



Bryssel, 13. lokakuuta 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	30. syyskuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2025) 566 final
Asia:	KOMMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE edistymisestä pyöräilystä annetun julkilausuman täytäntöönpanossa

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2025) 566 final.

Liite: COM(2025) 566 final



Bryssel 30.9.2025
COM(2025) 566 final

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

edistymisestä pyöräilystä annetun julkilausuman täytäntöönpanossa

1. JOHDANTO

Eurooppalainen julkilausuma pyöräilystä¹ on Euroopan parlamentin, neuvoston ja Euroopan komission 3. huhtikuuta 2024 allekirjoittama yhteinen poliittinen lausuma. Se on ensimmäinen asiakirja, jossa tunnustetaan, että pyöräily on yksi kestävimmistä, helppokäyttöisimmistä ja osallistavimmista, edullisimmista ja terveellisimmistä liikenne- ja virkistysmuodoista ja että sillä on suurta lisäarvoa EU:lle ja EU:n taloudelle.

Liikenne on keskeisessä asemassa sosiaalisen osallisuuden ja taloudellisen kehityksen sekä työpaikkojen luomisen ja keskeisten palvelujen saatavuuden edistämisen kannalta. Se aiheuttaa kuitenkin edelleen paljon kasvihuonekaasupäästöjä ja saastumista. Julkilausumalla pyritään saamaan pyöräilyn koko potentiaali käyttöön EU:ssa ja edistämään näiden ongelmien ratkaisemista.

Julkilausuma näyttää suuntaa pyöräilyä koskeville nykyisille ja tuleville linjauksille ja aloitteille.

Siinä esitetään kahdeksan periaatetta ja 36 EU:n, kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason poliittista sitoumusta, joilla ohjataan politiikan tulevaa kehitystä ja toimenpiteiden johdonmukaista täytäntöönpanoa. Vaikka julkilausuma ei ole oikeudellisesti sitova, sillä on huomattava poliittinen merkitys, sillä EU ja sen jäsenvaltiot ovat myös jatkossa yhteisesti vastuussa sen periaatteiden edistämisestä ja täytäntöönpanosta.

Tässä edistymiskertomuksessa esitetään julkilausuman kunkin luvun osalta laaja katsaus pyöräilyä koskevien Euroopan, kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason linjausten, toimenpiteiden ja aloitteiden yhteydessä toteutetuista toiminnoista, jotka edistävät julkilausuman periaatteiden täytäntöönpanoa. Kertomuksessa esitetään esimerkkejä tältä osin saavutetusta edistymisestä ja kuvataan mahdollisia tapoja edistää pyöräilyä sen lisäämiseksi ja helpottamiseksi.

2. I LUKU: PYÖRÄILYÄ KOSKEVIEN LINJAUSTEN KEHITTÄMINEN JA VAHVISTAMINEN

Pyöräilyä annetun eurooppalaisen julkilausuman välittömänä jatkotoimena Euroopan komissio kehotti EU:n tasolla jäsenvaltioita nimeämään pyöräilyn kansalliset yhteyspisteensä. Tässä uudessa pyöräilyyn keskittyvässä verkostossa keskustellaan yhteisistä haasteista, jaetaan parhaita käytäntöjä ja täytäntöönpanotoimenpiteitä sekä seurataan edistymistä EU:n ja kansallisella tasolla. Virallisesti kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmän (EGUM)² osana perustetussa verkostossa ovat mukana 26 jäsenvaltion kansalliset yhteyspisteet³. Jotta varmistetaan osallistava toimintatapa ja useampien sidosryhmien – kuten kunta- ja alueyhdistysten sekä teollisuuden edustajien – aktiivinen osallistuminen, EGUMiin perustettiin erityinen alaryhmä seuraamaan julkilausuman täytäntöönpanoa.

EGUM määrittäi yli 20 kansallista toimenpidettä, mukaan lukien uudet tai hiljattain päivitetty pyöräilyä koskevat strategiat, suunnitelmat, julistukset ja politiikan kehityssuunnitelmat, ja seurasi niitä.⁴ Jotkin näistä toimenpiteistä on otettu käyttöön suoraan julkilausuman seurauksena. Tähän mennessä 14 EU:n jäsenvaltiota on ottanut käyttöön kansallisen pyöräilystrategian tai

¹ EUVL C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² E03863, perustettu [komission päätöksellä \(C\(2022\) 5320\)](#).

³ Edistymiskertomusta laadittaessa Italia ei ollut vielä nimennyt pyöräilyn kansallista yhteyspistettä.

⁴ EGUMin panos edistymiskertomukseen: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

vastaavan suunnitelman.⁵ Useat maat kehittävät uusia toimintasuunnitelmia ja päivittävät tai panevat täytäntöön olemassa olevia suunnitelmia. Esimerkiksi Liettua on ottanut merkittävän askeleen eteenpäin hyväksymällä ensimmäisen kansallisen pyöräilystrategiansa⁶. Se sisältää myös uuden pyöräilyinfrastruktuurin suunnittelua ja muotoilua koskevan asetuksen⁷, jossa vahvistetaan kansalliset standardit turvallisten, esteettömien ja laadukkaiden pyöräilymahdollisuuksien varmistamiseksi.

Julkilausumassa kannustettiin myös kuntien viranomaisia ryhtymään toimiin.

Esimerkiksi Parma (Italia) esitti pyöräilystä annetun eurooppalaisen julkilausuman täytäntöönpanosta sitoumuskirjeen,⁸ jonka mukaan se keskittyy pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen ja parantamiseen, pyöräilyn edistämiseen ensisijaisena päivittäisenä liikennemuotona sekä pyöräilyyn liittyvien yritysten ja palvelujen tukemiseen.

Barcelonan suurkaupunkialue (Espanja) hyväksyi virallisesti pyöräilystä annetun eurooppalaisen julkilausuman suurkaupunkialueen neuvoston täysistunnossa.⁹ Ilmastoneutraaliuden saavuttamiseen tähtäävissä toimissa keskityttiin i) nykyisen pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen, ii) valvottujen pyörien pysäköintitilojen käyttöönottoon ja optimointiin, iii) pyörien yhteiskäytön tukemiseen suurkaupunkialueella ja iv) koulutuksen ja opetuksen järjestämiseen.

Useat EU:n kaupungit ovat myös edistyneet kunnianhimoisten ilmastoneutraaliustavoitteidensa saavuttamiseen tähtäävien pyöräilyä koskevien linjausten ja strategioiden kehittämisessä, mukauttamisessa ja vahvistamisessa ja osoittaneet vahvasti pyrkivänsä tähän myös jatkossa. Ne sitoutuivat näihin tavoitteisiin ilmastokaupunkisopimuksissa¹⁰, jotka ne laativat osana EU:n missiota, jonka tavoitteena on 100 ilmastoneutraalia ja älykästä kaupunkia¹¹. Esimerkiksi Dresdenin (Saksa) tavoitteena on nostaa pyöräilyn osuus 75 prosenttiin vuoteen 2035 mennessä, kun taas Århus (Tanska) haluaa nostaa osuuden 50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Gävle puolestaan pyrkii nousemaan yhdeksi pyöräilyn kärkikaupungeista Ruotsissa vuoteen 2025 mennessä ja kaksinkertaistamaan pyöräilymatkojen määrän vuoteen 2018 verrattuna.

Pyöräilystä annetun EU:n julkilausuman hyväksyminen on innoittanut EU:n rajojen ulkopuolella vastaavia aloitteita, joista yksi on ”Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility”, joka hyväksyttiin vihreää liikkumista käsitelleessä huippukokouksessa, jonka liikenneyhteisö¹² järjesti 6.–7. kesäkuuta 2024 Sarajevossa (Bosnia ja Hertsegovina)¹³.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%2041212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/2546722/11704>.

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

¹² Liikenneyhteisö on kansainvälinen järjestö liikkumisen ja liikenteen alalla. Siinä on mukana 36 osallistujaa: Euroopan unionin jäsenvaltiot, joita edustaa Euroopan komissio, kuusi kaakkoiseurooppalaista osapuolta (Albanian tasavalta, Bosnia ja Hertsegovina, Kosovo*, Montenegro, Pohjois-Makedonian tasavalta ja Serbian tasavalta) ja kolme tarkkailijaosapuolta (Georgia, Moldovan tasavalta ja Ukraina). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> (”Annex II – Pledging for a Greener Future – Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport”).

Pyöräilyn kehittämistä ja lisäämistä EU:ssa vauhdittavat myös useat muut EU:n, kansalliset ja paikalliset toimet.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat

Asetuksessa (EU) 2024/1679¹⁴, joka on jälleen yksi keskeinen virstanpylväs EU:n tasolla, esitetään oikeudellinen vaatimus, jonka mukaan 431 kaupunkialueen on hyväksyttävä kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma vuoteen 2025 mennessä. Siinä säädetään myös multimodaalisten matkustajaliikennekeskusten kehittämisestä vuoteen 2030 mennessä ensimmäisen ja viimeisen osuuden yhteyksien helpottamiseksi, mukaan lukien julkisen liikenteen ja aktiivisen liikkumisen infrastruktuurin käyttömahdollisuus. Asetuksessa edellytetään, että infrastruktuurin rakentamisen tai parantamisen yhteydessä varmistetaan pyöräreittien jatkuvuus ja saavutettavuus ja että rautatieasemien läheisyyteen rakennetaan polkupyörien pysäköintipaikkoja aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi.

