

Kävelyn ja pyöräilyn
valtakunnallinen
toimenpidesuunnitelma 2020

Luonnos
9.8.2011

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriön keväällä 2011 julkaisema Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat, poliittisesti tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä muiden kulkutapojen joukossa. Strategia ja tämä toimenpidesuunnitelma muodostavat kokonaisuuden, jonka tavoitteena on nostaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteen saavuttamisen edellytyksiä ovat laaja-alainen toimenpidevalikoima sekä yhteistyö valtion, kuntien ja yksityisen sektorin kesken. Liikennepoliitikassa ja kaupunkisuunnittelussa kävely ja pyöräily on tunnustettava perusliikkumismuodoiksi, ja niiden edistäminen on jalkautettava konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Toimenpidesuunnitelman tavoitteena on kannustaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely tai pyöräily ainakin osalla matkoistaan. Potentiaalia kulkutapaosuuksien muutokseen on kaikenkokoisissa kunnissa. Suomessa tehtävistä automaatioista noin joka neljäs on alle 5 kilometrin ja noin joka kuudes alle 3 kilometrin mittainen. Työikäisten liikkumisvalinnat ovat keskeisessä asemassa, kun tavoitellaan lyhyiden automattojen korvaamista kävelyllä tai pyöräilyllä. Myös lasten ja nuorten kulkutapavalinnat ovat tärkeitä, sillä nuorena omaksutut liikkumistottumukset vaikuttavat aikuisiällä.

Toimenpidesuunnitelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, jotka koskevat 1) asenteisiin vaikuttamista, 2) infrastruktuuria, 3) yhdyskuntarakennetta sekä 4) hallinnon rakenteita ja lainsäädäntöä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on perinteisesti ollut liikenneturvallisuus- ja infrastruktuuripainotteista. Merkittävää muutosta liikkumisvalinnoissa ei kuitenkaan voida saavuttaa vain rakentamalla uusia jalankulun ja pyöräilyn väyliä. Lisäksi tarvitaan asenteisiin vaikuttamista, olemassa olevien väyläverkkojen laatutason nostoa sekä kävelyä ja pyöräilyä suosivaa yhdyskuntarakennetta ja palveluverkkoa.

Toimenpidesuunnitelma on monen tahon yhteinen linjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvittavista toimista. Suunnitelma viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa toimintalinjoissa ja strategioissa sekä suunnittelun eri tasoilla kuten liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelman toimeenpanoa seurataan säännöllisesti.

Esipuhe

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on usein asetettu tavoitteeksi politiikka- ja strategiatasolla, mutta konkreettinen, valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma on tähän asti puuttunut. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma sisältää tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet vuoteen 2020 mennessä.

Kävelyn ja pyöräilyn merkittävän kasvun toteutuminen edellyttää yhteistyötä valtion, kuntien ja yksityisen sektorin kesken. Toimenpidesuunnitelma onkin monen tahon yhteinen linjaus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvittavista toimista. Suunnitelma viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa toimintalinjoissa ja strategioissa sekä suunnittelun eri tasoilla kuten liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Liikennevirasto	Mervi Karhula, puheenjohtaja
Liikennevirasto	Tytti Viinikainen
Pirkanmaan ELY-keskus	Erika Helin (Viinikaisen varajäsen)
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	Markku Järvelä
Liikenne- ja viestintäministeriö	Katariina Myllärniemi
Liikenne- ja viestintäministeriö	Anna-Liisa Tarvainen (31.5.2011 asti)
Liikenne- ja viestintäministeriö	Mikko Karhunen (1.6.2011 alkaen)
Ympäristöministeriö	Kaisa Mäkelä
Sosiaali- ja terveysministeriö	Mari Miettinen
Tampereen kaupunki	Timo Seimelä
Oulun kaupunki	Jaakko Ylinampa
Lahden kaupunki	Unto Rätty
Kuopion kaupunki	Leo Kosonen
Rauman kaupunki	Leena Ruusu-Viitanen
Helsingin seudun liikenne	Outi Janhunen
Pyöräilykuntien verkosto ry	Matti Hirvonen
Motiva	Johanna Taskinen (28.2.2011 asti)
Motiva	Sonja Heikkinen (1.3.2011 alkaen)

Lisäksi kutsuttuna asiantuntijana työskentelyyn osallistui Silja Siltala Kuntaliitosta. Suunnitelmaa laadittaessa käytiin laajaa vuorovaikutusta kuntien, eri hallinnonalojen viranomaisten ja muiden yhteistyötahojen kanssa mm. työpajoissa ja haastatteluin.

Työ tehtiin Liikenneviraston toimeksiannosta. Työn laatimisesta vastasivat Heljä Aarnikko, Sito Tampere Oy ja Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy. Työhön osallistuivat lisäksi Jenni Karjalainen, Kati Kiiskilä sekä Noora Airaksinen Sitosta sekä Ville Voltti ja Annamari Ruonakoski Lineasta. Tilaajan puolelta työstä vastasivat Tytti Viinikainen sekä projektiryhmä, johon kuuluivat Jorma Helin Liikennevirastosta, Erika Helin Pirkanmaan ELY-keskuksesta, Mari Ahonen Uudenmaan ELY-keskuksesta ja Sonja Tynkynen Pohjois-Savon ELY-keskuksesta.

Helsingissä lokakuussa 2011

Sisällys

1	LÄHTÖKOHDAT	5
2	MITÄ TAVOITELLAAN?	8
2.1	Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt	8
2.2	Strategiset linjaukset.....	9
3	KEIHIN VAIKUTTAA?.....	11
3.1	Nykytila	11
3.2	Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali	13
3.3	Yhteenveto: Laaja kohderyhmä	16
4	TOIMENPITEET	18
4.1	Tärkeät valinnat	18
4.1.1	Rutiinien ja tottumusten murtaminen	19
4.1.2	Teknologia ja palvelut arjen apuna.....	23
4.2	Reitti selvä.....	25
4.2.1	Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan.....	25
4.2.2	Jalankulku houkuttelevaksi.....	27
4.2.3	Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla	29
4.2.4	Matkaketjut toimiviksi.....	32
4.2.5	Kunnossapito kuntoon	34
4.3	Kaikki lähellä.....	35
4.3.1	Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan.....	36
4.3.2	Palvelut lähelle.....	37
4.3.3	Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin.....	38
4.4	Järjestelmä toimii	39
4.4.1	Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta	40
4.4.2	Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita.....	42
4.4.3	Ryhdytään toimeen.....	44
5	MITÄ SITTEN?.....	47
5.1	Suunnitelman toteuttaminen.....	47
5.2	Seuranta.....	47
5.3	Vaikutukset.....	49
6	LÄHTEET	52

1 Lähtökohdat

Kävely ja pyöräily ovat historiallisesti merkittäviä kulkutapoja, joiden kulkutapaosuus alkoi kuitenkin Euroopassa 1950–70-luvuilla voimakkaasti vähentyä autoistumisen myötä. Useissa kaupungeissa ja kunnissa, myös Suomessa, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pääosin infrastruktuuria rakentamalla on ollut määrätietoista jo 1960-luvulta alkaen. Karkeasti arvioiden Suomessa on tällä hetkellä noin 16 000 kilometriä kevyen liikenteen väyliä.

