

LIKENNEPOLITIikka RATKAISEE, MILLAISESSA SUOMESSA ELÄMME

Liikennepolitiikassa päätetään, kuinka sujuvaa ja turvallista arki on, kuinka paljon kaupungeissa jää tilaa muulle elämälle ja kuinka vapaasti ihmiset voivat valita kulkutapansa.

Polkupyörä pitää ihmisen liikkeellä ja antaa mahdollisuuden liikkua omin voimin – lapsesta ikäihmiseen. Suomessa tehdään päivittäin noin 2,7 miljoonaa alle viiden kilometrin mittaista automatkaa. Arjen tärkeät paikat ovat siis jo lähellä. Kysymys on siitä, pääseekö niihin myös pyörällä ja jalan. Kun osa näistä matkoista poljetaan pyörällä, asuinalueet rauhoittuvat ja tilaa säästyy myös puille, penkeille ja leveämmille jalkakäytävillä.

Kunnat ovat parantaneet pyöräilyn edellytyksiä. Valtion linja on ollut toinen: valtakunnallinen edistämishjelma lakkautettiin vuonna 2024. Yli puolella EU-maista on kansallinen pyöräilystrategia – Suomella ei.

Poliisin tilastoimat pyöräilyn vakavat onnettomuudet keskittyvät risteyksiin ja ylityspaikkoihin. Kun risteykset rakennetaan turvallisemmiksi, vakavat onnettomuudet vähenevät kaikilla tienkäyttäjillä.

Seuraavan hallituksen on päätettävä, että myös pyöräily kuuluu Suomen liikennepolitiikan ytimeen. Se tarkoittaa rahaa investointeihin, yhteistä kansallista suuntaa ja katuja, joilla lapset pääsevät turvallisesti kouluun.

Pyöräliitto ja Pyöräilykuntien verkosto esittävät seuraavalle hallitukselle kolme tavoitetta:

1 VAHVISTETAAN TOIMIVAKSI TODETTUA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN INVESTOINTIOHJELMAA

Valtio osoittaa kaksi prosenttia liikenneverkkojen rahoituksesta (talousarvion luku 31.10, Liikenne- ja viestintäverkot) kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan.

2 KANSALLINEN PYÖRÄILYSTRATEGIA SUOMELLE

Suomi laatii kansallisen pyöräilystrategian, jolla on tavoitteet, aikajana, mittarit, pysyvä rahoitus ja toimeenpano-ohjelma.

3 30 KM/H TURVALLISEN TAAJAMALIIKENTEN LÄHTÖKOHDAKSI

Taajamissa 30 km/h on ensisijainen nopeusrajoitus asuinalueilla, keskustoissa sekä koulujen ja palveluiden ympäristöissä. Pääväylillä voidaan käyttää korkeampia nopeusrajoituksia.