Vuoden 2019 ohjeasiakirjan päivitetty versio pyöräilyn tukemisesta ja kannustamisesta osana kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa toimitetaan vuoden 2025 lopussa, ja siihen sisällytetään uusimmat tiedot ja parhaat käytännöt, jotta kaupungeja voidaan auttaa parantamaan pyöräilyinfrastruktuuriaan ja politiikkaansa sekä pyöräilyn edistämistoimiaan.

Monien kaupunkien kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin kuuluu toimenpiteitä, joilla pyöräily asetetaan etusijalle. Esimerkiksi Münsterissä (Saksa) keskitytään laadukkaiden pyöräilyä suosivien katujen rakentamiseen ja pyöräilyverkon parantamiseen, kun taas Barcelonassa (Espanja) laadittiin vuoden 2024 kaupunkiliikennesuunnitelman puitteissa pyöräilyä ja henkilökohtaista liikkumista koskeva ohjelma, jossa keskitytään laajoihin verkon parannuksiin ja pyöräilyinfrastruktuurin turvallisuuden parantamiseen. Bolognassa (Italia) suurkaupunkialueen alueellisen suunnitelman¹⁵ kehittämisen lähtökohdaksi otettiin ensimmäistä kertaa liikennesuunnittelu. Suunnitelmalla autetaan 55:tä suurkaupunkialueen kuntaa yhdenmukaistamaan maankäyttöpolitiikkojaan ja liikkumista koskevia strategioitaan. Tämä toteutetaan yhdistämällä keskeiset operatiiviset välineet ja keskeiset alakohtaiset strategiat, kuten suurkaupunkialueen pyöräilyä koskeva suunnitelma. Vilna nimettiin Euroopan vuoden 2025 vihreäksi pääkaupungiksi¹⁶ vihreän siirtymän edelläkävijänä. Valintaan vaikuttivat muun muassa Vilnan kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman mukaiset pyöräilyä koskevat toimenpiteet, kuten pyöräilyreittien jatkuva kehittäminen ja uusi katuinfrastruktuuristandardi, jossa asetetaan etusijalle aktiivinen liikkuminen.

Liikkumistottumukset

Vuonna 2021 toteutettiin kaikissa EU:n jäsenvaltioissa kattava analyysi, jonka ensimmäiset tulokset raportoitiin vuonna 2022 julkaistussa tutkimuksessa ”Study on New Mobility Patterns in European Cities”¹⁷. Nyt meneillään on tähän analyysiin pohjautuva EU:n tutkimus, jossa tietoja analysoidaan laajemmin, jotta sosiodemografisten ominaisuuksien vaikutuksia matkustuskäyttäytymiseen voidaan ymmärtää paremmin. Tutkimuksessa on tutkittavana useita matkustustapoja, joista yksi on pyöräily. Tutkimuksen tulosten pitäisi antaa lisätietoa pyöräilyn

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities - Euroopan unionin julkaisutoimisto](#); ”New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics”, Euroopan komissio.

yleistymisestä ja mahdollisesta tulevasta kehityksestä. Alustavan analyysin perusteella pyöräilyn osuus on pysynyt kansallisella tasolla suhteellisen tasaisena.

Liikkumisen hallinta

Vuosittain myönnettävällä MOBILITYACTION-palkinnolla¹⁸ annetaan yrityksille, instituutioille, kansalaisjärjestöille, kansalaisaloitteille ja kunnille tunnustusta liikkumisen hallintajärjestelmiin liittyvästä huippuosaamisesta. Kampanjan kahden viime vuoden aikana lukuisat finalistit ovat käynnistäneet vaikuttavia aloitteita pyöräilyn edistämiseksi. Esimerkkejä niistä ovat vuorovaikutteiset verkkoalustat, jotka kannustavat opiskelijoita pyöräilemään tai kävelemään, polkupyörien huoltopalvelut työpaikalla ja kilpailut, jotka kannustavat pyöräilemään kouluun.

Lisäksi monet kaupungit edistävät liikkumisen hallintaa. Budapest (Unkari) erottuu muista työelämän liikkumissuunnitelmallaan, joka kannustaa yrityksiä osallistumaan aktiivisesti työntekijöiden työmatkatottumusten muuttamiseen kestävämpiä liikennevaihtoehtoja suosiviksi. Budapestin suunnitelmaan sisältyvät esimerkiksi pyöräbussia ja työmatkapyöräilyä koskevat aloitteet, joilla edistetään pyöräilyä järjestettyjen pyöräilyryhmien ja työpaikkakampanjoiden avulla.

Euroopan pyöräilijöiden liiton (ECF) raportissa tuodaan esiin, että Saksassa kokeiltu leasingtyösuhdepyörien käyttöönotto osana liikkumisen hallintajärjestelmiä on johtanut siihen, että vuodesta 2019 lähtien leasingpyörien määrä on kasvanut keskimäärin 30 prosenttia vuodessa siten, että vuoden 2024 loppuun mennessä aktiivisessa käytössä oli 2,1 miljoonaa leasingpyörää.¹⁹

Jotta liikkumisen hallintajärjestelmien tehokkuutta voitaisiin tutkia, analysoida ja arvioida siltä kannalta, miten ne vaikuttavat käyttäytymisen muutokseen kohti aktiivista liikkumista, komissio käynnisti vuonna 2024 erillisen menettelyn, jonka perusteella valittu hanke voisi saada 5 miljoonaa euroa rahoitusta.²⁰

Pyöräilyn edistäminen terveellisenä liikenne- tai virkistysmuotona

Vuotuisilla Euroopan vihreä pääkaupunki- ja European Green Leaf -palkinnoilla²¹ annetaan tunnustusta kaupungeille, jotka osoittavat erittäin vahvasti pitävänsä ympäristön kestävyyttä tärkeänä keskeisillä aloilla, kuten ilmanlaadussa, melun vähentämisessä sekä ilmastonmuutoksen hillitsemisessä ja siihen sopeutumisessa. Kestävän kaupunkiliikenteen ratkaisujen, kuten pyöräilyä koskevien toimenpiteiden, edistäminen ja toteuttaminen on tärkeä osa tunnustusta. Myös EU:n Green City Accord²² -aloite, jonka tavoitteena on parantaa kaupunkien ympäristöhallintoa kaikkialla Euroopassa, tukee pyöräilyä siten, että se kannustaa kaupunkia parantamaan ilmanlaatua, vähentämään melusaastetta ja laajentamaan viheralueita, mikä edistää aktiivista ja kestävästä liikkumisesta.

Euroopan liikkujan viikon²³ vuoden 2024 teemana oli yhteinen julkinen tila. Teemaa käsiteltiin valistus- ja edistämiskampanjoissa, joihin osallistui yli 2 700 kuntaa ja kaupunkia yli 45 maasta

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ ”HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change”, koordinointi- ja tukitoimi (5 milj.), alkanut 17.9.2024, päättynyt 16.1.2025.

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en.

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en.

²³ Euroopan komission vuotuinen kestävästä liikkumisesta lippulaivakampanja, <https://mobilityweek.eu/home/>.

eri puolilta maailmaa.²⁴ Turvallinen pyöräilyinfrastruktuuri ja hyvät käytännöt ovat olleet myös EU Road Safety Exchange -ohjelman²⁵ keskiössä.

CIVITAS-aloitteessa järjestettiin julkilausuman täytäntöönpanoa käsittelevä poliittinen tietojenvaihtoorumi²⁶, jossa korostettiin kaikilla tasoilla harjoitettavan yhteistyön merkitystä.

EGUM toi esiin useita kansallisen tason valistuskampanjoita, julkisia kuulemisia ja ammattilaisille suunnattuja koulutuksia ja muita erityisiä osallistumisen muotoja.²⁷ Esimerkiksi Tšekissä käynnistettiin kampanja, jossa keskityttiin kaupunkien ja alueiden liikennettä rauhoittaviin toimiin, kuten pyöräilyn edistämiseen.²⁸ Ranskassa riskien, ympäristön, liikkumisen ja kaupunkisuunnittelun tutkimus- ja asiantuntijakeskus (CEREMA) tarjoaa parhaiden käytäntöjen, haasteiden ja osaamisen vaihtoa varten avoimen yhteistyöfoorumin, johon kuuluu erityinen pyöräilyä käsittelevä ryhmä.²⁹ Foorumi on vapaasti paikallisten viranomaisten, keskushallinnon, yhdistysten, akateemisten laitosten, kansalaisjärjestöjen ja kansalaisyhteiskunnan käytettävissä. Sen kautta voidaan vaihtaa ja levittää uutisia sekä antaa palautetta kaikista pyöräilyyn liittyvistä aiheista (kuten palvelut, koulutus, viestintä, liikkumisen hallinta ja kehittäminen) ja jakaa niihin liittyviä resursseja.