Kävelyyn ja pyöräilyyn panostamisen aste ja toimintaympäristön erilaisuus ovat kuitenkin johtaneet merkittäviin eroihin kuntien välillä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksissa. Suomalaisissa kunnissa kävely- ja pyöräilymatkojen osuus kaikista matkoista vaihtelee 15–40 % välillä.

Monet kaupungit ovat viime vuosina laatineet kävelyn ja pyöräilyn strategian tai kehittämissuunnitelman. Erityisesti suurimmissa kaupungeissa edistämistyötä on tehty määrätietoisesti. Kuitenkin on paljon kaupunkeja ja kuntia, joissa kävelyn ja pyöräilyn edistämistyö on vielä alussa. Monet kunnat ovat myös verkostoituneet keskenään esimerkiksi Pyöräilykuntien verkosto ry:n, liikkumisen ohjauksen verkostotyön tai erilaisten kehittämishankkeiden kautta. Hyvien käytäntöjen ja tietouden levittäminen kuntien välillä onkin olennaista.

Myös maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa kävely ja pyöräilyn edistäminen on ollut esillä. Erityisesti kävely- ja pyöräilymyönteisen yhdyskuntarakenteen tuottaminen on nähty kriittiseksi toimenpiteeksi. Myös väylähankkeet, keskustojen viihtyisyys, jalankulkua ja pyöräilyä suosivat ja sujuvoittavat liikennejärjestelyt, pyöräpysäköinti ja liityntä joukkoliikenteeseen ovat olleet suunnitelmissa esillä.

Valtakunnallisille linjauksille on tarve

Vaikka alueellisella tasolla kävelyä ja pyöräilyä on edistetty, on asiasta puuttunut Suomessa valtakunnallinen toimintalinjaus. Vuonna 2001 valmisteltiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla ehdotukset kävely- ja pyöräilypoliittisiksi ohjelmiksi, mutta niitä ei virallisesti hyväksytty eikä niiden toimeenpanoa ole seurattu. Tarve toimintalinjausten laatimiselle tuotiin esiin muun muassa hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut myös esillä joukkoliikenteen liityntäkulkutapana. Viime vuosina keskusteluun ovat nousseet alati lisääntyvät liikkumattomuuden aiheuttamat terveysongelmat ja arkiliikkumisen tärkeys. Terveellisiin liikkumistapoihin kannustava arkiympäristö on kirjattu valtioneuvoston periaatepäätöksissä Terveyttä edistävän liikunnan ja ravinnon kehittämislinjoissa (2008) sekä Liikunnan edistämisen linjoissa (2008).

Tämän toimenpidesuunnitelman laadinnan taustalla on vuonna 2009 julkaistu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020, joka asetti tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen siten, että lyhyitä henkilöautomatkoja saadaan suunnattua kestävämpiin kulkumuotoihin. Määrällinen tavoite on, että vuonna 2020 Suomessa tehdään 20 % enemmän kävely- tai pyöräilymatkoja kuin vertailuvuonna 2005.

Varsinaisen kävelyn ja pyöräilyn strategiatyön aloitti liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuodesta 2011 julkaisema Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020¹.

Strategia muodostaa yhdessä tämän toimenpidesuunnitelman kanssa kokonaisuuden, jonka toteuttamisella tavoitellaan edellä mainittua määrällistä kasvua. Kataisen hallituksen hallitusohjelmassa on kävelyn ja pyöräilyn osalta viitattu ko. strategiaan. Hallituskaudelle 2011–2015 on linjattu seuraavaa²: "Kehitetään määrätietoisesti pyörä- ja kävelytieverkkoa ja edistetään kävely- ja pyöräilystrategian toimenpiteitä."

Toimenpidesuunnitelman keskeinen tavoite on yllä mainittu kävely- ja pyörämatkojen määrän kasvu, jonka tulisi olla siirtymää erityisesti lyhyistä henkilöautomatkoista. Tämä tavoite on olennaisesti ohjannut toimenpiteiden valintaa. Kyseinen painotus on vaikuttanut muun muassa siihen, että pyörämatkailun edistäminen ei sisälly tämän suunnitelman kärkitoimenpiteisiin. Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden näkökulmat sen sijaan on pyritty ottamaan huomioon suunnitelmassa läpäisevästi. Samoihin aikoihin toimenpidesuunnitelman laadinnan kanssa on Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan johdolla valmistunut Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma 2011-2014, jossa on useita kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä.

Lähtökohtana laaja-alaisuus ja liikennejärjestelmänäkökulma

Suomessa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on keskittynyt erityisesti infrastruktuuriin, kuten pyöräteiden ja kävelykatujen rakentamiseen. Kansainvälisesti verrattuna suomalaisten kaupunkien kävelyinfrastruktuuri on lähes eurooppalaisella tasolla, mutta pyöräilyinfrastruktuuriin osalta ollaan merkittävästi jäljessä.³ Pyöräilyn olosuhteet suomalaisissa kunnissa -selvityksen mukaan Suomessa on paljon pyöräteitä, mutta niiden laadussa ja jatkuvuudessa on parantamisen varaa. Ylipäänsä tarpeena on kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpidevalikoiman laajentaminen, sekä infrastruktuuriin osalta painopisteen siirtäminen määrästä laadun parantamiseen.⁴

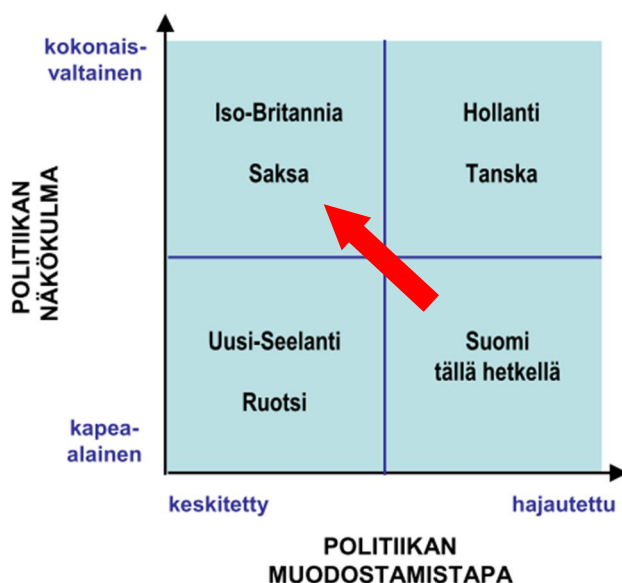
Eurooppalaisten kokemusten mukaan onnistuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä vaatii jatkuvuutta ja kokonaisvaltaisuutta. Kriittistä on varmistaa resurssit kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvalle edistämislle. Samalla on muodostettava jatkuva toimintatapa vertikaaliselle (valtakunnallinen - seudullinen - paikallinen) ja horisontaaliselle (eri hallinnonalat - järjestöt - yksityinen sektori) yhteistyölle.

