

## YLEISTÄ

Pyöräliitto kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta tulla kuuluksi liikenteen päästövähennyksistä. Asia on erittäin merkittävä Suomen ja maailman tulevaisuuden kannalta.

Pyöräliikenteellä on suuri potentiaali päästöjen vähennyksessä erittäin kustannustehokkaasti ja vielä kansanterveyttä parantaen. Samalla saadaan vahvistettua Suomen kansantalouttakin. Mutta tämä vaatii tehokkaita toimenpiteitä.

### 1) OVATKO ENERGIA- JA ILMASTOSTRATEGIAN TOIMENPITEET LIIKENTEEN OSALTA TASAPAINOSSA TAVOITTEIDEN KANSSA? TARVITAANKO LISÄTOIMENPITEITÄ?

Liikenteen toimenpiteet päästövähennysten saavuttamiseksi ovat kunnianhimoiset, mutta niissä on päädytty yhteiskunnan kannalta kustannustehottomiin ratkaisuihin. Käyttövoiman muutos ei poista itse ongelmaa: yksityisautoilun korkea energiantarvetta. Nyt esitetty ratkaisu sekoittaa pahasti ilmasto- ja liikennepolitiikan elinkeinopolitiikkaan. Suomalainen biodiesel ei ratkaise liikenteen päästövähennystavoitteita kestävästi vaan käy yhteiskunnalle kalliiksi.

Yksityisautoilu vaatii paljon tilaa, kalliin infrastruktuurin, joka myös kuluu nopeasti, se aiheuttaa ison osan liikenneonnettomuuksista ja pienhiukkaspäästöistä. [Lundin yliopiston](#) tutkimuksen mukaan jokainen autoilu kilometri aiheuttaakin yhteiskunnalle 0,16 euron kustannukset. Suomalaisen autoilusuoritteella tämä tarkoittaa yhteensä noin 8 miljardin euron kustannuksia vuosittain.

Yleinen väite on, että Suomi on iso maa ja sen vuoksi täällä tarvitaan yksityisautoa. [Henkilöliikennetutkimus](#) kuitenkin kertoo, että:

- 1-3 km:n matkoista 53 % kuljetaan yksityisautolla
- 3-5 km:n matkoista 65 % kuljetaan yksityisautolla
- 5-10 km:n matkoista 71 % kuljetaan yksityisautolla ja
- 10-20 km:n matkoista 79 % kuljetaan yksityisautolla.

Erytisesti alle 10 km:n matkoista valtaosa olisi tehtävissä pyörällä tai sähköavusteisella pyörällä - ympäri vuoden. Suomessa pyöräilläään entinen Oulussa ja Joensuussa, jossa on pitkä talvi. Näissä kaupungeissa noin puolet pyöräilijöistä jatkaa yli talven polkemista kun Helsingissä vain noin 20 % tekee niin.

Onkin selvää, että toimenpiteet eivät strategiassa ole tasapainossa. Ne painottuvat liian vahvasti yksityisautoiluun sekä sen nykyisen aseman säilyttämiseen liikennejärjestelmässä. Toimenpiteissä ei huomioida riittävästi kävelyn, pyörä- ja joukkoliikenteen kehittämistä. Erytisesti toivoisimme niihin vahvempaa konkretiaa, vero-ohjausta ja investointeja.

Liikennejärjestelmän muutos yksityisautokeskeisestä hajautettuun liikennejärjestelmään, jossa kävely, pyörä- ja joukkoliikenne ja yksityisautoilu ovat kukin merkittävä osa kokonaisuutta olisi myös vaihtotaseen kannalta hyvä ratkaisu. Riippuvuutta tuontiöljystä voitaisiin näin merkittävästi. Kun liikenteen polttonesteiden kokonaistarve vähenisi, voisi niistä yhä suurempi osuus olla kotimaisista lähteistä.