Alueellisella tasolla Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität järjesti jalankulku- ja pyöräliikenteen suunnittelijoille jatkokoulutuksen, jonka tarkoituksena oli auttaa heitä kehittämään osaamistaan ja kannustamaan polkupyöräystävälliseen ja polkupyörälähtöiseen liikennesuunnitteluun.³⁰

Muun muassa Ioannina (Kreikka), Padova (Italia) ja Wrocław (Puola) tarjoavat esimerkkejä kansalaisten osallistamisesta työpajojen, viestintäkampanjoiden ja paikallisten toimintaohjelmien avulla. Ne auttavat muotoilemaan ja validoimaan pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä ja hankkeita kuntatasolla.

Kansainvälisellä tasolla toteutetaan myös arvokkaita aloitteita, joissa tarkastellaan edelleen edistämistoimintaa, tietojen vaihtoa, hyviä käytäntöjä ja koulutusta. Alankomaat käynnisti vuonna 2023 yhdessä Belgian ja Luxemburgin kanssa ACTIVE-ohjelman³¹, jonka tavoitteena on maailmanlaajuinen valmiuksien kehittäminen. Kyseessä on aktiivisen liikkumisen sidosryhmien yhteenliittymä, jonka tavoitteena on kouluttaa 10 000 aktiivisen liikkumisen asiantuntijaa matalan ja keskitulotason maissa 10 vuoden kuluessa.

3. II LUKU: OSALLISTAVAN, KOHTUUHINTAISEN JA TERVEELLISEN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN

Suurin osa EU:n tasolla tapahtuneesta kehityksestä on keskittynyt tietoisuuden lisäämiseen pyöräilyn terveyshyödyistä sekä ilman pilaantumisen ja meluhaittojen vähentämiseen.

Pyöräilyä edistävät toimet edistävät ei-tarttuvien tautien ehkäisemistä ja voivat vähentää kokonaiskuolevuusriskiä 10 prosentilla.³² Ei-tarttuvia tauteja koskevan EU:n Healthier

²⁴ [EUROOPAN LIIKKUJAN VIIKKO, Osallistuneet kunnat ja kaupungit.](#)

²⁵ [https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/.](https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/)

²⁶ [https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma.](https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma)

²⁷ [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en)

²⁸ [https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni.](https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni)

²⁹ [https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo.](https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo)

³⁰ [https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf.](https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf)

³¹ [https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/.](https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/)

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity.](#)

Together -aloitteen³³ puitteissa komissio tukee jäsenvaltioita terveyden edistämässä ja sairauksien ennaltaehkäisyssä. EU4Health-ohjelman³⁴ kautta komissio tukee jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, jäljempänä 'yhteiset toimet', ja sidosryhmien johtamia hankkeita liikunnan, myös pyöräilyn, edistämiseksi. Esimerkkinä voidaan mainita 76 miljoonalla eurolla tuettu yhteinen toimi PreventNCD³⁵, johon kuuluu erityinen terveellisiä elinympäristöjä koskeva työpaketti, jonka avulla pyritään toteuttamaan ja arvioimaan keskeisiin terveyteen vaikuttaviin tekijöihin liittyviä toimenpiteitä, joita ovat esimerkiksi autottomia ympäristöjä ja liikuntaa tai kaupunkiympäristöjä koskevat toimet. Komissio tukee parhaiden ja lupaavien käytäntöjen tunnistamista ja keräämistä kansanterveyttä koskevan EU:n parhaiden käytäntöjen portaalin³⁶ kautta, jossa on saatavilla käytännöllisiä näyttöön perustuvia käytäntöjä, joista voi saada inspiraatiota ja jotka voivat olla siirrettävissä.

Julkilausuman hyväksymisen välittömänä seurauksena osana Horisontti Eurooppa -puiteohjelman missioiden työohjelmaa 2025 (jota tukevat yhdessä syöväntorjunnan missio sekä sataa ilmastoneutraalia ja älykästä kaupunkia koskeva missio) käynnistettiin 12 miljoonan euron arvoinen ehdotuspyyntö, jonka avulla pyritään edelleen lisäämään pyöräilyä sen terveyshyötyjen hyödyntämiseksi ja aktiivisen liikkumisen edistämiseksi EU:n kaupungeissa.³⁷

EU:lla on pitkäaikaiset ilmanlaatua ja ympäristömelua koskevat poliittiset puitteet, joiden tarkoituksena on suojella sen asukkaita.³⁸ Ilmanlaadusta ja sen parantamisesta annetun direktiivin³⁹ äskettäisessä tarkistuksessa mainitaan ilman pilaantumisen vähentämistoimenpiteiden joukossa pyöräily ja kävely, jotka on sisällytettävä ilmanlaatusuunnitelmiin, jotta edistetään siirtymistä aktiiviseen liikkumiseen ja vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin. Vuoden 2025 saasteettomuuden seuranta- ja ennusteraportista⁴⁰ ja uudesta saasteettomuutta kuvaavasta tulostaulusta⁴¹ saadut uusimmat tiedot osoittavat, että vaikka ilmansaasteiden osalta tilanne on parantunut jonkin verran, liikenteen kokonaismelu ei ole vähentynyt merkittävästi. Aktiivisen liikkumisen lisääntyminen voisi edistää ennakoivampia melunhallintastrategioita.

EGUM raportoi kahdeksasta huhtikuun 2024 jälkeen toteutetusta toimenpiteestä, joilla pyritään saamaan kaikki ikäryhmät, sukupuolet ja vähemmistöryhmät mukaan pyöräilemään arjessa. Sähköpyörien käytön edistäminen vaikuttaa toimivan ratkaisuna ensikertalaisille pyöräilyn aloittajille ja ikääntyneille, kun taas tavarapyörät nähdään keinona kannustaa useampia naisia ja perheitä pyöräilemään. EGUMin raportointiin merkittäviin esimerkkeihin kuuluvat naisille

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative - Euroopan komissio.](#)

³⁴ ["EU4Health 2021–2027 – visio terveemmästä Euroopan unionista", Euroopan komissio.](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors".](#)

³⁶ [Best Practice Portal.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure; [wp-12-missions horizon-2025 en.pdf.](#)

³⁸ Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus kaupunkien saastumisesta, [Erityiskertomus 02/2025: "Kaupunkien saastuminen EU:ssa: kaupunkien ilma on puhtaampaa, mutta ne ovat edelleen liian meluisia".](#)

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/2881, annettu 23 päivänä lokakuuta 2024, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Euroopan ympäristökeskuksen ja Yhteisen tutkimuskeskuksen raportti 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

suunnatut koulutusohjelmat⁴² ja eri ryhmille tarjottava maksuton pyöräilyopetus⁴³. Myös aktiivisesta ikääntymisestä⁴⁴ ja aktiivisesta liikkumisesta kouluissa⁴⁵ on olemassa mielenkiintoisia esimerkkejä. Lisäksi kaupungeissa on ilmastokaupunkisopimusten ansiosta nähtävissä monia muita esimerkkejä.⁴⁶

Pyöräilyyn liittyvillä toimenpiteillä voi olla myönteinen rooli liikenneköyhyyden lieventämisessä. Haavoittuviin ryhmiin kohdistettuina tällaisia toimenpiteitä voidaan rahoittaa ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmista⁴⁷, jotka liittyvät sosiaalista ilmastorahastoa koskevan asetuksen⁴⁸ täytäntöönpanoon. Komissio antoi tähän liittyen jäsenvaltioille liikenneköyhyyttä koskevan suosituksen⁴⁹, jossa otetaan huomioon tarve harkita pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä, kuten pyöräilyinfrastruktuuria sekä polkupyörien, sähköpyörien ja tavarapyörien osto- tai vuokraustukia, joilla tuetaan pienituloisia liikenteen käyttäjiä. Lisäksi vuoden 2024 liikenneköyhyyttä koskevassa loppuraportissa⁵⁰ tarkasteltiin mahdollisia indikaattoreita liikenneköyhyyden mittaamiseksi ja tuotiin esiin mahdollisia lieventämisstrategioita. Lopuksi mainittakoon, että Euroopan liikkujan viikko -kampanjan vuoden 2025 teemaksi valittiin ”liikkuminen kuuluu kaikille”⁵¹, painopisteenä liikenneköyhyys.

Pyöräilyn kohtuuhintaisuutta lisäävänä toimenpiteenä jäsenvaltiot voivat soveltaa polkupyörien, myös sähköpyörien, toimitus-, vuokraus- ja korjauspalveluihin alennettuja arvonlisäverokantoja.⁵²

Osallistavan, kohtuuhintaisen ja terveellisen liikkumisen edistämisestä kansallisella ja paikallisella tasolla on useita esimerkkejä.

Slovenia on toteuttanut toimenpiteitä, joilla tuetaan sähköpyörien ostamista⁵³ erityisesti päivittäiseen työssäkäyntiin kaupunkialueilla.

⁴² Esimerkiksi EIT:n kaupunkiliikennettä käsittelevän osaamis- ja innovaatioyhteisön ja BYCS:n kehittämä TandEM Women in Cycling -ohjelma, joka tarjoaa naisille kaikkialla EU:ssa verkko- ja lähikoulutusta, jonka pohjalta he voivat järjestää pyöräilyopetusta muille naisille (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Esimerkiksi Lyonin metropolialueen Vélo-école-aloite, joka tarjoaa ilmaista pyöräilykoulutusta ja edistää osallisuutta ja esteettömyyttä (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Esimerkiksi EU:n rahoittaman ENTOURAGE-hankkeen myötä laadittu ”A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities”, joka tarjoaa välineistön kaupungeille, jotka haluavat edistää aktiivista liikkumista väestön ikääntyessä ([Age-friendly cycling – Towards inclusive urban mobility](https://www.agefriendlycycling.eu)).