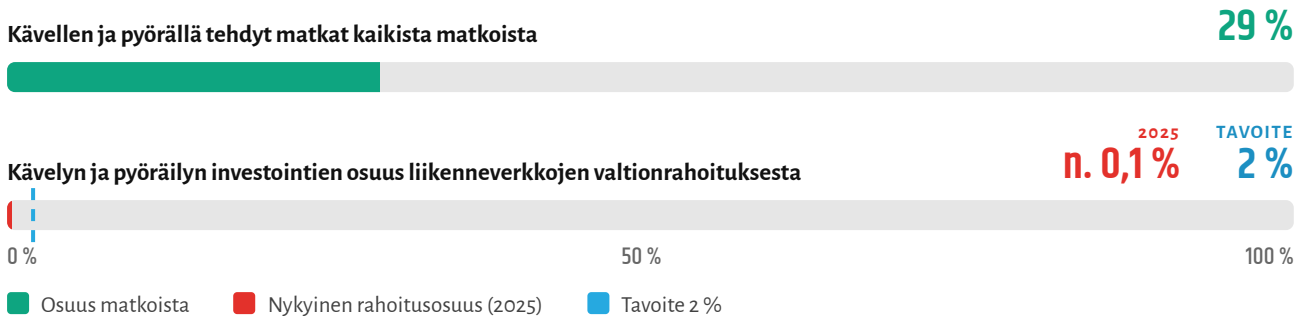
1 VAHVISTETAAN TOIMIVAKSI TODETTUA KÄVELYN JA PYÖRÄILYN INVESTOINTIOHJELMAA

TAVOITE

Valtio osoittaa kaksi prosenttia liikenneverkkojen rahoituksesta (talousarvion luku 31.10, Liikenne- ja viestintäverkot) kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan.

Kolmasosa matkoista. Promille rahasta.

Kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista matkoista verrattuna niiden osuuteen liikenneverkkojen valtionrahoituksesta. Molemmat samalla 0–100 %-n asteikolla.



Lähde: Traficom, Henkilöliikennetutkimus (kulkutapaosuudet, syksy 2024). Rahoitusosuus: kävelyn ja pyöräilyn investointien osuus talousarvion luvusta 31.10 Liikenne- ja viestintäverkot, talousarvio 2025.

MIKSI TÄMÄ ON TÄRKEÄÄ?

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävelen ja pyörällä tehdään noin 30 prosenttia kaikista matkoista. Liikenneverkkojen valtionrahoituksesta kävelyn ja pyöräilyn investointien osuus on silti ollut vain promillen luokkaa.

MITEN OHJELMA TOIMII?

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma on ollut käytössä vuodesta 2018. Kunnat rakentavat sillä jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuria, turvallisia risteyskoja ja toimivia yhteyksiä arjen matkoille. Valtio maksaa enintään puolet kustannuksista. Jokainen valtion euro tuo mukanaan vähintään toisen kunnalta, ja investoinnit tukevat samalla kansanterveyttä ja liikenneturvallisuutta. Ohjelmasta on rahoitettu 310 hanketta yli sadassa kunnassa. Vuonna 2026 hakemuksia tuli 91, ja rahaa riitti 18:lle. Traficomien teettämän vaikutusarvioinnin mukaan ohjelma on osoittautunut tulokselliseksi.

Vuonna 2026 rahaa riitti joka viidennelle hakijalle

Kuntien hakemukset investointiohjelmaan ja niistä rahoitetut.

Hakemuksia yhteensä

91

18 rahoitettiin

73 jäi ilman rahoitusta

Kysyntä ylittää tarjonnan moninkertaisesti.

MITÄ TÄLLÄ SAAVUTETAAN?

- ✓ turvallisempia risteyskoja ja ylityspaikkoja
- ✓ sujuvia yhteyksiä, jotka eivät katkea kesken matkan
- ✓ rakentamista pienissäkin kunnissa, myös ensi vuonna ja sitä seuraavana
- ✓ enemmän arkiliikuntaa

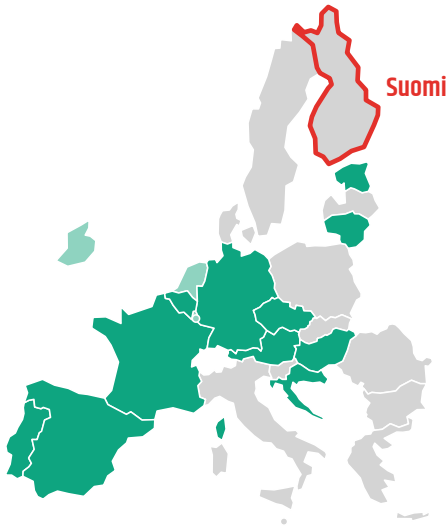
2 KANSALLINEN PYÖRÄILYSTRATEGIA SUOMELLE

TAVOITE

Suomi laatii kansallisen pyöräilystrategian, jolla on tavoitteet, aikajana, mittarit, pysyvä rahoitus ja toimeenpano-ohjelma.

