kuitenkaan riitä kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen. Pyöräliikenteen edistäminen on kustannustehokas keino vähentää liikenteen päästöjä, parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää kansanterveyttä, mutta sille osoitettu rahoitus on edelleen marginaalinen verrattuna muun liikenneverkon kehittämiseen.

Pyöräliitto esittää, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen määrä on nostettava vuodesta 2026 eteenpäin 30 miljoonan euron vuositasolle. Tämä rahoitustaso on välttämätön, jotta voidaan turvata kävely- ja pyöräliikenteen investointien jatkuvuus ja vastata kuntien kasvavaan tarpeeseen kehittää kestävä infrastruktuuria.

Suunnitelman valmistelun tulee kytkeytyä samaan aikaan ympäristöministeriössä valmisteilla olevaan EU:n Sosiaalisen ilmastonrahaston (SCF) ohjelmaan, joka tukee haavoittuvia kotitalouksia ja liikenteen käyttäjiä siirtymässä kestävämpiin ratkaisuihin. Suomi saa rahastosta 350 miljoonaa euroa vuosina 2026–2032, ja näitä varoja voidaan hyödyntää kävelyn ja pyöräliikenteen investointeihin. Jotta EU-rahoitus voidaan maksimaalisesti hyödyntää valtion tekemien leikkausten paikkaamiseksi ja kestävän liikkumisen edistämiseksi, on tärkeää, että näiden kahden erillisen prosessin (L12 ja SCF) valmistelussa huolehditaan, että molemmat tukevat saumattomasti toisiaan.

Pienempien kuntien ja kaupunkien kannalta on erityisen tärkeää, että myös valtio osoittaa rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn väylien kehittämiseen. Näillä alueilla kestävän liikkumisen ratkaisut ovat usein riippuvaisia valtion ja kuntien yhteistyöstä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

On hyvä, että vaikutusarvioinnissa tunnistetaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tärkeys ja kestävän liikkumisen merkitys osana liikennejärjestelmää. Kuitenkin pyöräliikenteen potentiaalia päästövähennyksissä ei ole arvioitu riittävän kunnianhimoisesti. VTT:n raportin (Tuominen et al., 2025) mukaan pyöräilyn ja kävelyn edistäminen tuo merkittävämpiä hyötyjä kansanterveydelle kuin pelkästään ilmastonmuutoksen hillitsemiselle. Terveysvaikutukset, kuten vähentynyt sairastavuus ja kuolleisuus, ovat keskeinen peruste edistää aktiivista liikkumista. Suunnitelman vaikutusarvioinnissa tulisi tunnistaa nämä hyödyt paremmin ja arvioida niiden taloudelliset vaikutukset.

### **Muut huomiot?**

On myönteistä, että suunnitelmassa huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisen pitkäjänteisyys ja haetaan ratkaisuja kestävän liikkumisen edistämiseksi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee kuitenkin huomioida paremmin pyöräliikenteen potentiaali osana arjen ja matkailun liikkumisratkaisuja. Pyörämatkailulla on merkittävä taloudellinen vaikutus

ja se tukee alueiden elinvoimaisuutta. Lisäksi sähköpyöräilyn kasvu tarjoaa mahdollisuuksia pidempien työmatkojen ja muiden arkiliikkumisen tarpeiden hoitamiseen ilman autoilua.

Pienempien kuntien ja kaupunkien osalta on tunnistettava, että jalankulku ja pyöräily ovat siellä merkittäviä liikkumismuotoja, koska joukkoliikenne ei useimmiten tarjoa vaihtoehtoa. Tämän vuoksi kestävien kulkutapojen tukeminen ei voi rajoittua vain suurten kaupunkiseutujen kehittämiseen, vaan niiden tulee olla osa liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista suunnittelua.

Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma päivitetään. Suunnitelmaluonnoksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on sisällytetty osaksi kokonaisuutta. Tämä herättää epäselvyyksiä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ei ole selkeästi erottavissa luonnoksesta. Kuten Kuntaliitto toteaa omassa lausunnossaan, kävelyn ja pyöräilyn osalta tulisi määrittää strategiset tavoitteet ja kärkitoimet, jotta edistämistyö on johdonmukaista ja tavoitteellista. Pyöräiliitto joutuukin valitettavasti toteamaan, että monelta osin ansiokas suunnitelmaluonnos on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman osalta epäonnistunut. Nähdäksemme tilanne on kestävä ja toivomme asiantilan uudelleenarviointia. On kestävä liikenteen sektorin toiminnan kehittämisen kannalta olennaisen tarpeellista, että jo raukeamaan päästetty kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma päivitetään Petteri Orpon hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti.

Tulenheimo Martti  
Pyöräiliitto ry