⁴⁵ Esimerkiksi Saksassa toteutettu kansallinen kävelyä ja pyöräilyä kouluissa edistänyt hanke, jossa tuettiin aktiivisesti perus- ja keskiasteen kouluja, jotta ne voisivat tarkistaa, että pyöräily ja kävely on koulussa ja sitä ympäröivillä alueilla esteetöntä (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en

⁴⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/955, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta ja asetuksen (EU) 2021/1060 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: <https://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>): liikenneköyhyydeksi määritellään se, että ”henkilöt ja kotitaloudet eivät pysty kattamaan yksityisen tai julkisen liikenteen kustannuksia tai se on heille vaikeaa tai henkilöillä ja kotitalouksilla ei ole mahdollisuutta tai heillä on vaikeuksia saada liikennepalveluja, jotka ovat tarpeen, jotta he saisivat pääsyn olennaisiin sosioekonomisiin palveluihin ja toimiin, kansalliset ja maantieteelliset olosuhteet huomioon ottaen”.

⁴⁹ Komission suositus C(2025) 3068 final, annettu 22 päivänä toukokuuta 2025 liikenneköyhyydestä: varmistetaan kohtuuhintainen, saavutettava ja esteetön sekä oikeudenmukainen liikkuminen (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/fin>).

⁵⁰ Vuoden 2024 loppukertomus – ”Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies”, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Neuvoston direktiivi (EU) 2022/542, (EUVL L 107, 6.4.2022, s. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

Leipzig (Saksa) sisällytti ilmastokaupunkisopimukseensa toimenpiteitä, joilla yrityksille tarjotaan tukea tavarapyörien hankintaan. Se osallistuu myös hiilineutraalin logistiikan pilottihankkeisiin.

Alankomaissa kannustetaan Kis de Fiets! (Valitse pyörä) -kampanjalla yrityksiä maksamaan työntekijöilleen 23 sentin veroton korvaus kilometriä kohti. Infrastruktuuri- ja vesihuoltoministeriö käynnistämän kampanjan tavoitteena on kannustaa työnantajia motivoimaan henkilöstöään pyöräilemään useammin järjestämällä hyvät pyöräilymahdollisuudet ja tarjoamalla pyöräilijöille kilometrikorvaus.

Portugalissa polkupyörien myyntiin on sovellettu alennettua 6 prosentin arvonlisäverokantaa vuodesta 2023 lähtien. ECF seuraa verkon kautta noin 300:aa pyöräilyyn liittyvää kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason verokannustin- ja hankintatukijärjestelmää.⁵⁴

Liikennemuotosiirtymän edistämiseksi Tukholmassa (Ruotsi) hyödynnetään Bike2Green-hankkeessa⁵⁵ pyöräilyn edistämässä pelillistämistä. Euroopan sosiaalirahasto plussan työllisyyden ja sosiaalisen innovoinnin (EaSI-ohjelma) toimintalohkosta rahoitetussa hankkeessa kehitetään patentoituja ohjelmistoja, joilla seurataan ja pyörämatkoja ja palkitaan niistä kilometrikorvauksilla ja rahapalkinnoilla.

4. III LUKU: PYÖRÄILYINFRASTRUKTUURIN LAAJENTAMINEN JA PARANTAMINEN

Pyöräilyn käytön lisäämiseksi on tarpeen parantaa pyöräilyinfrastruktuurin laatua, määrää, jatkuvuutta, turvallisuutta ja houkuttelevuutta. Infrastruktuuria on myös mukautettava nykyisiin ja tuleviin vaatimuksiin, mukaan lukien tavarapyörät (jotka ovat usein leveämpiä), perävaunulliset pyörät (jotka ovat pidempiä) ja eri nopeuksilla liikkuvat pyöräilijät.⁵⁶ Sidosryhmien mukaan Euroopan pyöräilyinfrastruktuuria voitaisiin parantaa seuraavilla aloilla: i) pyörälogistiikan infrastruktuuri (esim. mikrokeskittymät), ii) turvalliset polkupyörien pysäköintiratkaisut, kuten suojatut pysäköintipaikat juna-asemilla ja pyörälaatikot kaupunkialueilla, iii) latausinfrastruktuuri rakennuksissa ja työpaikoilla mutta myös tärkeissä yhteisökeskuksissa ja vilkkaissa paikoissa, kuten supermarketeissa, iv) infrastruktuuri polkupyörien kuljettamiseen junissa ja v) pyöräilyinfrastruktuurin yleinen turvallisuus.⁵⁷

Samanaikaisesti komissio laatii parhaillaan ohjeasiakirjaa turvallisen infrastruktuurin suunnittelusta ja laadusta suojattomien tienkäyttäjien, kuten pyöräilijöiden ja mikroliikennevälineiden käyttäjien, kannalta.⁵⁸ Erityinen tutkimus⁵⁹, jonka tulosten odotetaan valmistuvan vuonna 2026, auttaa kyseisten ohjeiden laatimisessa. Jäsenvaltioille annettavissa ohjeissa ja tähän työhön pohjautuvissa turvallisuustoimenpiteissä käsitellään muun muassa suojattomien tienkäyttäjien infrastruktuurin erottamista liikenneinfrastruktuurista tarpeen mukaan tai nopeudenhallintaa ja erilaisia liikennettä rauhoittavia toimenpiteitä. Tämä voisi myös parantaa kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta ja antaa tietoa sellaisesta tienvarsien turvallisesta suunnittelusta, jolla rajoitetaan traumausten vakavuutta onnettomuustilanteissa.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green, ECF](#).

⁵⁶ EGUMin kertomus kaupunkiliikenteen tulevaisuudesta sekä osallistavasta ja kestävästä kaupunkitilasta: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵⁷ Liikkumisen teollista ekosysteemiä koskeva EU:n siirtymäväylä, tammikuu 2024 ("[Mobility transition pathway](#)").

⁵⁸ Kuten tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta Euroopan parlamentin ja neuvoston 19 päivänä marraskuuta 2008 annetun direktiivin 2008/96/EY (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59, EUVL L 183, 9.7.2019, s. 15) 4 artiklan 6 kohdassa edellytetään.

⁵⁹ Ohjeet myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelusta sekä tieinfrastruktuurin laatuvaatimuksista suojattomien tienkäyttäjien kannalta.

EGUM on myös antanut paikallisviranomaisille tietoa pyöräilyinfrastruktuurin turvallisuuden parantamisen tarpeesta, kun tarkastellaan kaupunkiliikenteen tulevia suuntauksia ja otetaan huomioon pyöräilyyn liittyvien toimenpiteiden lisääntyminen kestävässä kaupunkisuunnittelussa.⁶⁰

Rakennusten energiatehokkuutta koskeva direktiivi⁶¹ auttaa myös lisäämään pyöräilyn houkuttelevuutta ottamalla käyttöön oikeudellisia vaatimuksia, jotka koskevat polkupyörien pysäköintipaikkojen vähimmäismäärää työpaikoilla tai asuinrakennuksissa sekä latausmahdollisuuksien myöhempää asentamista. Hyviä esimerkkejä tämän direktiivin saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä on jo kaikkialla Euroopassa, esimerkiksi Portugalissa⁶², Ranskassa⁶³, ja Belgiassa⁶⁴.

Monissa kaupungeissa on nähtävissä lukuisia esimerkkejä toimista, joissa keskitytään pyöräilyverkon parantamiseen ja yhteyksien varmistamiseen. Lund (Ruotsi) erottuu muista siten, että siellä on otettu huomioon yhteydet kaupungin ja maaseudun välillä ja tunnustettu kaupungin sekä lähiö- ja maaseutuyhteisöjen välisten saumattomien liikenneyhteyksien merkitys rakentamalla polkupyörille seitsemän kaupunkiin ja pois kaupungista johtavaa niin kutsuttua superreittiä (yhteensä 81 km). Taurage (Liettua) sitoutui pyöräilyinfrastruktuurin laajentamiseen virkistysalueiden läheisyydessä sijaitseville syrjäisille alueille ja siirtolapuutarhoihin (noin 86 km uusia pyöräteitä). Ljubljana (Slovenia) laajensi pyöräilyverkostoa sekä kaupungissa että sitä ympäröivällä alueella siten, että kaupunki yhdistettiin valtakunnallisiin pyöräilyreitteihin. Samalla parannettiin pyöräpysäköintiä ja turvallisia säilytystiloja.

5. IV LUKU: PYÖRÄILYYN TEHTÄVIEN INVESTOINTIEN LISÄÄMINEN JA SUOTUISIEN PYÖRÄILYOLOSUHTEIDEN LUOMINEN

Investoinnit ovat keskeisessä asemassa pyöräilyn lisäämisessä. Jäsenvaltioille ja paikallisviranomaisille on viime vuosina annettu EU:n tasolla käyttöön merkittäviä taloudellisia resursseja. EU:n koheesiopolitiikka tarjoaa jäsenvaltioille keskeisen rahoituslähteen pyöräilyinfrastruktuuria varten kansallisten, alueellisten ja rajatylittävien ohjelmien kautta.