Kiitämme Valtioneuvostoa hyvistä huomioista yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. Se on avainasemassa kun liikkumistapoja muutetaan. Tähän työhön on saatava kunnat mukaan. Ja pelkkä yhdyskuntasuunnittelu ei riitä, vaan on tärkeää huomioida



palveluverkon riittävä tiheys. Palvelutuotannossa suuryksiköt johtavat liikennetarpeen lisääntymiseen ja vähentävät mahdollisuutta saavuttaa palvelut kävellen tai pyörällä.

## 2) ONKO RASKAS KALUSTO HUOMIOITU STRATEGIASSA RIITTÄVÄSTI?

Kaupunkilogistiikasta osalta iso osa kuljetuksista olisi hoidettavissa sähköavusteisilla polkupyörillä ja keveillä sähköisillä ajoneuvoilla. Liikennevirasto ja Helsingin kaupunki tekivät asiasta kattavan [selvityksen](#), jossa on mainittu lukuisia esimerkkejä toimivista ratkaisuista ympäri maailmaa.

Toivoisimmekin valtioneuvostolta toimenpiteitä, joilla kuljetusten energiankulutusta erityisesti kaupunkialueilla saataisiin vähennettyä. Keveä kalusto on kustannustehokkaampaa ja parantaa liikenneturvallisuutta, ilmanlaatua sekä vähentää melua.

## 3) ONKO BIOPOLTTOAINETAVOITE JA TOIMET TASAPAINOSSA KESKENÄÄN? TARVITAANKO LISÄTOIMIA?

-

## 4) MILLÄ KEINAIN AUTOILUN PÄÄSTÖJÄ VOIDAAN VÄHENTÄÄ?

Tehokkain tapa vähentää autoilun päästöjä on vähentää ajettuja kilometrejä. Siinä olennaisinta on se millaista autoilutarvetta yhteiskunta luo ja mitkä ovat vaihtoehdot autolle. Kaavoituksella on Suomessa luotu suuri tarve autoilla ja tästä kierteestä ollaan nyt onneksi useimmilla kaupunkiseuduilla pääsemässä irti. Nyt tulisikin tukea vahvasti vaihtoehtoisten liikennemuotojen käyttöä ja niiden tarvitsemaa infraa.

### Verotus

Valtioneuvoston tulisi hyvin vakavasti harkita työmatkakuluvähennyksen uudistamista SYKE:n ja VM:n esittämään kilometripohjaiseen ja kulkutavasta riippumattomaan malliin. Nykyinen työmatkakuluvähennys luo lisää autoilua ja heikentää muiden kulkutapojen kilpailukykyä suhteessa autoiluun.

Kun edistetään vaihtoehtoisia käyttövoimia valtion suurilla rahallisilla porkkanoilla olisi erittäin perusteltua edistää myös muita kulkutapoja vähintään yhtä suurilla porkkanoilla. Esimerkiksi sähköpyörien ostoa voitaisiin tukea suorilla ostoseteleillä tai liittämällä ne yhteen autojen romutuspalkkioon: Kansalaisille voisi tarjota mahdollisuutta romuttaa vanha auto ja ostaa tilalle sähköavusteinen polkupyörä. Sen sijaan auton vaihtaminen autoon ei ole pitkäjänteistä ja kestävää liikennepolitiikkaa.