Eurooppalaisten kävely- ja pyöräilymaiden käytäntöjä kartoittaneessa selvityksessä⁵ on jaoteltu kansallista kävely- ja pyöräilypolitiikka kahdella ulottuvuudella:

- Onko politiikan muodostamistapa hajautettu (= lähinnä kaupunkien ja seutujen vastuulla) vai keskitetty (= on laadittu myös valtakunnallinen strategia)
- Onko politiikan näkökulma kapea-alainen (= vain infrastruktuuriin liittyvät toimet) vai kokonaisvaltainen (= mukana myös markkinointia, palveluja, maankäyttöä, muitakin kuin julkisen sektorin toimijoita)

Tätä kautta voidaan hahmottaa neljä erilaista tapaa tehdä kävely- ja pyöräilypolitiikka. Oheisessa kuvassa on sijoitettu eri maita sen mukaan, millaista lähestymistapaa niissä on viime aikoina käytetty. Pyöräilymaina tunnetuissa Tanskassa ja Hollannissa alueilla ja/tai kaupungeilla on voimakas motivaatio ja mahdollisuudet toteuttaa laaja-alaista kävely- ja pyöräilypolitiikkaa, jolloin kansallisen tason rooli on lähinnä vain alueita tukeva. Tähän malliin on kuitenkin siirrytty keskitetyn ja kokonaisvaltaisen lähestymistavan kautta; esim. Hollannissa kansallinen pyöräilyn edistämissuunnitel-

ma laadittiin vuonna 1990, ja sen seurauksena vuoteen 1996 mennessä lähes jokaiseen kuntaan oli tehty oma pyöräilysuunnitelma.⁶



Kuvassa on nuolella esitetty tämän toimenpidesuunnitelman tavoite. Suomessa voidaan katsoa vallinneen hajautettu ja kapea-alainen lähestymistapa, koska valtakunnallisia linjauksia ja koordinoitua ei ole juuri ollut, ja koska politiikka on keskittynyt lähinnä infrastruktuuritoimenpiteisiin. Toimenpidesuunnitelman tarkoituksena on ollut luoda valtakunnallinen, laaja-alainen näkökulma kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Haasteena - ja samalla myös etuna - tässä lähestymistavassa on toimenpiteiden jakautuminen monien eri toimijoiden vastuulle.

Tällä hetkellä edellytykset kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat Suomessa otolliset. Liikennepolitiikassa on sekä valtakunnallisesti että seudullisesti siirrytty yhä enemmän tarkastelemaan liikennejärjestelmää ja maankäyttöä kokonaisuutena. Samalla liikennejärjestelmän toimivuutta on alettu tarkastella monipuolisen keinovalikoiman kautta, ns. neliporrasperiaatteen tai tuottavuuspyramidin mukaisesti. Tämä tarkoittaa, että ensin pyritään vaikuttamaan maankäytön ratkaisuihin, liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan, ja vasta sen jälkeen parannetaan nykyisiä verkkoja ja palveluita tai tehdään uusinvestointeja.⁷ Liikkumista on myös alettu tarkastella matkaketjujen kautta, ns. ovelta ovelle -ketjuina. Sekä kävely että pyöräily ovat paitsi omia itsenäisiä liikennemuotojaan, myös osa muilla kulkutavoilla tehtäviä matkaketjuja - ja sellaisena niiden toimivuus on tärkeää koko ketjun kannalta.

Sekä liikennesuunnittelussa, maankäytön suunnittelussa että muilla hallinnon sektoreilla käyttäjälähtöisyys, kansalaisten osallistuminen ja julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö ovat vallanneet alaa. Vaikka moni tämän suunnitelman toimenpide vaatii toteutuakseen julkisen hallinnon aloitteellisuutta ja rahoitusta, käytännön toteutuksessa tulee lähtökohtana olla yhteistyö käyttäjien, järjestöjen ja yksityisten tahojen kanssa. Aktiivisia toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä on jo nyt monia, ja verkostoituminen tuottaa siksi tehokkaimmin tuloksia.

2 Mitä tavoitellaan?

2.1 Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Kävely ja pyöräily tuottavat monenlaisia hyötyjä sekä liikkujalle että yhteiskunnalle.

Liikennejärjestelmän toimivuus. Kolmasosa suomalaisten matkoista tehdään jalan ja pyörällä. Viidenneksen kasvu kävely- ja pyöräilymatkojen määrässä vähentäisi auto-matkojen määrää yli kymmenellä prosentilla, jos kulkumuotosiirtymä tapahtuisi ni-menomaan automatkoista. Suurimmilla kaupunkiseuduilla näin suurella siirtymällä on tuntuva vaikutus autoliikenteen ruuhkiin ja koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Myös toimiva joukkoliikenne edellyttää, että matkaketjun kaikki osat lähtöpai-kasta määränpäähen ovat toimivia. Kävely on joukkoliikenteen tärkein liityntäliiken-nemuoto, ja usein myös pyöräily on osa joukkoliikenteen matkaketjuja.

Terveys. Liikunnan puute on merkittävä kansanterveydellinen ongelma kaikissa ikäluokissa.⁸ Tutkimusten mukaan kaksi viidenosaa suomalaisista aikuisista ja yli puolet nuorista ei arvioiden mukaan liiku terveytensä kannalta riittävästi ja riittämätön liikunta on maailman neljänneksi yleisin kuolinsyy^{Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritet-}ty. Suurelle osalle ihmisistä liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi. Lapsille, nuorille ja työikäisille työ- ja koulumatkakävely tai -pyöräily on luonteva tapa lisätä päivittäistä liikkumista. Omatoiminen liikkuminen pitää myös ikääntyvän ihmisen pitempään terveenä ja vähentää laitoshoidon ja kuntoutuksen tarvetta. Yksilölle aiheutuvien vaikutusten li-säksi liikkumattomuus aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kuluja.

Liikenteen ympäristöhaitat ja ilmastonmuutos. Liikenteen melu, pakokaasupäästöt, turvattomuus ja epäviihtyisyys ovat autoliikenteen aiheuttamia haittoja, jotka kärjis-tyvät suurimmilla kaupunkiseuduilla, mutta ovat paikoin ongelmia pienemmissäkin kunnissa. Lisäksi ajankohtaiset ilmastotavoitteet koskettavat kaikkia kuntia ja kau-punkeja. Autolla tehdyistä matkoista yli neljännes on alle kolme kilometriä ja lähes puolet alle viisi kilometriä pitkiä. Osa näistä matkoista olisi mahdollista korvata kä-vellen tai pyörällä.

Kävely ja pyöräily ovat saasteettomia ja meluttomia kulkumuotoja. Ne eivät myös-kään kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja eivätkä aiheuta kasvihuonekaasujen päästöjä. Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 20 prosentilla vähentää hiilidi-oksidipäästöjä 0,12 miljoonaa tonnia vuodessa, mikäli uudet kävely- ja pyöräilymat-kat korvaavat henkilöautomatkoja.⁹

Kustannukset. Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja sekä liikkujalle itselleen että yhteiskunnalle. Kulkijalle itselleen kävely on ilmaista ja pyöräilykin halpaa. Yh-teiskunnan kannalta niiden suosio vähentää autoliikenteen väylien ja pysäköintitilan sekä liikenteen ympäristöhaittojen kustannuksia samalla kun omin voimin liikkumi-nen parantaa väestön terveydentilaa ja vähentää terveydenhuollon kustannuksia. Tu-levaisuudessa, energian ja autoilun hinnan noustessa, autoriippuvuuden taloudelli-nen rasitus yksilöille ja yhteiskunnalle kasvaa ja mahdollisuus liikkua jalan ja pyörällä nousee entistä tärkeämmäksi kaupunkiseutujen ja kilpailutekijäksi.