Erityisesti Euroopan aluekehitysrahastosta myönnetään valtaosa pyöräilyyn liittyvien investointien määrärahoista. Yhteensä 21 jäsenvaltiossa ja merkittävässä määrässä rajatylittäviä ohjelmia on suunniteltu erityisiä pyöräilyinvestointeja.⁶⁵ Vuosina 2014–2020 investoitiin pyöräteiden ja jalankulkureittien rakentamiseen kaikkialla EU:ssa 2,1 miljardia euroa, kun edellisellä rahoituskaudella 2007–2013 määrä oli 700 miljoonaa euroa. Nykyisellä ohjelmakaudella 2021–2027 pyöräilyyn liittyviin investointeihin on varattu 4,5 miljardia euroa, josta EU:n myöntämiä varoja on 3,2 miljardia euroa ja kansallisia varoja 1,3 miljardia euroa. Tällä määrällä on tarkoitus rakentaa uusia pyöräteitä tai parantaa pyöräteitä yli 12 000 kilometrin matkalta. Myös rajatylittävää pyöräilyinfrastruktuuria parantavia hankkeita toteutetaan erityisesti Interreg-ohjelmissa. Niitä ei ole tarkoitettu ainoastaan matkailun

⁶⁰ EGUMin kertomus: [”Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe”](#).

⁶¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/1275, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, rakennusten energiatehokkuudesta (EUVL L 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Rakennusten energiatehokkuutta koskevaan direktiiviin EU 2024/1275 pohjautuvia toimia, joita on laajennettu edelleen.

⁶³ Parhaiden käytäntöjen kehittäminen pyörien pysäköintiin rakennuksissa: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Flanderin alueella laadittiin polkupyörille tarkoitettuja tiloja koskeva käsikirja ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)), jossa on oma pyöräpysäköinti-infrastruktuuria käsittelevä luku.

⁶⁵ [”#EURegioDataStories – Exploring investments 2021–2027: support to cycling infrastructure”](#).

edistämiseen vaan myös tarjoamaan vaihtoehto auton käytölle rajatylittävillä työmatkoilla. Vuodesta 2021 lähtien Interreg-ohjelmissa on osoitettu pyöräilyhankkeisiin noin 163 miljoonaa euroa.

Maaseudulla pyöräilyaloitteisiin ja -hankkeisiin voi saada tukea myös vuosien 2023–2027 yhteisestä maatalouspolitiikasta (YMP). Esimerkkejä tällaisista hankkeista ovat entisen rautatielinjan muuttaminen viherpyörätieksi, pyöräilijöiden kokoontumisten järjestäminen sosiaalisen vuorovaikutuksen ja kotouttamisen edistämiseksi, sähköpyörien latausasemat, pyöräilyreittien ja ilmastoystävällisten liikkumiskäytäntöjen rakentaminen, matkailijoiden pyöräilyreittien edistäminen sekä pyöräilytapahtumien järjestäminen maaseudun elämänlaadun ja vetovoimaisuuden parantamiseksi.⁶⁶ Tämä on linjassa niiden tavoitteiden ja aloitteiden kanssa, jotka sisältyvät Euroopan pitkän aikavälin maaseutuvisioon⁶⁷, jossa jäsenvaltioita ja alueita kehoitetaan kehittämään kestäviä maaseudun liikennettä ja liikkumista koskevia strategioita, jotka edellyttävät muun muassa pyrkimyksiä tukea päästöttömiä liikkumiskäytäntöjä, kuten pyöräilyä, pyöräteitä ja multimodaalisia yhteyksiä aktiivinen liikenne mukaan lukien.

Elpymis- ja palautumistukiväline tarjoaa kansallisten elpymis- ja palautumissuunnitelmien kautta myös merkittäviä resursseja kestäväan liikkumiseen. Jäsenvaltioille osoitettiin yhteensä 650 miljardia euroa avustuksina ja lainoina NextGenerationEU -ohjelman puitteissa. Useisiin toimenpiteisiin sisältyy pyöräilyinfrastruktuurin tukeminen.⁶⁸ Elpymis- ja palautumistukivälineestä pyöräilyyn liittyviin hankkeisiin varatun kokonaismäärän arvioidaan olevan 1,3 miljardia euroa.

Edellä mainitun sosiaalisen ilmaston rahaston kautta on mahdollisesti äskettäin saatu lisää rahoitusmahdollisuuksia. Vaikka jäsenvaltiot voivat joustaa rahoituksen painopisteiden asettamisessa, sosiaalista ilmaston rahastoa koskevassa asetuksessa vahvistetaan selkeä luettelo tukikelpoisista toimenpiteistä ja investoinneista, jotka voidaan sisällyttää suunnitelmiin. Päästöttömät ja vähäpäästöiset liikkumis- ja liikennepäätökset, kuten polkupyörähaastattelut, ovat tukikelpoisia, kuten myös esimerkiksi jaettuun liikkumispalveluihin (esim. polkupyörien yhteiskäyttöön) tarkoitettujen liikenteen arvosetelit ja pyöräilyinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit.

EGUM on antanut hyödyllisiä näkemyksiä ja esimerkkejä hyvistä käytännöistä, jotka koskevat mahdollisia pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä, joita voitaisiin tukea sosiaalisesta ilmaston rahastosta.⁶⁹ Esimerkkejä niistä ovat paikallisviranomaisien tukeminen pyöräilyinfrastruktuurin parantamisessa ja rautatieasemien yhdistäminen julkisiin keskuksiin, kuten kouluihin ja terveydenhuoltolaitoksiin (4,7 miljoonaa euroa Espanjan liikenneministeriöltä 10 pieneen kuntaan⁷⁰) tai taloudellisten kannustimien tarjoaminen yrittäjille ja pk-yrityksille tavarapyörien ja perävaunujen hankintoihin (enimmillään 4 000

⁶⁶ Rahoitus Leader-välineen avulla toteutettavien paikallisten kehittämisstrategioiden, älykkäiden kylien strategioiden sekä maaseudun peruspalveluihin ja infrastruktuuriin tehtävien investointien kautta. Leader-välineestä rahoitetaan paikallisia kehittämisstrategioita kaikilla Euroopan maaseutualueilla YMP:n puitteissa EU:n 5 miljardin euron määrärahalta vuosina 2023–2027.

⁶⁷ [COM/2021/345_final:EU:n pitkän aikavälin maaseutuvisio – Vahvat, verkottuneet, selviytymiskykyiset ja vauraat maaseutualueet vuoteen 2040 mennessä.](#)

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2: Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle elpymis- ja palautumistukivälineen täytäntöönpanosta: Eteenpäin mennään: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_en?filename=COM_2023_545_1_EN_0.pdf.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>.

euroa tavarapyöriä ja 2 000 euroa perävaunuja varten Brysselin pääkaupunkiseudun (Belgia) antamana alueellisen taloudellisen laajentamisen avustuksena⁷¹).

Kaupunkien toimittamien 39 arvioidun investointisuunnitelman alustavan analyysin perusteella ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan mission rahoituskeskus on arvioinut, että pyöräily- ja jalankulkuinfrastruktuuriin suunniteltuihin investointeihin on varattu yli 4 miljardia euroa.

6. V LUKU: LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN JA MUUT TURVALLISUUTTA LISÄÄVÄT TOIMET

Pyöräilyn yleistymisen myötä turvallisuushaasteisiin kiinnitetään enemmän huomiota, sillä pyöräilijöihin kohdistuu tieliikenneonnettomuuksissa suhteettoman kielteinen vaikutus erityisesti kaupunkialueilla. Pyöräilijät ovat EU:ssa ainoa tienkäyttäjryhmä, jossa kuolemantapausten määrä on kasvanut viimeisen vuosikymmenen aikana.⁷² EU:n tieliikennekuolemia koskevien alustavien lukujen⁷³ mukaan tilanne paranee edelleen hitaasti. Saatavilla olevat tiedot osoittavat, että pyöräilijöiden osuus kaikista kuolemantapauksista on 10 prosenttia. Suojattomien tienkäyttäjien (jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja moottorikäyttöisten kaksipyöräisten ajoneuvojen ja henkilökohtaisten kulkuvälineiden) osuus kaikista kuolemantapauksista kaupunkialueilla on lähes 70 prosenttia. Vielä useammat saavat vakavia vammoja. Tiedetään myös, että pyöräilijöille tapahtuneiden muiden kuin kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien määrä ilmoitetaan huomattavasti liian pieneksi. Koska viralliset liikennetilastot ovat usein yksinomaan poliisin toimittamia, onnettomuudet, joista ei ole ilmoitettu poliisille, jäävät usein havaitsematta. Tästä syystä suuri määrä loukkaantumiseen tai aineelliseen vahinkoon johtaneita törmäyksiä jää ilmoittamatta.

