



Valtion liikuntaneuvoston lausunto: Fossiilittoman liikenteen tiekartta - Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/9996/2019

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää 19.2.2021 mennessä lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Luonnos viimeistellään lausunkierroksella saatavan palautteen pohjalta ja siitä annetaan valtioneuvoston periaatepäätös keväällä 2021.

Valtion liikuntaneuvoston lausunnon nostot:

- 1. Valtion liikuntaneuvosto pitää välttämättömänä, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukainen vähintään 30 miljoonan euron taso turvataan vuosiksi 2021–2030 kävelyn ja pyöräilyn infran kehittämiseksi. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin edistämiseksi tulee tavoitteeksi asettaa myös infrastruktuurin laadun ja hoidon tason parantaminen.**
- 2. Liikuntaneuvosto pitää tärkeänä panostaa entistä enemmän liikkumisen ohjaamiseen, jolla ohjataan, kannustetaan ja helpotetaan ihmisten siirtymistä kohti kestävää liikennettä.**
- 3. Liikuntaneuvosto nostaa esille, että tavoitteiden saavuttamiseksi tulee tehdä entistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn *poikkihallinnollista* edistämistyötä (niin valtakunnallisesti, alueellisesti kuin paikallisesti), mikä olisi syytä tuoda voimakkaammin esille myös tiekarttaluonnoksessa (kuten koulumatkat, työmatkat, veroratkaisut jne.).**

Taustaa

Suomi on sitoutunut kansallisella tasolla vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Toimeksiannon mukaan tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan yhtenä tavoitteena on, että henkilöautojen suoritteen eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Jos ihmisten liikkumistarve edelleen kasvaa, tavoitteena on ohjata kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä kestäviin kulkutapoihin. Tiekarttaluonnoksen mukaan kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois nykyisestä autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävästä liikkumisen järjestelmästä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi luonnoksessa esitetään useita toimenpiteitä



vuosille 2021–2030, kuten kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman jatkamista, kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamista maanteiden varsilla ja liikenteen solmukohtissa sekä liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tason korottamista.

Investointiohjelmalla ohjataan valtion rahoitusta kuntien kävely- ja pyöräilyhankkeisiin, joissa kehitetään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita katuverkolla¹. Tiekarttaluonnoksen tavoitteena on, että valtio ohjaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan rahoitusta vuosittain 30 miljoonaa euroa vuosina 2021–2030. Luonnoksen mukaan myös maanteiden pyöräliikenneinfran ja liikenteen solmukohtien pyöräilyolosuhteiden parantamisella voidaan lisätä pyöräliikenteen määrää sekä parantaa pyörämatkailun edellytyksiä. Tavoitteena on varata maanteiden pyöräliikenneinfran ja liikenteen solmukohtien pyöräilyolosuhteiden parantamiseen rahoitusta vuosittain vähintään 10 miljoonaa euroa vuosina 2021–2030. Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on puolestaan vaikuttaa ihmisten kulkutapavalintoihin muun muassa tiedollisella ohjauksella, markkinoinnilla ja palveluja kehittämällä². Tavoitteena on, että kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille suuntautuvan liikkumisen ohjauksen tuen määrärahaa korotetaan 2,5 miljoonaan euroon vuodessa (nykyisin 0,6–0,9 miljoonaa euroa vuosittain).

Valtion liikuntaneuvoston lausunto

Valtion liikuntaneuvosto pitää tärkeänä, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tunnistettu tiekarttaluonnoksessa yhtenä merkittävänä toimenpiteenä edistää fossiilitonta liikennettä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä voidaan samaan aikaan edistää niin siirtymistä fossiilitomaan liikumiseen kuin lisätä väestön fyysistä aktiivisuutta, jolla on vaikutuksia niin yksilöiden hyvinvointiin kuin kansanterveyteen ja -talouteen. Väestön liian vähäinen fyysinen aktiivisuus on yksi suomalaisen ja koko länsimaisen yhteiskunnan keskeisimmistä haasteista. Suomessa lapsista ja nuorista sekä aikuisista vain noin kolmannes ja ikäihmisistä muutama prosentti liikkuu terveytensä kannalta riittävästi³. Ihmisten arki kuluu suurelta osin eri hallinnonalojen vaikutuspiirissä ja varsinaisen liikuntahallinnon ulottumattomissa, kuten varhaiskasvatuksessa, kouluissa ja töissä tai näihin liittyvillä matkoilla. Väestön fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen tarvitaan mukaan myös liikennepolitiikka.

Valtion liikuntaneuvosto pitää välttämättömänä, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukainen vähintään 30 miljoonan euron taso turvataan vuosiksi 2021–2030 kävelyn ja pyöräilyn infran kehittämiseksi. Laadukas kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuri on useiden tutkimusten mukaan keskeisin tapa vaikuttaa kulkumuodon valintaan, kasvattaa kävelyn ja pyöräiliikenteen määriä sekä samalla kustannustehokas keino edistää niin väestön fyysistä aktiivisuutta ja liikuntaa⁴ kuin vähentää liikenteen päästöjä. Kävelyn ja pyöräilyn infran kehittämistarpeita on Suomessa huomattavasti enemmän valtion investointiohjelman avustustasoon nähden. **Liikuntaneuvosto pitää myös tärkeänä, että maanteiden pyöräliikenneinfran ja liikenteen solmukohtien pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi on varattu erillistä rahoitusta vuosittain vähintään 10 miljoonaa euroa vuosina 2021–2030.**

Kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuurin kehittämisessä tärkeää on myös infrastruktuurin laatu ja hoidon taso, jotka vaikuttavat erityisesti talvella merkittävästi kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja kulkuväylien esteettömyyteen. Liikuntaneuvosto nostaa esille, että kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuurin laadulla (esimerkiksi levähdyspaikat ja valaistus) ja hoidon tasolla (auraus ja liukkauden torjuminen talvella) on ratkaiseva merkitys monien toimintakyvyltään heikentyneiden



henkilöiden ja erilaisten apuvälineiden kanssa liikkuvien henkilöiden liikkumiselle sekä ylipäänsä mahdollisuuksiin toimia aktiivisesti, itsenäisesti ja yhdenvertaisesti osana yhteiskuntaa. Viranomaisilla on lakisääteinen velvollisuus edistää yhdenvertaisuutta (yhdenvertaisuuslaki 5 §) ja esteellinen ympäristö voi olla välillisesti syrjivää (yhdenvertaisuuslaki 13 §). **Liikuntaneuvosto pitääkin tärkeänä, että kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin edistämiseksi tiekartassa nostettaisiin tavoitteeksi infrastruktuurin laadun ja hoidon tason parantaminen.**

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen infra kehittämällä luo tilaisuuksia ja mahdollisuuksia kävelylle ja pyöräilylle, mutta lisäksi tarvitaan muita toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja houkuttelevuuden kasvattamiseksi. Toistaiseksi esimerkiksi alle kilometrin pituisista työmatkoista yli 75 prosenttia tehdään jalan tai pyörällä, mutta jo yli kahden kilometrin matkoista yli puolet tehdään henkilöautolla⁵. Ihmisten kyky hyödyntää erilaisia mahdollisuuksia vaihtelee merkittävästi, ja ihmisten kulkumuodon valitsemiseen arjessa vaikuttavat monet tekijät.

Valtion liikuntaneuvosto pitää tärkeänä, että tiekarttaluonnoksessa on tunnistettu infran kehittämisen lisäksi kasvava tarve ohjata, kannustaa ja helpottaa ihmisten siirtymistä kohti kestävästä liikennettä. Tämä tapahtuu esimerkiksi panostamalla entistä enemmän liikkumisen ohjaukseen, jonka avustuksilla rahoitetaan muun muassa kestävästä liikkumisen kokonaisvaltaisen ja strategisen tason suunnittelua seuduilla tai kunnissa sekä kävelyn ja pyöräilyliikenteen poikkihallinnollisten edistämishjelmien laadintaa ja päivittämistä paikallistasolla⁶.

Liikuntaneuvosto nostaa esille, että kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää liikennepolitiikan tueksi myös kävelyn ja pyöräilyn edistämistä muun muassa osana koulutuspolitiikkaa (koulumatkat), työ- ja elinkeinopolitiikkaa (mm. kodin ja työpaikan väliset matkat sekä työmatkat), veropolitiikkaa (kävelyn ja pyöräilyyn kannustava verotus), sosiaalipolitiikkaa (mm. pyörän hankinnan mahdollistaminen) sekä ympäristöpolitiikkaa (kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava tiivis ja esteetön yhdyskuntarakenne). **Valtion liikuntaneuvosto korostaa, että tavoitteiden saavuttamiseksi tulee tehdä entistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn poikkihallinnollista edistämistyötä (niin valtakunnallisesti, alueellisesti kuin paikallisesti), mikä olisi syytä tuoda voimakkaammin esille myös tiekarttaluonnoksessa (kuten koulumatkat, työmatkat, veroratkaisut jne.)**

Paavo Arhinmäki
puheenjohtaja
valtion liikuntaneuvosto

Minttu Korsberg
pääsihteeri
valtion liikuntaneuvosto

Valtion liikuntaneuvoston liikuntalaissa (390/2015) määriteltynä tehtävänä on käsitellä liikunnan kannalta laajakantoisia ja periaatteellisesti tärkeitä asioita ja erityisesti arvioida valtionhallinnon toimenpiteiden vaikutuksia liikunnan alueella, tehdä aloitteita ja esityksiä liikunnan kehittämiseksi sekä antaa lausuntoja toimialansa liikuntamäärärahojen käytöstä.



Lähteet

- ¹ Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom internetsivut: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustus>
- ² Hae liikkumisen ohjauksen valtionavustusta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom internetsivut: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-liikkumisen-ohjauksen-valtionavustusta>
- ³ Kokko, Sami & Martin, Leena (toim.): Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2019:1 sekä FinTerveys 2017 -tutkimus. THL.
- ⁴ Laine, Johanna & Kuvaja-Köllner, Virpi & Pietilä, Eija & Koivuneva, Mikko & Valtonen, Hannu & Kankaanpää, Eila 2014: Cost-Effectiveness of Population-Level Physical Activity Interventions: A Systematic Review. American Journal of Health Promotion 2014.
- ⁵ Henkilöliikennetutkimus 2016, Liikennevirasto 2018 ja Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportti. Valtiovarainministeriön julkaisuja 2020:40.
- ⁶ Liikkumisen ohjauksen valtionavustus 2021 – Hakuohje. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2.10.2020.