Tasa-arvo. Erilaisten toimintojen saavutettavuudella jalan ja pyörällä on suuri merkitys ihmisten tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien kannalta. Esimerkiksi pitkät etäisyydet ja turvattomat reitit lisäävät eri-ikäisten riippuvuutta autokuljetuksista. Vaikka autonomistus on viime vuosikymmeninä lisääntynyt voimakkaasti, ei täysikäisistä suomalaisista yli viidenneksellä ole ajokorttia. Miehistä hieman yli neljänneksellä ja naisista hieman alle puolella auto on käytettävissä vain satunnaisesti tai ei lainkaan ¹⁰. Huonoksi koettu turvallisuuden tunne rajoittaa etenkin lasten liikkumisvapauksia ja ikääntyneiden koettuja liikkumismahdollisuuksia. Jalankulkuympäristön turvallisuuden ja esteettömyyden kehittäminen tuottaa ympäristöä, jossa kaikki ihmiset – myös lapset, vanhukset sekä liikkumis- ja toimimisesteiset – pystyvät liikkumaan ja toimimaan lähiympäristössään.

Turvallisuus. Turvallisemmat jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet vähentävät jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksia sekä liukastumis- ja kaatumistapaturmia. Pohjoismaissa selvityksissä on myös arvioitu pyöräilymäärien kasvun osaltaan vähentävän autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä.

Asuinympäristön laatu. Hyvä ja laadukas asuinympäristö on osa kuntien asukkailleen tarjoamaa palvelutasoa ja asukkaiden hyvinvointia. Viihtyisässä ympäristössä matka myös tuntuu lyhyemmältä ja se kannustaa kävelemään ja pyöräilemään. Mitä enemmän ihmiset kävelevät ja pyöräilevät, sitä enemmän he kiinnittävät huomiota ympäristön laatuun. Asuinympäristön kevyen liikenteen väylät ovat myös suosittuja lähiliikunta- ja harrastepaikkoja. Keskustoissa kävelykatujen ja -alueiden toteuttamisella on puolestaan ollut merkittäviä positiivisia vaikutuksia keskusta-alueen elävyydelle ja asukkaiden viihtymiselle, liike-elämän menestymiselle ja koko kaupungin imagolle.

2.2 Strategiset linjaukset

Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian 2020 visiona on kävelyn ja pyöräilyn aika ¹¹. Visiota on avattu seuraavasti:

Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Moottoriliikenteen kasvu on taittunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu.

Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti saavutettavissa kävelen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia.

Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisinä liikennemuotoina ja liikenneratkaisuisissa ne otetaan huomioon tasavertaisina muiden joukossa.

Liikunnan vähydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä.

Vision toteuttamiseksi on esitetty neljä strategista linjausta.

1. 20 % enemmän kävely ja pyöräilymatkoja

Kävelyn ja pyöräilyn kasvun määrälliseksi tavoitteeksi on asetettu, että vuonna 2020 kävely-, pyörä- ja joukkoliikenteen yhteinen kulkutapaosuus nousee 32 prosentista 35–38 prosenttiin ja henkilöautomatkojen vastaavasti vähenee. Tämä merkitsee, että vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 prosenttia eli 300 miljoonaa enemmän kuin vuonna 2005.

➔ *Tämä linjaus on ollut keskeinen toimenpidesuunnitelman toimenpiteiden arviointikriteeri ja ohjannut toimenpiteiden valintaa.*

2. Lisää arvostusta ja motivointia

Kävelyä ja pyöräilyä arvostetaan niin kansalaisten kuin päättäjien keskuudessa, mutta tavoitteena on konkretisoida tätä arvostusta yhä enemmän käytäntöön sekä yksittäisten ihmisten kulkutapavalinnoissa että yhteiskunnan kulkutapavalintoja ohjaavissa toimissa, suunnitelmissa, säännöksissä ja julkisessa rahoituksessa.

➔ *Toimenpidesuunnitelmassa tätä linjausta toteuttavat toimenpiteet on koottu lukuun 4.1 Tärkeät valinnat.*

3. Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö

Kävelylle ja pyöräilylle luodaan hyvät edellytykset eheällä yhdyskuntarakenteella, jossa matkat ovat lyhyitä, sekä houkuttelevalla liikkumisympäristöllä, jossa sekä jalan että pyörällä liikkuminen on miellyttävää, sujuvaa, turvallista ja esteetöntä.

➔ *Toimenpidesuunnitelmassa tätä linjausta toteuttavat toimenpiteet on koottu lukuun 4.2 Reitti selvä ja 4.3 Kaikki lähellä.*

4. Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seurantaa

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää tahtoa ja vastuunottoa niin valtiolta kuin kunnilta. Näiden tahojen johdonmukaista panostusta ja yhteistyötä vaaditaan maankäytön suunnittelussa, liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikkumisvalintoja ohjaavien keinojen käytössä. Kävely ja pyöräily priorisoidaan liikennepolitiikassa yhdyskuntien perusliikkumismuotoina, liikennesektorin rahoitusta suunnataan uudella tavalla ja vääriin suuntaan ohjaavia toimenpiteitä ja kannustimia karsitaan. Kävelyn ja pyöräilyn kasvutavoitteiden toteutumista seurataan järjestelmällisesti.

➔ *Toimenpidesuunnitelmassa tätä linjausta toteuttavat toimenpiteet on koottu lukuun 4.4 Järjestelmä toimii. Seurantaa on käsitelty myös luvussa 5 Mitä sitten?*

3 Keihin vaikuttaa?

3.1 Nykytila

Jalankulku- ja pyörämatkat

Henkilöliikennetutkimuksen¹⁰ mukaan suomalaiset tekevät noin kolmasosan matkoistaan jalan tai pyörällä. Kävelyn osuus on noin 22 prosenttia ja pyöräilyn noin 9 prosenttia. Viime vuosikymmenten trendinä on ollut henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu ja samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn osuuden pieneneminen.

Koska kävellessä ja pyörällä tehdyt matkat ovat lyhyitä, niiden osuus matkasuoritteesta (asukkaiden liikkumista kilometreistä) on selvästi pienempi kuin niiden osuus tehdyistä matkoista. Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus suomalaisten henkilöliikennesuoritteesta on noin viisi prosenttia. Se on kuitenkin saman verran kuin esimerkiksi junalla matkustettu matkasuorite.