### Pyöräliikenteen infra kuntoon

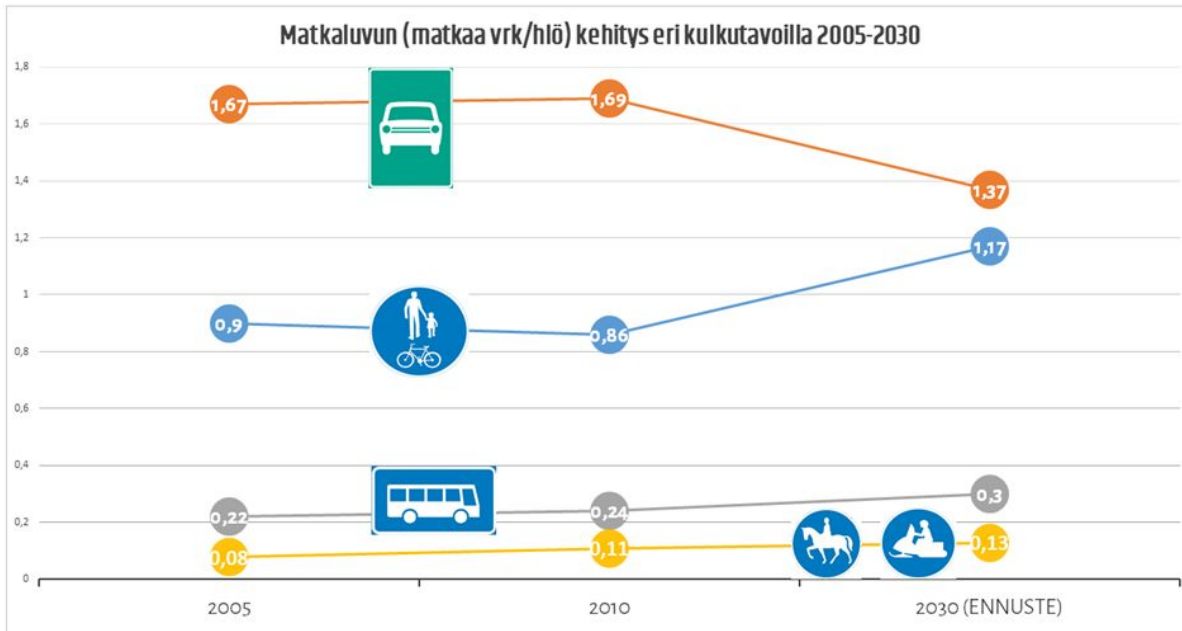
Infran kehittämisessä tulisi huomioida erityisesti pyörä- ja joukkoliikenteen kehittäminen. Kun infra on kunnossa, niin niiden kilpailukyky suhteessa autoiluun paranee ja niiden suosio kasvaa. Valtion tulisikin rahoittaa laadukkaiden pyöräteiden rakentamista kaupunkeihin sekä otettava itse vastuu laadukkaana valtion omistaman pyörätieverkon toteutuksesta taajamien välille tiheimmin asutuilla alueilla. Suomessa on paljon pyöräteitä, mutta niiden laatu on heikko.



## 5) MILLÄ KEINAIN HENKILÖAUTOLIIKENTEN KASVU VOIDAAN KAUPUNKISEUDUILLA PYSÄYTTÄÄ?

Kävely- ja pyörämatkojen kasvattaminen 30 prosentilla on kova tavoite, jonka saavuttaminen vaatii runsaasti työtä ja erityisesti investointeja.

Alla olevassa kuvassa on kuvattu skenaario matkaluvun muutoksesta eri kulkumuotojen välillä jos valtioneuvoston tavoite 30 % kasvusta toteutuu, mutta matkojen määrä ei kokonaisuudessa merkittävästi kasva. Muutos on suorastaan radikaali.



Muutoksen laajuus tarkoittaa sitä, että yksityisautoilun kysyntää on pakko leikata: saman matkan on oltava houkuttelevampi kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuin yksityisautolla. Tähän päästään ainoastaan rajoittamalla autoilua keskustoissa, rakentamalla parempia pyöräteitä ja panostamalla joukkoliikenteeseen. Eritasoliittymien rakentaminen yksityisautoilun tarpeisiin on käytännössä lopettava kaupunkiseuduilla kalliina, ilmastopolitiikan sekä kansanterveystavoitteiden vastaisena.

Ehdotammekin, että valtion väyläbudjetista korvamerkitään jatkossa merkittävä osa pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen väylien kehittämiseen. Pyöräteiden kehittämiseen summan tulisi olla vähintään 30 miljoonaa euroa vuodessa. Muun tieverkon osalta keskityttäisiin elinkeinoelämän kannalta tärkeimpiin osuuksiin.