Liikenneturvallisuutta koskevien sääntöjen täytäntöönpanon varmistaminen etenee jälleen, kun EU:n ajokorttisääntöjen⁷⁴ päivitetään Euroopan parlamentin ja neuvoston päästyä asiasta maaliskuussa 2025 väliaikaiseen sopimukseen. Uusissa säännöissä mukautetaan koulutus- ja testausvaatimuksia suojattomien tienkäyttäjien suojelemiseksi entistä paremmin ja korostetaan entistä enemmän näiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Direktiivi 2024/3237⁷⁵ auttaa myös parantamaan pyöräilijöiden turvallisuutta varmistamalla, että vaarallisista ajorikkomuksista, kuten vaarallisesta ohituksesta ja onnettomuuspaikalta pakenemisesta, rangaistaan johdonmukaisesti kaikkialla EU:ssa riippumatta siitä, missä maassa rikkomus tapahtuu. Tärkeää on se, että tarkistus kattaa myös pyöräkaistojen väärinkäyttöön liittyvät rikokset. Jotta suojattomien tienkäyttäjien liikenneturvallisuudesta voitaisiin saada lisää tietoa ja näkemyksiä, Horisontti Eurooppa -ohjelman klusterin 5 vuoden 2025 työohjelman puitteissa on suunniteltu

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Vuoden 2024 liikenneturvallisuustilastot – Euroopan komissio: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

⁷⁴ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/3237, annettu 19 päivänä joulukuuta 2024, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennetrikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta (EUVL L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eng>).

erityinen tutkimusaihe, jossa keskitytään pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja mikroliikennevälineiden käyttäjien turvallisuuteen.⁷⁶

Komissio julkaisi vuonna 2024 tutkimuksen tarpeesta yhdenmukaistetuille säännöille, joilla tuetaan mikroliikenteen lisäämistä ja henkilökohtaisten kulkuvälineiden liikenneturvallisuuden parantamista.⁷⁷ Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, olisiko yhdenmukaistetun eurooppalaisen henkilökohtaisia kulkuvälineitä koskevan sääntelyn laatiminen toteutettavissa ja toivottavaa. Tutkimuksessa tarkasteltiin myös sähköpyöriin sovellettavaa sääntelykehystä ja sitä, miten sitä voidaan parantaa, jotta sähköpyörien käyttöönotto nopeutuisi. Tutkimuksessa ehdotettiin useita sääntelyvaihtoehtoja.

EGUM keräsi useita palautteita ja tapaustutkimuksia, joissa annettiin esimerkkejä siitä, miten valistustoimia ja liikenneturvallisuuskampanjoita toteutettiin. Kiinnostavia esimerkkejä olivat muun muassa seuraavat: i) Ranskassa laadittu kattava kansallinen raportti⁷⁸, jossa käsitellään moottoriajoneuvoväkivaltaa ja julkisten tilojen jakamista eri tienkäyttäjryhmien välillä, sekä raportissa annetut suositukset; ja ii) Maltan valtakunnallinen kampanja, joka kattaa kaikki ikäryhmät ja laajan joukon sidosryhmiä ja jota johtaa kansallinen liikennealan sääntelyviranomainen ja johon osallistuu luovan taiteen opiskelijoita.⁷⁹ Saksassa tuetaan laajasti sähköavusteisten pyörien turvallista käyttöä koskevia kampanjoita⁸⁰ sekä liikenneturvallisuuspäivien ja turvallisen pyöräilyn edistämistä⁸¹, tähän kuuluvat esimerkiksi kohdennettu liikenneopetus lapsille⁸² ja pyöräilyopetus ikäihmisille⁸³. Viimeisenä mutta ei vähäisimpänä mainittakoon, että Portugali on kehittänyt kouluihin keskittyvää pyöräilyopetusta koskevan kansallisen kehyksen⁸⁴ ja tarjonnut yli 1 000 koululle koko maassa yli 20 000 polkupyörää ja 2 000 turvapakkausta.

Jotkin jäsenvaltiot ovat ryhtyneet toimiin pyörävarkauksien torjumiseksi.⁸⁵ Esimerkiksi Ranskassa otettiin jo vuonna 2021 käyttöön uusien polkupyörien tunnistamista koskeva oikeudellinen velvoite. Vuoteen 2025 mennessä yli 7 miljoonassa polkupyörässä Ranskassa oli tunnistemerkintä.⁸⁶ Belgia käynnisti vuonna 2024 MyBike-alustan⁸⁷, liittovaltion ja aluehallinnon vapaaehtoisen aloitteen, jossa pyritään estämään pyörävarkauksia polkupyörien merkinnöillä. Vaikka muutamista muista kansallisista tai paikallisista merkintä- ja/tai rekisteröintijärjestelmistä on olemassa tietoja, asiasta ei ole vielä kattavaa yleiskuvaa eri jäsenvaltioista.

⁷⁶ Alkanut 16.9.2025, päättyy 20.1.2026: aihe ”[HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](#)”.

⁷⁷ Tutkimus tarpeesta yhdenmukaistetuille säännöille, joilla tuetaan mikroliikenteen lisäämistä ja henkilökohtaisten kulkuvälineiden liikenneturvallisuuden parantamista, loppukertomus, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#)

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#).

⁸⁵ ”[Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate](#)”, ECF.

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

7. VI LUKU: LAADUKKAIDEN VIHREIDEN TYÖPAIKKOJEN TUKEMINEN JA MAAILMANLUOKAN EUROOPPALAISEN PYÖRÄILYTEOLLISUUDEN KEHITTÄMINEN

Vuoden 2024 kertomuksessa liikkumisen teollista ekosysteemiä koskevasta EU:n siirtymäväylästä⁸⁸ tarkastellaan liikkumista keskeisenä teollisena ekosysteeminä. Auto-, vesi- ja rautatieliikenteen ohella siirtymäväylässä oli ensimmäistä kertaa mukana pyöräilyteollisuus. Kertomuksessa korostettiin, että EU:n pyöräilyn arvoketju – valmistus, pyöräilyinfrastruktuuri, pyörämatkailu, polkupyörien vuokraus, pyörälogistiikka ja muut palvelut – tarjoaa 1,3 miljoonaa työpaikkaa ja tuottaa Euroopan unionin BKT:hen 21 miljardia euroa. EU:n pyöräilyn toimitusketju kattaa yli 1 000 pientä ja keskisuurta yritystä.⁸⁹

Komissio suhtautui myönteisesti sidosryhmien lupauksiin i) pienentää polkupyörien ja sähköpyörien tuotantoon liittyvää ympäristö- ja ilmastojalanjälkeä; ii) asettaa tavoitteita ja panna täytäntöön kestäviä käytäntöjä; ja iii) tukea pyöräilyä vartenotettavana ja kestäväenä liikennemuotona. Esimerkkinä mainittakoon, että kansalliset, alueelliset ja paikalliset viranomaiset sitoutuivat investoimaan polkupyörien ja muiden henkilökohtaisten kulkuvälineiden pysäköintiasemiin. Yritykset tarjoutuivat tukemaan ammatillista koulutusta, toteuttamaan toimenpiteitä uusien osaajien houkuttelemiseksi ja käynnistämään pyöräilyteollisuudessa naisille suunnattuja koulutusohjelmia.

Sidosryhmien ja teollisuuden tietojen mukaan⁹⁰ vuonna 2022 myytiin 20 miljoonaa pyörää, joista 5,5 miljoonaa oli sähköpyöriä. EU:ssa koottiin 15,3 miljoonaa pyörää, joiden kaikista osista 45–50 prosenttia oli valmistettu Euroopassa.

Eurostatin vuoden 2024 raportin⁹¹ mukaan vuonna 2023 EU:ssa valmistettiin 9,7 miljoonaa polkupyörää, mikä on 24 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2022, jolloin valmistettiin 12,7 miljoonaa polkupyörää. Vuonna 2023 suurin polkupyörien valmistaja oli Portugali, jossa niitä valmistettiin 1,8 miljoonaa. Seuraavaksi suurimmat olivat Romania (1,5 miljoonaa), Italia (1,2 miljoonaa) ja Puola (0,8 miljoonaa). Tiedot osoittavat, että 17:stä raportissa mukana olleesta EU-maasta 14:ssä polkupyörien tuotanto väheni vuosina 2022–2023. Nousevilla tuotantokustannuksilla, jatkuvilla toimitusketjun häiriöillä ja taloudellisilla epävarmuustekijöillä on ollut pyöräilyteollisuuteen merkittävä vaikutus. Vuonna 2023 EU vei (sekä sähköisiä että muita kuin sähköisiä) polkupyöriä 1,03 miljardin euron arvosta, mikä on 10 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2022. Tuonnin arvo oli 1,98 miljardia euroa, mikä on 21 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2022.⁹²

EU:lla on maailmanlaajuinen johtoasema pyörien yhteiskäytössä ja pyöräilyyn liittyvien palvelujen kehittämisessä (esimerkiksi tilauspalvelut, korjaus tai pyörämatkailu). Sidosryhmiltä saadaan kuitenkin edelleen ilmoituksia hinnoitteluun liittyvistä merkittävistä haasteista (esim. EU:n ulkopuolisissa maissa valmistetut pyörät ja sähköpyörät voivat osittain valtion tukien vuoksi olla 30–70 prosenttia halvempia).

EU:n kaupan suojatoimet (eli polkumyynnin, tukien ja toimenpiteiden kiertämisen vastaiset toimenpiteet) ovat auttaneet suojelemaan EU:n teollisuutta epäterveiltä kaupan käytännöiltä ja vilpilliseltä kilpailulta. Jotta voitaisiin osoittaa pyöräilyn taloudellinen merkitys osana kestäväää liikennettä, on tehty tutkimuksia, joissa on keskitytty tiettyihin jäsenvaltioihin. Esimerkkeinä

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\)](#).