Yli puolella EU-maista on kansallinen pyöräilystrategia

EU:n 27 jäsenmaata. Suomi on merkitty punaisella rajauksella: edistämishjelma päättyi vuoteen 2023 ja lakkautettiin 2024.



14 / 27

EU-maalla on strategia tai vastaava asiakirja



VOIMASSA OLEVA STRATEGIA (11)

Belgia, Espanja, Itävalta, Kroatia, Portugali, Ranska, Saksa, Tšekki, Unkari, Viro, Liettua.

VASTAAVA ASIAKIRJA (3)

Alankomaat, Irlanti, Luxemburg.

EI STRATEGIAA (13)

Bulgaria, Italia, Kreikka, Kypros, Latvia, Malta, Puola, Romania, Ruotsi, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska.

Lähde: European Cyclists' Federation, The state of national cycling strategies in Europe (2025, 5. painos).

MIKSI TÄMÄ ON TÄRKEÄÄ?

Pääministeri Orpon [hallitusohjelmaan](#) kirjattiin, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma päivitetään. Päivitystä ei tehty. Ohjelma lakkautettiin valtioneuvoston päätöksellä vuonna 2024 ja liitettiin osaksi kaikkia kulkumuotoja koskevaa [Liikenne 12](#) -suunnitelmaa. Kävelylle ja pyöräilylle ei ole suunnitelmassa omaa tavoitetta. Virolla, Liettuaalla, Itävallalla ja 11 muulla EU-maalla on kansallinen pyöräilystrategia.

MITÄ STRATEGIAN TULEE SISÄLTÄÄ?

- valtakunnalliset tavoitteet pyöräliikenteen ja pyörämatkailun kasvulle
- mittarit, joilla kehitystä seurataan
- pysyvä rahoitusmekanismi
- toimeenpano-ohjelma ja työnjako valtion, kuntien ja muiden toimijoiden välillä

MITÄ TÄLLÄ SAAVUTETAAN?

- ✓ selkeä kansallinen suunta ja pitkäjänteisempi rahoitus
- ✓ yhtenäisempi ja laadukkaampi pyöräliikenteen verkko eri puolilla Suomea
- ✓ turvallisemmat olosuhteet erityisesti risteyksissä
- ✓ sujuvammat matkaketjut joukkoliikenteen kanssa
- ✓ pyöräilykuolemat ja vakavat loukkaantumiset puolitetaan

3 30 KM/H TURVALLISEN TAAJAMALIIKENTEN LÄHTÖKOHDAKSI

TAVOITE

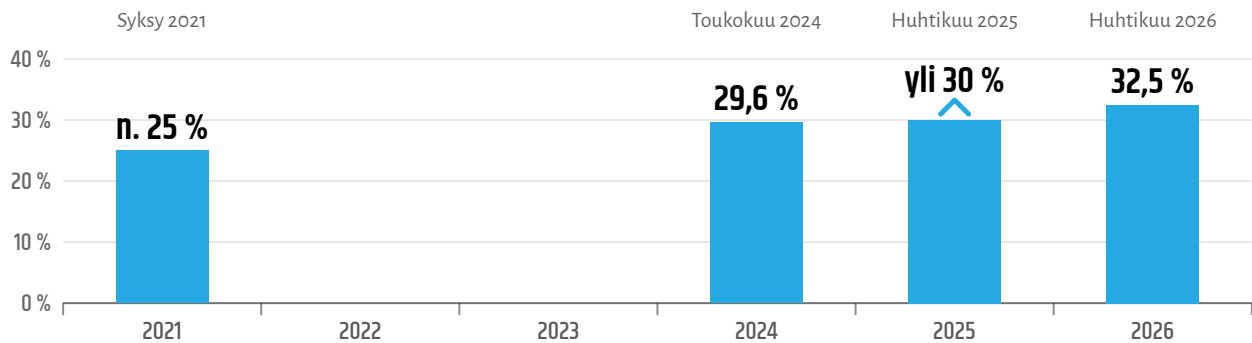
Taajamissa 30 km/h on ensisijainen nopeusrajoitus asuinalueilla, keskustoissa sekä koulujen ja palveluiden ympäristöissä. Pääväylillä voidaan käyttää korkeampia nopeusrajoituksia.