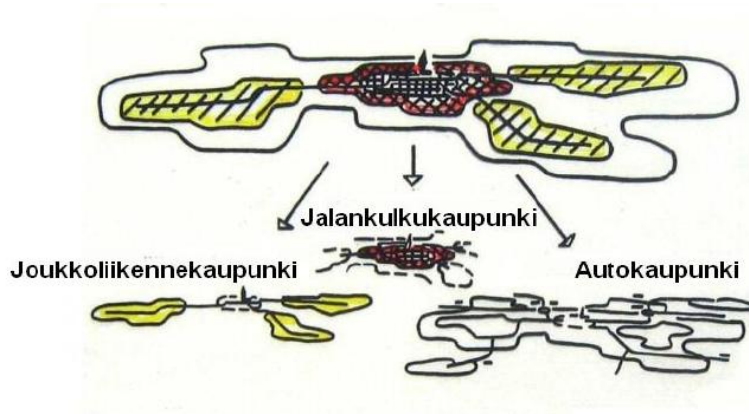
Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaan vaikuttava tekijä. Lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkutapa. Niistä yli 60 prosenttia tehdään jalan. Eniten pyöräillään 0,5–3 kilometrin mittaisilla matkoilla. Näillä matkoilla pyöräilyn osuus on noin 16 prosenttia¹².

Keskimääräinen kävelymatkan pituus Suomessa on noin kaksi kilometriä ja pyörämatkan kolme kilometriä. Kävely ja erityisesti pyöräily voivat kuitenkin olla kilpailukykyisiä kulkutapoja huomattavasti pidemmälläkin matkoilla. Matkan sujuvuus ja matka-aika riippuvat myös reitin ominaisuuksista ja laatutasosta, eivät ainoastaan matkan absoluuttisesta pituudesta. Myös reitin mäkisyys vaikuttaa: asiointi- ja työmatkojen miellyttävyyttä lisää, jos matkasta voi suoriutua paita kuivana.

Kävelylle ja erityisesti pyöräilylle on tyypillistä suuret kausivaihtelut, tosin niidenkin voimakkuudessa on alueellisia eroja. Talvella kävellään enemmän kun taas pyöräilymäärät ovat kesällä selvästi talvea suuremmat. Aktiivisin talvipyöräilijäryhmä ovat nuoret ja autottomat. Kuitenkin mielenkiintoista on, että talvipyöräilyaktiivisuus on talvipyöräilystä tunnetussa Oulussa vertailukaupunkia Jyväskylää suurempaa kaikissa ikä-, sosiaali- ja sukupuoliryhmissä. Kyseessä näyttäisi olevan osittain kaupungin liikkumiskulttuuriin liittyvä ilmiö¹³. Pääkaupunkiseudun aineistolla tehdyn tutkimuksen mukaan useimmat ihmiset muuttavat liikkumistapojaan vuodenajan mukaan melko vähän, mutta kaikki muutokset vaikuttavat siihen suuntaan, että kesällä kulkutapojen käyttö on monipuolisempaa kuin talvella¹⁴.

Useissa viimeaikaisissa tutkimuksissa (mm. Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot; Urban zone -tutkimushanke) on vyöhykemallinnusta hyödyntäen tarkasteltu tarjottuja liikkumismahdollisuuksia, toimintojen saavutettavuutta ja toteutuneita kulkutapavalintoja eri kaupunkiseuduilla. Jalankulkuvyöhykkeellä suuri osa matkoista on mahdollista tehdä kävellessä, koska etäisyydet arkielämän kohteisiin ovat lyhyitä. Tarkastelujen perusteella onkin todettavissa, että jalankulkuvyöhykkeellä kävellään selvästi enemmän kuin muilla vyöhykkeillä kaupunkiseudusta riippumatta. Pyöräilyn vaihtelu eri vyöhykkeillä on pienempää ja

riippuu enemmän kaupunkiseudun koosta, mutta pääkaupunkiseudun ulkopuolella pyörämatkoja tehdään yleisesti eniten jalankulkuvyöhykkeellä ja sitä ympäröivällä esikaupunkialueella. Myös autottomien talouksien sijoittuminen painottuu jalankulkuvyöhykkeelle.



Vyöhykemalli. Alkuperäinen kuva Leo Kosonen. Kuopio 2015. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki¹⁵.

Liikkumisympäristön turvallisuus

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kehitys on ollut myönteistä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana jalankulkijoiden liikennekuolemien määrä on puolittunut ja loukkaantuneiden määrä vähentynyt kolmanneksen. Samana ajanjaksona pyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on vähentynyt kaksi kolmasosaa ja loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrä on vähentynyt viidenneksellä.

Edelleen tieliikenteessä kuitenkin kuolee joka vuosi yli 30 jalankulkijaa ja yli 20 pyöräilijää. Viidesosa kaikista tieliikenteessä kuolleista on jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa loukkaantuneita jalankulkijoita on vuosittain yli 500 ja pyöräilijöitä noin 900. Suuri osa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumisista ja muista yksittäisonnettomuuksista johtuvista loukkaantumisista ei kuitenkaan näy poliisin tilastoissa.

Iäkkäät ovat muita useammin jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien uhreja. Iäkkäiden jalankulkijoiden kuolemanriski on noin kaksinkertainen ja iäkkäiden pyöräilijöiden kuolemanriski noin kolminkertainen verrattuna koko väestöön, kun mittana käytetään kuolleiden määrää ikäryhmän kokoon nähden. 10–14-vuotiaiden pyöräilijöiden loukkaantumisriski on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna.

Liikenteessä kuolleista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä lähes kaikki jäävät auton alle. Huomionarvoista on, että jalankulkijoiden kuolemista lähes kolmasosa ja loukkaantumisista lähes puolet tapahtui suojateillä. Pyöräilijöiden henkilövahinkoonnettomuuksista yli 70 prosenttia tapahtui risteyksissä. Yli kaksi kolmasosaa sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden kuolemista tapahtuu taajamissa.

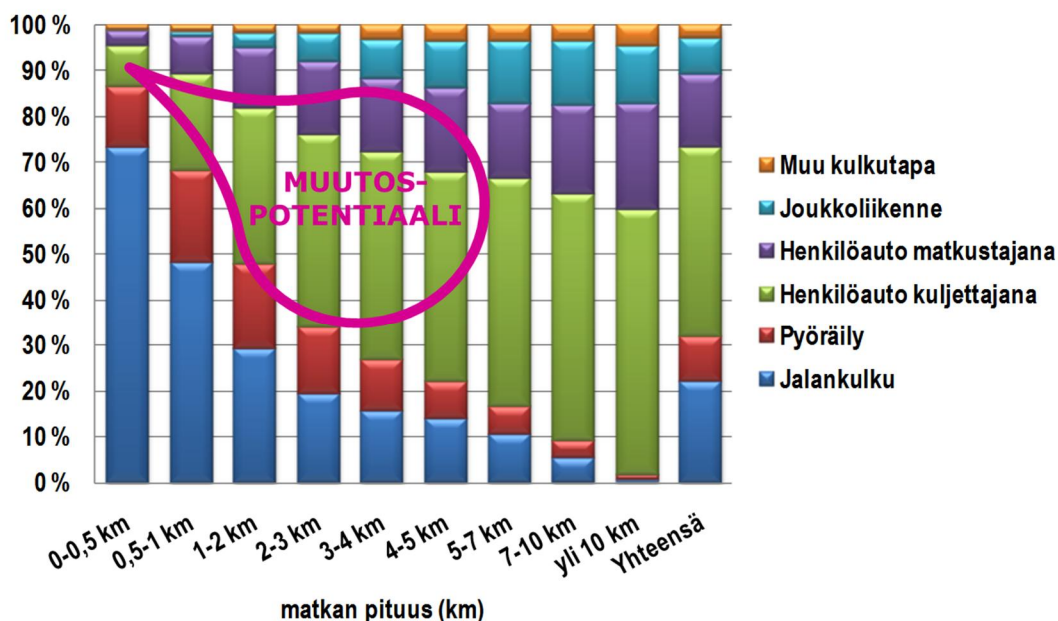
Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden keskeisimmät ongelmat ja onnettomuuksien syyt kohdistuvat tien ylittämiseen. Autoilijat eivät väistä suojatietä ylittävää jalankulkijaa. Pyöräilyn vaikeasti hahmotettavia väistämissääntöjä ei osata autoi-

lijoiden eikä pyöräilijöiden parissa. Autoliikenteen nopeudet taajama-alueilla ovat turvattoman korkeat. Liikenneympäristö ei tue sääntöjen noudattamista ja autoliikenteen riittävän alhaisia ajonopeuksia.