⁹⁰ ”CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast”.

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

mainittakoon tutkimus pyöräilytaloudesta Belgiassa⁹³ sekä pyöräilyalan nykytilaa ja suuntauksia Alankomaissa koskeva tutkimus⁹⁴.

Ranska tarjoaa arvokkaan esimerkin teollisuudelle kansallisella tasolla annetusta tuesta: osana France 2030 -ohjelmaa käynnistetyllä hankepyynnöllä tuetaan polkupyöräteollisuuden pyrkimyksiä valmistaa polkupyöriä ja niihin liittyviä laitteita Ranskassa.⁹⁵ Ranska on myös laatinut Filière vélo -aloitteen⁹⁶, joka kokoaa yhteen yhdistykset sekä taloudelliset, institutionaaliset ja alueelliset sidosryhmät ja jolla edistetään yhteistä visiota ja yhteisiä toimenpiteitä pyöräilyteollisuuden eri liiketoimintasegmenttien kehittämiseksi Ranskan kaikilla alueilla.

8. VII LUKU: MULTIMODAAALISUUDEN JA PYÖRÄILYMATKAILUN TUKEMINEN

Multimodaalisuus kuuluu kestävän kaupunkiliikenteen ohjaaviin periaatteisiin. Julkilausumassa korostetaan pyöräilyn keskeistä roolia multimodaalisten yhteyksien parantamisessa, myös matkailun osalta, erityisesti yhdistettynä juniin ja linja-autoihin, niin kaupunki- kuin maaseutualueillakin. Multimodaalisten ratkaisujen edistämistä yhdistämällä pyöräily muihin liikennemuotoihin on viime vuosina käsitelty useissa lainsäädännöllisissä ja poliittisissa aloitteissa. Tarkistettu asetus rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista⁹⁷ sisältää uusia ja parannettuja sääntöjä pyörien kuljettamisesta junissa. Siinä määrätään myös, että kesäkuusta 2025 alkaen uusien ja merkittävästi parannettujen junien hankintamenettelyihin on sisällyttävä vaatimus vähintään neljästä koottujen (ei pelkästään taitettujen) polkupyörien kuljetukseen varatusta tilasta.⁹⁸ Jäsenvaltiot voivat myös päättää asettaa tiettyntyyppisten palvelujen osalta vähimmäismääräksi neljää suuremman määrän. Näitä sääntöjä sovelletaan kaikkeen rautateiden henkilöliikenteeseen EU:ssa.⁹⁹

Kestävä liikkuminen, myös pyöräily, on näkyvä osa matkailun siirtymäväylää¹⁰⁰. Viimeisimmässä tilannekatsauksessa esitetään täytäntöönpanon mitattavissa olevia edistysaskeleita: useat sidosryhmien sekä alue- ja paikallisviranomaisten esittämät lupaukset koskevat pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä, kuten alue- ja paikallishallintojen toimia, joilla kehitetään ja parannetaan pyöräilyinfrastruktuuria ja latausasemia, sekä kansalaisjärjestöjen asettamia konkreettisia tavoitteita, joilla lisätään aktiivista ja kestävästä liikkumisesta, erityisesti pyörämatkailua.¹⁰¹ EU:n kestävän matkailun strategiaa kehitetään parhailaan, ja se julkaistaan vuonna 2026: sen tavoitteena on luoda kilpailukykyinen, kestävä ja osallistava matkailumalli, ja siinä keskitytään myös kestävästä liikkumisesta keskeisillä painopistealoilla.

⁹³ Transport & Mobility Leuvenin (TML) suorittama tutkimus: <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Alankomaiden polkupyöräalan kansainvälinen ansaintapotentiaali: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/782, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2021, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu) (EUVL L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Rautatieyritykset voivat suunnitelmissaan asettaa kuljetettavien polkupyörien määräksi jonkin muun. Kun rautatieyritykset päättävät laatia tällaisia suunnitelmia, niiden on kuultava yleisöä.

⁹⁹ Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää vapauttaa kaupunki- ja esikaupunkialueiden rautateiden henkilöliikenteen näistä erityissäännöistä, jotka koskevat polkupyörien kuljettamista junissa. Vain kuusi jäsenvaltiota ilmoitti komissiolle kyseisiä palveluja koskevista täydellisistä (AT, HU, PT, RO, SK) tai osittaisista (FR) vapautuksista. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

Kansallisella tasolla EGUM onnistui löytämään multimodaalisiin yhteyksiin ja pyörämatkailuun liittyviä innostavia esimerkkejä. Tšekin kaupunkiliikennettä koskevan kumppanuuden puitteissa toteutetaan yhdessä Tšekin liikenneministeriön kanssa kaksitahoista toimintamallia, jolla tuetaan multimodaalisuutta ja pyörämatkailua. Ne pyrkivät lisäämään synergioita pyöräilyn ja julkisen liikenteen välillä koko alueella Danube Active2&Public Transport (A2PT) -hankkeen¹⁰² avulla. Tämä toteutetaan parantamalla polkupyörien kuljetusmahdollisuuksia linja-autoissa ja junissa, parantamalla turvallista pysäköintiä liikennekeskuksissa ja tukemalla verkossa toimivaa pyöräilykarttaportaalia, jonka avulla kunnat voidaan yhdistää turvalliseen liikennereittiverkostoon, jota voidaan käyttää työhön, opiskeluun, vapaa-aikaan tai matkailuun liittyviin pyörämatkoihin. Espanjan liikenteen ja kestävän liikkumisen ministeriö on hiljattain aktivoinut kuntien käytettäväksi 10 miljoonaa euroa uusien julkisten polkupyörien yhteiskäyttöjärjestelmien toteuttamiseen ja nykyisten järjestelmien laajentamiseen.¹⁰³ Ranskassa sidosryhmät laativat kansallisen pyörämatkailustrategian.¹⁰⁴ Saksassa liittovaltion hallitus tukee erityisestä rahoitusohjelmasta erilaisia toimenpiteitä, joilla yhdistetään julkinen liikenne ja pyöräily koko maassa. Tämä kattaa valvotut pysäköintitilat yksityispyörille joukkoliikenteen keskusasemilla ja pysäkeillä.¹⁰⁵

9. VIII LUKU: PYÖRÄILYÄ KOSKEVIEN TIETOJEN KERÄÄMISEN PARANTAMINEN

EU:n laajuisten pyöräilyä koskevien tietojen, yhdenmukaisen tiedonkeruun ja edistymisen seurantamenetelmien puute aiheuttavat yhdessä merkittävän tietopuutteen.

EU:n rahoittaman Euroopan unionin pyöräilyinfrastruktuurin nykytilaa ja mahdollista kehittämistä koskevan tutkimuksen (Cycling Counts -tutkimus) tarkoituksena on luoda **EU:n laajuinen pyöräilyinfrastruktuurin perustaso**. Siinä esitetään menetelmä pyöräilyä koskevien tietojen keräämiseksi ja edistymisen seuraamiseksi neljällä osa-alueella: pyöräilyverkosto, pyörien käyttö, pyöräilijöiden turvallisuus ja pyöräilyyn liittyvät palvelut. Tähän mennessä alustavien tulosten avulla on pystytty tunnistamaan EU:n tasolla yli **900 000 kilometriä pyöräteitä ja kaistaverkostoa**.¹⁰⁶ Tutkimus näyttää myös vahvistavan, että infrastruktuurin maantieteellinen kattavuus ja laatuparametrit vaihtelevat suuresti tunnistettujen kansallisten, alueellisten ja paikallisten tietoaaineistojen välillä. Pyöräilyä koskevat tiedot ovat kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla hajanaisia, mikä vaikuttaa tietojen laatuun. Sillä on myös merkittävä vaikutus yhteentoimivuuteen ja tietojen käytettävyyteen eri alustoilla. Tulokset korostavat tarvetta standardoiduille metadatakäytännöille, joilla helpotetaan tietojen integrointia ja yhdenmukaistamista, sekä viime kädessä tarvetta varmistaa tietoaaineistojen kattava ja yhdenmukainen käytettävyyden kaikkialla EU:ssa. Toisaalta tutkimuksessa havaittiin, että 27 jäsenvaltiosta 18:ssa on pyritty luomaan kansallisia standardeja, alustoja ja tietokantoja pyöräilyinfrastruktuuria koskeville tiedoille. Tämä viittaa siihen, että myös EU:n tasolla tarvitaan ohjeistusta, yhteistyötä ja yhdenmukaistamista.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ ”Art 47 of BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad”: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Tärkeimmät tulokset EU:n tasolla: 303 346 km pyöräteitä, 30 080 km pyöräkaistoja ja 581 021 km pyöräilijät huomioivia sekaliikennekaistoja, verkoston kokonaispituus: 914 447 km.