MIKSI TÄMÄ ON TÄRKEÄÄ?

Liikenneturvan mukaan jalankulkijan riski kuolla törmäyksessä on noin 25 prosenttia, kun auton nopeus on 50 km/h, ja alle 10 prosenttia, kun nopeus on 30 km/h.

Kolmasosa Suomen katuverkosta on jo 30 km/h

Osuus kuntien katuverkosta, jolla nopeusrajoitus on enintään 30 km/h. Kehitys 2021–2026.



Osuus on kasvanut noin 7,5 prosenttiyksikköä viidessä vuodessa. Muutos etenee kuntien omilla päätöksillä; kansallinen lähtökohta tekisi siitä johdonmukaisen.

Lähteet: Liikenneturva 2021, 2024, 2025 ja 2026.

MITEN UUDISTUS TEHDÄÄN?

Nopeusrajoitus valitaan ympäristön mukaan: siellä, missä jalankulkijat, pyöräilijät ja autoilijat kohtaavat, lähtökohtana on 30 km/h. Näin on jo tehty kolmanneksella Suomen katuverkosta. Vielä viisi vuotta sitten osuus oli neljäsosa. Juuassa yli 90 prosentilla teistä nopeusrajoitus on enintään 30 km/h. Helsingissä kului heinäkuusta 2024 heinäkuuhun 2025 kokonainen vuosi ilman yhtäkään liikennekuolemaa. Monissa Euroopan kaupungeissa 30 km/h on jo tavallinen nopeus. Kolme neljästä kaupungista kertoo, että muutoksen jälkeen liikenteessä kuolee ja loukkaantuu vähemmän ihmisiä. Vastustus on ollut kovimmillaan ennen muutosta. Kun ihmiset ovat nähneet lopputuloksen kotinsa lähellä, moni on muuttanut mielensä.

MITÄ TÄLLÄ SAAVUTETAAN?

- ✓ vähemmän vakavia ja kuolemaan johtavia onnettomuuksia
- ✓ kaikille paremmat mahdollisuudet liikkua itsenäisesti
- ✓ turvallisemmat koulureitit ja kadunylitykset
- ✓ vähemmän liikennemelua
- ✓ rauhallisemmat ja viihtyisämmät asuinalueet

YHTEYDENOTOT

Martti Tulenheimo

vaikuttamistyön päällikkö, Pyöräliitto ry
martti.tulenheimo@pyoraliitto.fi
pyoraliitto.fi

Sanna Ojajärvi

toiminnanjohtaja, Pyöräilykuntien verkosto
sanna.ojajarvi@poljin.fi
poljin.fi

LÄHTEET

1. [Traficom: Kulutapaosuus valtakunnallisesti ja eri alueilla \(Henkilöliikennetutkimus\)](#)
2. [Traficom: Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus](#)
3. [Traficom: Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustusten vaikutusarviointi](#)
4. [Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma](#)
5. [Liikenne 12 — Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)
6. [European Cyclists' Federation, The state of national cycling strategies in Europe \(2025, 5. painos\)](#)
7. [Liikenneturva: Turvallinen ajonopeus](#)
8. [Liikenneturva: Jos haluat pelastaa ihmishenkiä, hillitse ajonopeuksia](#)
9. [Liikenneturva: Suhtautuminen taajamanopeuksiin](#)
10. [Liikenneturva: 30 km/h kannattaa](#)
11. [Liikenneturva: Kunnan liikenneturvallisuus](#)
12. [ETSC: 75 % of surveyed cities report fewer road deaths and injuries after lowering speed limits](#)
13. [Eurocities: Cities need EU and national support to deliver lower urban speeds](#)