3.2 Kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali

Lyhyet automatkat

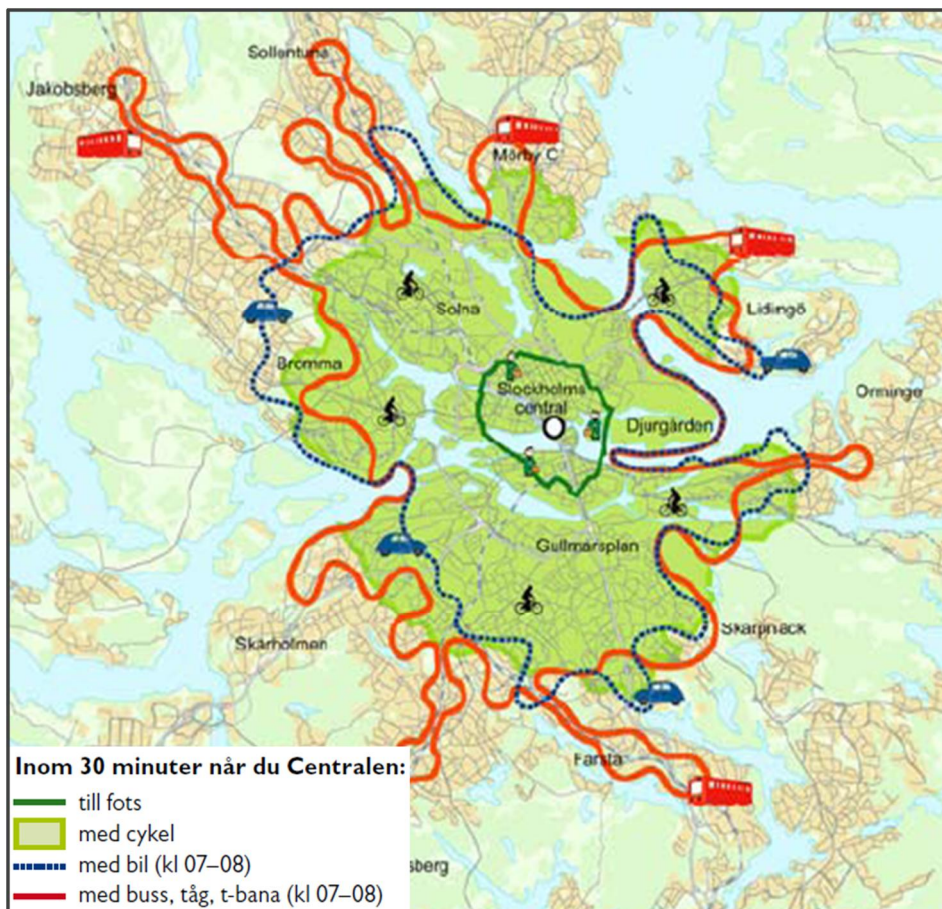
Suurin kävelyn ja pyöräilyn kasvupotentiaali on niissä lyhyissä matkoissa, jotka nyt tehdään henkilöautolla. Näillä matkoilla kävely ja pyöräily ovat nopeuden puolesta kilpailukykyisiä jo nykyään, joten potentiaalin toteutuminen edellyttää muutosta ennen kaikkea elämäntavoissa ja asenteissa. Suurimmilla kaupunkiseuduilla voi joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn matkaketju korvata pidempiäkin automatkoja. Matkan pituutta tarkasteltaessa on huomioitava, että pitkän automatkan vaihtoehtona voi olla lyhyempi kävely- tai pyörämatka, jos lähipalveluja on tarjolla. Kävely- tai pyöräilymatka voi toimia myös liityntämatkana joukkoliikenteen matkaketjussa.



Suomalaisten liikkuminen eri kulkutavoilla matkan pituuden mukaan. Lähde: Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005.

Liikkumistapojen muutosmahdollisuuksia arvioitaessa on hyvä muistaa, että kulkutavat eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan kulkutapoja käytetään monipuolisesti tilanteen mukaan. Suurin osa ihmistä, myös autoilijoista, käyttää useita kulkutapoja erilaisilla matkoilla ja eri vuodenaikoina. Pienistäkin samaan suuntaan vaikuttavista käyttäytymismuutoksista kertyy suuret vaikutukset.

Esimerkiksi Tukholmassa työmatkojen keskimääräinen yhdensuuntainen matkapituus pyöräillen on 9 kilometriä. Lisäksi pyörän on todettu olevan autoon verrattuna matkajaltaan kilpailukykyinen jopa 15 kilometriin saakka ruuhka-aikaan.



Eri kulkumuotojen kilpailukyky ruuhka-aikaan Tukholman keskustaan. Lähde *Cykelräkningar 2009. Trafikkontoret. Stockholms stad*¹⁶.

Eri ikäryhmät

Ikäryhmistä eniten kävelevät lapset, nuoret ja iäkkäät¹². Lapset ja nuoret ovat myös innokkaimpia pyöräilijöitä. Työikäisistä eniten auton käyttöön on sitoutunut 34–54-vuotiaiden ikäryhmä. Valtaosan automatkoista tekevät työikäiset aikuiset. Merkittävien kulkutapamuutosten aikaansaaminen edellyttääkin vaikuttamista tämän ikäryhmän liikkumistottumuksiin.

Iäkkäiden osuus väestöstä kasvaa nopeasti vuoteen 2020 mennessä. Jatkossa iäkkäillä on entistä useammin ajokortti sekä auto käytössään, joten heidän tekemiensä automatkojen määrä todennäköisesti kasvaa. Esteet polkupyöräilylle, mutta myös jalankululle yleistyvät ikääntymisen myötä. Yli 75-vuotiaista noin kaksi kolmasosaa kokee esteitä pyöräilyn käytössä ja hieman yli puolet kävelyssä.