Tämä työ perustuu suurelta osin Eurostatin käynnissä oleviin pyrkimyksiin parantaa pyöräilytilastoja ja tiedonkeruuta sekä laatia pyöräilyyn liittyviä määritelmiä ja indikaattoreita. Vuonna 2024 Eurostat alkoi tarkistaa liikennetilastoja koskevaa yhteistä kyselylomaketta ja sanastoa yhteistyössä Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) ja kansainvälisen liikennefoorumin kanssa. Työssä otettiin huomioon muun muassa se, miten kerätään tilastoja aktiivisesta ja jaetusta liikkumisesta, miten määritellään, mikä on pyöräilyinfrastruktuuri, ja miten kerätään vertailukelpoista pyöräilyä koskevaa tietoa. Yhteistä kyselylomaketta päivitetään parhaillaan siten, että se sisältää muuttujat erityyppisistä pyöräilyinfrastruktuureista, joista kerätään tiedot vuodesta 2026 alkaen. Päivitettyjä määritelmiä erityyppisistä pyöräilyinfrastruktuureista otetaan myös käyttöön, ja ne julkaistaan vuoden 2025 loppuun mennessä liikennetilastoja koskevan sanaston kuudennessa painoksessa.

Pyöräilyyn liittyvien tietojen odotetaan olevan helpommin saatavilla multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta annetun delegoidun asetuksen¹⁰⁷ ja TEN-T-asetuksen nojalla kaupunkiliikenteen indikaattoreista annettavan tulevan täytäntöönpanoasetuksen ansiosta. Multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta annetussa delegoidussa asetuksessa velvoitetaan asettamaan kansallisten yhteyspisteiden kautta saataville kaikki säännöllisen liikenteen, tilausliikenteen ja yksityisliikenteen muotoja koskevat tiedot.¹⁰⁸ Tämä velvoite koskee tietoja, jotka ovat jo digitaalisessa muodossa, mukaan lukien jotkin pyöräilyyn liittyvät tiedot. Komissio tukee pyrkimyksiä parantaa tietojen saatavuutta kansallisten yhteyspisteiden kautta Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitetun NAPCORE-hankkeen¹⁰⁹ puitteissa. NAPCORE-hankkeessa keskitytään muun muassa pyöräilyn pysäköintitietoihin, reaaliaikaisiin pyöräilytietoihin ja pyöräilyn infrastruktuuritietoihin.

Vuoden 2025 eurooppalaista standardointia koskevassa unionin vuotuisessa työohjelmassa¹¹⁰ pyöräilyinfrastruktuuria ja liikennesuunnittelua koskeviin toimenpiteisiin sisältyy erityisesti eurooppalaisten standardien laatiminen pyöräilyverkostoa varten reaaliaikaisen reittisuunnittelun tueksi. Tällaisilla toimenpiteillä standardoidaan pyöräilyverkostoja, pyöräilyn pysäköintiä ja pyöräilijöiden käyttäytymistä koskevat tiedot ja siten myös optimoidaan pyöräilyinfrastruktuuria ja parannetaan liikenteenhallintaa.

EGUM yksilöi erilaisia kansallisia toimenpiteitä, jotka auttavat ymmärtämään pyöräilyn suuntauksia ja infrastruktuuria sekä pyöräilijöiden käyttäytymistä, mukaan lukien uudet tietoaineistot, tutkimukset ja välineet, joilla parannetaan järjestelmällisesti tietojen keruuta ja analysointia. Esimerkiksi Ruotsin liikennevirasto (Trafikverket) julkaisi kertomuksen¹¹¹, jossa koottiin yhteen olemassa olevat kansalliset tiedot pyöräilyn kehityksestä viime vuosina. Tämä antaa selkeämmän kuvan pyöräilyn yleisyyden ja turvallisuuden sekä pyöräilyinfrastruktuurin saatavuuden suuntauksista, mikä tukee näyttöön perustuvaa päätöksentekoa kansallisella tasolla. Hyödyllisiä näkemyksiä saatiin myös kahdesta EU:n rahoittamasta älykkääseen pyöräilyyn keskittyneestä hankkeesta: MegaBITS¹¹² ja MERIDIAN¹¹³. Näissä hankkeissa

¹⁰⁷ Komission delegoitu asetus (EU) 2024/490, annettu 29 päivänä marraskuuta 2023, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 muuttamisesta (EUVL L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Eurooppalaista standardointia koskeva unionin vuotuinen työohjelma 2025 (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

laadittiin älykästä pyöräilyä koskeva eurooppalainen etenemissuunnitelma¹¹⁴, joka tarjoaa datavetoisen strategian digitaalisten välineiden integroimiseksi pyöräilyinfrastruktuuriin ja pyöräilyä koskevaan politiikkaan kaikkialla EU:ssa.

10. PÄÄTELMÄT

Pyöräilystä annettu eurooppalainen julkilausuma on keskeinen virstanpylväs matkalla kohti pyöräilyn merkityksen tunnustamista EU:n liikennepolitiikassa. Vaikka monien tässä kertomuksessa kuvattujen aloitteiden ja esimerkkien ei voida yksiselitteisesti katsoa olevan välittömiä seurauksia julkilausumasta, toimenpiteiden määrä ja moninaisuus ovat osoitus siitä, että pyöräilyä koskevalla politiikalla ja siihen liittyvillä toimenpiteillä saavutetaan enenevässä määrin positiivisia tuloksia, jotka myös yhä useammin tunnustetaan.

Vaikka julkilausuman pitkän aikavälin vaikutuksia on vielä liian aikaista arvioida, lupaavia suuntauksia on jo havaittu. Kun EU:n, kansallisen ja paikallisen tason seuranta lisätään ja julkilausumassa vahvistettujen periaatteiden täytäntöönpanoa jatketaan, saavutetaan jatkossa todennäköisesti vielä myönteisempiä tuloksia. Tämä mahdollistaa nopean, kestävämmän, esteettömämmän, kohtuuhintaisemman, turvallisemman ja terveellisemmän liikkumisen ja tuottaa merkittävää lisäarvoa EU:lle ja sen taloudelle.

Foorumien perustaminen pyöräilyyn liittyvien kokemusten ja parhaiden käytäntöjen vaihtoon jäsenvaltioiden välillä (hiljattain perustetut pyöräilyn kansalliset yhteyspisteet) ja sidosryhmien kanssa (kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmä) on saanut laajaa kannatusta. Tällaiset aloitteet johtavat todennäköisesti hedelmälliseen yhteistyöhön.

Julkilausuman kahdeksassa luvussa esitettyjen sitoumusten täytäntöönpanossa on edistytty epätasaisesti. Täytäntöönpano on edistynyt pyöräilyä koskevan politiikan, pyöräilyinfrastruktuurin ja pyöräilyyn tehtyjen investointien osalta. Tämä johtuu niiden pitkäaikaisesta luonteesta, useissa jäsenvaltioissa jo käytössä olevista hyvistä käytännöistä ja tähän mennessä saaduista kokemuksista.

Tämä ei kuitenkaan vielä riitä.

Vaikka useimmat jäsenvaltiot toteuttavat jo pyöräilyä koskevaa politiikkaa ja siihen liittyviä toimenpiteitä, myös muita jäsenvaltioita kehoitetaan tekemään samoin. Lisäksi kaikkia jäsenvaltioita kehoitetaan hyödyntämään täydessä laajuudessa saatavilla olevia EU:n rahoitusvaihtoehtoja, kuten sosiaalista ilmastorahastoa.

Seuraaviin EU:n pyöräilyinfrastruktuurin parantamisen osa-alueisiin on kiinnitettävä huomiota: i) pyörälogistiikan infrastruktuuri (esim. mikrokeskittymät), ii) turvalliset polkupyörien pysäköintiratkaisut, iii) latausinfrastruktuuri rakennuksissa, iv) infrastruktuuri polkupyörien kuljettamiseen junissa ja v) pyöräilyinfrastruktuurin yleinen turvallisuus. Tehostetut turvallisuustoimenpiteet, kuten infrastruktuurin suunnittelu ja tiukempi valvonta, ovat ratkaisevan tärkeitä, jotta pyöräilijöiden kuolemantapauksia ja loukkaantumisia voidaan vähentää merkittävästi. Lisäksi pyöräilyinfrastruktuuria suunniteltaessa olisi otettava huomioon myös pyöräilyinfrastruktuurin sopeuttaminen ilmastonmuutokseen.

Yleiskatsauksen laatiminen pyörävarauksien torjumistoimenpiteistä EU:ssa, olisi ensimmäinen askel kohti syvempää käsitystä käsiteltävistä ongelmista ja sen arvioimista, toisiko EU:n tasolla koordinoitu yhteinen toiminta lisäarvoa.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf.

Jotta edistymistä voidaan arvioida säännöllisesti ja jatkuvasti, tarvitaan kattavampia ja järjestelmällisempiä tiedonkeruu- ja seurantakäytäntöjä, joihin viranomaiset, sidosryhmät ja teollisuus antavat panoksensa jäsennellysti. Keskeistä on myös delegoidussa asetuksessa (EU) 2024/490 määriteltyjen pyöräilyä koskevien tietojen toimittaminen. Lisäksi Cycling Counts -tutkimuksen tulosten hyödyntäminen on olennaisen tärkeää Euroopan pyöräilyinfrastruktuurin kehityksen seuraamisessa.

Lopuksi todettakoon, että esimerkiksi osallisuuteen ja toimialan mukaan saamiseen on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota, jotta edistymistä voidaan nopeuttaa merkittävästi.