Jotta pyöräilyn ja kävelyn suosio kasvaisi toivotulla tavalla pitää ihmisiä houkutella niiden käyttöön taloudellisilla tuilla. Nyt houkuttelu tapahtuu työmatkakuluvähennyksen muodossa yksityisautoiluun. Ehdotamme työmatkakävelijöille- ja pyöräilijöille annettavaa 0,15 euron vähennystä verotuksessa jokaista kuljettua kilometriä kohden ja/tai työmatkakuluvähennyksen muutosta SYKEN ja VM:n v. 2015 esittämään malliin.

## 6) MITÄ MUITA YMPÄRISTÖVAIKUTUKSIA LIIKENTEN PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISELLÄ ON?

Liikenteen päästöjen vähentäminen voi vähentää pienhiukkaspäästöjä, jotka tappavat 1800 suomalaista vuosittain. Mutta tämä vaatii muutosta kulkutavoissa.



## Vaikutukset vesistöihin

Jos liikennejärjestelmämme pääsee irti yksityisautoilukeskeisyydestä, tie-infran kuluminen vähenee merkittävästi ja vähentää näin tieverkon ylläpidon kuluja sekä mikromuovipäästöjä. [Norjan ympäristöministeriön mukaan](#) teiden ja renkaiden kulumisen aiheuttaa yli puolet kaikista norjalaisten mikromuovipäästöistä.

## Vaikutukset terveyteen ja kansantalouteen

Vaikka lausuntoa pyydettiin liikenteen ympäristövaikutuksista, haluamme nostaa esiin liikenteen vaikutukset ihmiseen.

Moottoriajoneuvoliikenne aiheuttaa yli 200 ennen aikaista kuolemaa vuosittain onnettomuuksien muodossa, satoja pienhiukkaspäästöjen muodossa ja todennäköisesti tuhansia liikkumattomuuden muodossa. Kansantalouden näkökulmasta liikenteen suurimmat kulut syntyvätkin sosiaali- ja terveyssektorilla. Suomessa on arvioitu, että liikkumattomuuden kustannukset ovat 2-4 miljardia euroa.

Kunnossa kaiken ikää, Liikennevirasto ja Pyöräilykuntien verkosto [laskivat 2014](#), että kun sekä kävelyn ja pyöräilyn määrä kasvaisi 20 % kolmessatoista vuodessa, aiheutuisi siitä yhteiskunnalle yhteensä 4,5 miljardin euron säästöt.

Tuore British Journal Medicalissa [julkaistu tutkimus](#) kertoo, työmatkansa pyöräilevät sairastuivat sydän- ja verisuonitauteihin tai syöpään 40–50 prosenttia epätodennäköisemmin kuin autolla tai julkisilla kulkuvälineillä työmatkansa kulkevat. Myös riski menehtyä kyseisiin sairauksiin tai muihin syihin oli heillä pienempi seurannan aikana.

Kävellessä töihin kulkevien riski sairastua sydän- ja verisuonitauteihin oli noin 30 prosenttia pienempi ja riski menehtyä niihin 35 prosenttia pienempi kuin fyysisesti passiivisesti työmatkansa kulkevien.

Työmatkaliikunnan hyödyt näkyivät senkin jälkeen, kun analyysissa huomioitiin osallistujien ikä, sukupuoli, etninen tausta, tupakointi, vapaa-ajalla ja työssä tapahtuva liikunta, fyysinen passiivisuus, ruokavalio, painoindeksi ja mahdolliset sairaudet.

Toivoisimmekin, että liikenteen päästöjen rinnalla puhuttaisiin laajasti myös liikenteen terveysvaikutuksista.

## LISÄTIEDOT



Matti Koistinen, toiminnanjohtaja  
P. 044-2795588, [matti.koistinen@pyoraliitto.fi](mailto:matti.koistinen@pyoraliitto.fi)