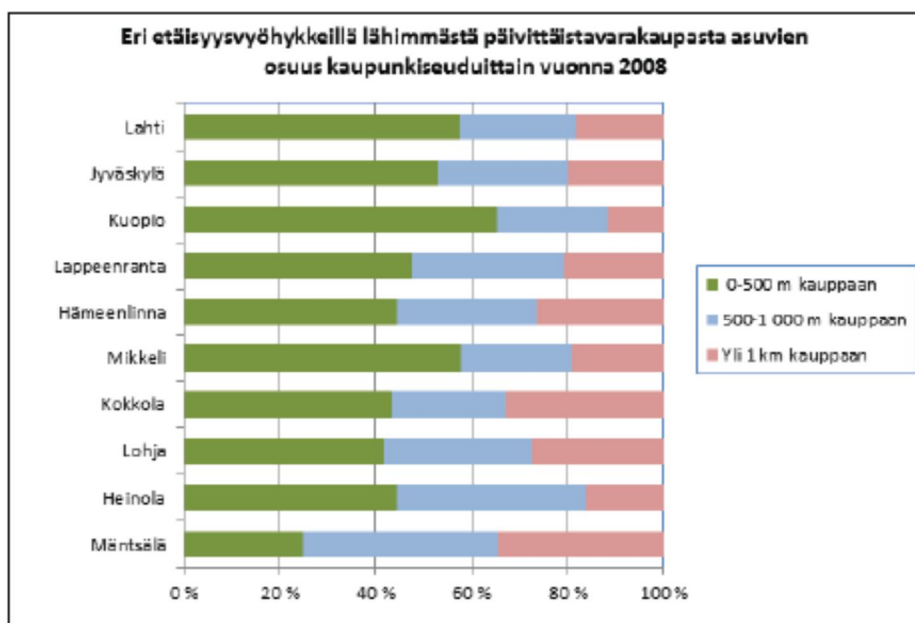
Lasten ja nuorten kulkutapavalintojen merkitys on suurempi kuin ikäluokan osuus väestöstä, sillä nuorena opitut liikkumistottumukset heijastuvat myös aikuisiän kulkutapavalintoihin. Uuden lisähaasteen tuo nuorten keskuudessa viime vuosina nopeasti yleistynyt mopojen, skoottereiden ja mopoautojen käyttö, joka osaltaan vähentää erityisesti pyöräilyä.

Monentyyppiset matkat

Tällä hetkellä suurimmat suomalaisten matkaryhmät ovat ostos- ja asiointimatkat sekä muut vapaa-ajanmatkat. Alle kolmen kilometrin matkoista yli kolmannes on ostos- ja asiointimatkoja ja yli kolmannes vierailu- ja muita vapaa-ajanmatkoja. Näillä matkatyypeillä myös kävelyn ja pyöräilyn osuus on suurin. Ostos- ja asiointimatkoista noin 30 prosenttia ja muista vapaa-ajan matkoista yli 40 prosenttia tehdään jalan tai pyörällä.

Työmatkoista vain vajaa viidennes tehdään kävellen tai pyörällä. Kuitenkin lähes puolet työmatkoista on alle viiden kilometrin pituisia. Sen sijaan koulu- ja opiskelumatkoista kuljetaan yli puolet jalan tai pyörällä. Pyöräilyn osuus on huomattavan suuri, yli 20 prosenttia.

Teoriassa määrällisesti suurin siirtymäpotentiaali autosta kävelyyn ja pyöräilyyn on työmatkoilla, ostos- ja asiointimatkoilla sekä muilla vapaa-ajan matkoilla. Työmatkaliikenteellä on erityinen merkitys, koska muutospotentiaali kohdistuu autoilevaan aikuisväestöön ja ruuhka-aikoihin, ja koska työmatkapyöräilystä ja -kävelystä koituvat terveyshyödyt ovat matkojen säännöllisyyden ansiosta merkittävät. Koulu- ja opiskelumatkoilla kävelyn ja pyöräilyn lisääminen edellyttää, ettei Suomessa omaksuta muualla yleistä käytäntöä kyyditä lapset autolla kouluun.



Eri vyöhykkeillä asuvat ja etäisyys lähimpään päivittäistavarakauppaan vuonna 2008 (Lähde: Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot).

Ostos- ja asiointi- sekä vapaa-ajanmatkojen kulkutapoihin vaikuttavat vahvasti yhdyskuntarakenne, palveluverkko sekä harrastusmahdollisuuksien tarjonta. Oheisessa kuvassa on esitetty lähimmän päivittäistavarakaupan etäisyyttä erityyppisillä vyöhykkeillä eri kaupunkiseuduilla. Huomattavaa on, että merkittävällä osalla asukkaita lähikauppa sijaitsee alle kilometrin etäisyydellä.

Erityisvapaa-ajan toimintojen ja lajiharrastamisen kasvu vähentävät lähellä harrastamisen määrää, joka lisää matkapituuksia. Esimerkiksi Helsingin seudun liikennetutkimusaineiston perusteella 7-14-vuotiaat kävelivät ja pyöräilivät suurimman osan vierailumatkoistaan (ts. matkat ystävien luo). Koulu- ja vierailumatkoista he tekivät henkilöautolla alle viidenneksen. Sen sijaan harraste- ja

huvimatkoista yli puolet tehtiin henkilöautolla. Toisin sanoen kyyditsemisongelma on selvästi suurempi harrastuksiin kuin koulumatkoihin liittyen.

Kaikenkokoiset kunnat – yhdyskuntarakenne vaikuttaa

Kävelen ja pyörällä tehdyt matkat jakaantuvat kaikenkokoisille seutukunnille. Kävelyn kulkutapaosuus on suurin suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen keskuskunnissa, ja pienin kaikenkokoisten kaupunkiseutujen reuna-alueilla. Pyöräilyn kulkutapaosuus on suurin pienten ja keskisuurten kaupunkiseutujen keskuskunnissa ja pienin pääkaupunkiseudun keskuskunnissa. Tavoitteena oleva kulkutapamuutos edellyttää muutoksia kaikenkokoisissa taajamissa ja kaupungeissa.

Erot eri kulkutapojen käytössä ovat suurempia kaupunkiseutujen keskus- ja reunakuntien välillä kuin erikokoisten kaupunkiseutujen välillä. Kaupunkiseutujen yhdyskunta- ja palvelurakenne on keskeinen liikkumistapoihin vaikuttava tekijä. Jalankulun ja pyöräilyn käyttäjäpotentiaali on sitä suurempi, mitä useampia toimintoja (palvelut, työpaikat, muut asukkaat) asukkaalla on lähietäisyydellä. Keskusta-alueiden ja pienempien taajamien jalankulkuvyöhykkeellä ja sitä ympäröivällä reunavyöhykkeellä kävellään selvästi enemmän kuin laajalle levinneellä autokaupunkivyöhykkeellä.

3.3 Yhteenveto: Laaja kohderyhmä

Suomessa tehtävistä automatkoista noin joka neljäs on alle 5 kilometrin ja noin joka kuudes on alle 3 kilometrin mittainen. Potentiaalia siirtää lyhyitä automattoja kävelyn ja pyörällä tehtäviksi onkin kaikenkokoisissa kunnissa. Koska lähes puolet alle 3 kilometrin automatkoista tehdään alle 45 000 asukkaan seutukunnissa, ei kävelyn ja pyöräilyn edistäminen voi keskittyä vain suurimmille kaupunkiseuduille.

Suurimmat erot kävelyn ja pyöräilyn osuudessa erikokoisten seutukuntien välillä on ostos- ja asiointimatkoilla sekä vierailu- ja vapaa-ajanmatkoilla. Jos näissä matkaryhmissä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaisi kaikkialla yhtä suureksi kuin se jo nyt on "parhailla" seutukunnilla, tarkoittaisi se noin 220 miljoonaa kävelyn ja pyöräilyyn siirtynyttä matkaa. Jos nykyinen noin 20 prosentin kulkutapaosuus työmatkoilla kasvaisi noin 25 prosenttiin, tarkoittaisi tämä vuosittain noin 45 miljoonaa kävelyn ja pyöräilyyn siirtynyttä matkaa.

Tavoiteltava määrällinen siirtymä automatkoista kävely- ja pyöräilymatkoihin (=20 % enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja kuin nykyisin) edellyttää muutoksia kaikissa matkatyypeissä, liikkujaryhmissä ja kaikenkokoisissa taajamissa ja kaupungeissa. Oheisessa kuvassa on havainnollistettu kyseisten 300 miljoonan lisämatkan saavuttamista. Tarvitaan vain yksi tai kaksi uutta kävely- tai pyörämatkaa viikossa henkilöä kohden, jos talkoissa ovat mukana kaikki suomalaiset, jotka siihen terveytensä ja ikänsä puolesta pystyvät ja tällä hetkellä autoilevat. Tavoitteen saavuttaminen ei edellytä täydellistä auton käytöstä luopumista, vaan sitä, että mahdollisimman moni muuttaisi kulkutapaansa osalla matkoistaan tai osan aikaa vuodesta.

Montako automatkaa pitäisi korvata
kävely- tai pyöräilymatkoilla?



5 milj. ihmistä = **1,2** matkaa/ henkilö/ viikko



2 milj. ihmistä = **2,9** matkaa/ henkilö/ viikko



0,4 milj. ihmistä = **14** matkaa/ henkilö/ viikko
= noin **2** matkaa/ henkilö/ vrk

4 Toimenpiteet

Tavoitteeksi asetettu kävelyn ja pyöräilyn määrän merkittävä kasvu vaatii muutosta kaikissa ikäryhmissä ja kaikenkokoisissa kunnissa. Tämä edellyttää toimenpiteiltä laaja-alaisuutta, kattavuutta ja pitkäjänteisyyttä.

Liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa yhtäältä motivoimalla ja kannustamalla ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään, toisaalta taas tarjoamalla siihen paremmat mahdollisuudet liikkumisympäristön vaikuttamalla. Toimenpidesuunnitelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, joista ensimmäinen edustaa motivointia ja kolme seuraavaa pääosin mahdollistamista. Kunkin kokonaisuuden alle on tiivistetty tavoitteen saavuttamisen kannalta keskeiset teemat ja kuvattu niiden nykytilannetta. Kustakin teemasta on edelleen nostettu esiin vaikuttavimmat toimenpiteet.

1. Tärkeät valinnat (Asenteet ja liikkumistottumukset)
 - Rutiinien ja tottumusten murtaminen
 - Teknologia ja palvelut arjen apuna
2. Reitti selvä (Infrastruktuuri ja ympäristö)
 - Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan
 - Jalankulku houkuttelevaksi
 - Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla
 - Matkaketjut toimiviksi
 - Kunnossapito kuntoon
3. Kaikki lähellä (Yhdyskuntarakenne ja palveluverkko)
 - Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan
 - Palvelut lähelle
 - Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin
4. Järjestelmä toimii (Institutionaalinen ympäristö)
 - Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta
 - Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita
 - Ryhdytään toimeen

Kävely ja pyöräily ymmärretään usein liikennepolitiikassa ja -suunnittelussa yhtenä kokonaisuutena, kevyenä liikenteenä, vaikka ne tosiasiaissa ovat liikennemuotoina hyvinkin erilaisia. Tässä kävelyä ja pyöräilyä on käsitelty yhdessä silloin kun toimenpide koskee suunnilleen samalla tapaa kumpaakin. Infrastruktuuritoimenpiteitä on kohdistettu erikseen kävelylle ja erikseen pyöräilylle. Luvussa 5.3 on arvioitu toimenpiteiden vaikuttavuutta kummankin kulkumuodon suhteen.

4.1 Tärkeät valinnat

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi liikkumistapojen on muututtava sen kansalaisten valtaosan parissa, joka nyt autoilee tai kulkee auton kyydissä suuren osan matkoistaan. Tavoitteena on muuttaa tämän ryhmän kulkutapavalintoja niissä tilanteissa,

joissa kävely tai pyöräily tarjoaa käyttökelpoisen, toimivan ja haluttavan vaihtoehdon. Ison ihmisjoukon pienistäkin muutoksista syntyy iso vaikutus.

Motivointia ja tiedon levittämistä tarvitaan paitsi kansalaisille, myös päättäjille ja suunnittelijoille. Tietoa esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn konkreettisista hyödyistä on runsaasti olemassa, mutta se ei aina välity sille joka tekee asiaan liittyviä päätöksiä.

Keskeiset keinot kulkutapavalintoihin vaikuttamiseen ovat

- kävelyn ja pyöräilyn markkinointi ja muut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet
- välineiden ja varusteiden kehittäminen ja käytön edistäminen

4.1.1 Rutiinien ja tottumusten murtaminen

Liikkumistottumuksiin vaikuttamisessa on kyse totuttujen rutiinien murtamisesta – päällimmäisenä tavoitteena on saada ihmiset miettimään kulkutapavalintojaan ja ko-keilemaan vaihtoehtoisia liikkumistapoja joillakin matkoistaan. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi, houkuttelevan imagon luominen ja erilaiset kampanjat ovat keinoja ha-
vahduttaa muutokseen. Myös informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista on tärkeää – erityisesti niille, joille reitit ja olosuhteet eivät ole tuttuja.

Suomesta on puuttunut positiivinen ja mahdollisuuksia synnyttävä kävely- tai pyöräilykulttuuri. Kun Suomessa kävely ja pyöräily kytkeytyvät ihmisten mielikuvissa voi-
makkaasti kuntoiluun, esimerkiksi Tanskassa pyöräily mielletään tanskalaisen elä-
mäntavan symbolina ja helppona arjen tapana liikkua. Jalan liikkuminen ja oleskelu
puolestaan on osa asukasläheistä kaupunkikulttuuria. Kävelylle ja pyöräilylle vahvan
kasvutavoitteen mukaisen myönteisen ja houkuttelevan imagon kehittymistä on tuet-
tava.

Markkinointi on positiivisten asioiden korostamista. Perinteisesti kävelyn ja pyöräilyn
kampanjointiin, varsinkin nuoriin kohdistettuun, on liittynyt vahva liikenneturvalli-
suusnäkökulma. Turvallisuus onkin tärkeää, mutta kävelyä ja pyöräilyä ei lisätä pel-
kästään valistuksella niiden vaaroista. Tarvitaan lisäksi sellaista positiivista markki-
nointia, jossa pääasiaan ei nouse kävelyn ja pyöräilyn turvattomuus tai esimerkiksi
autoilusta syyllistäminen.

Ongelmana on tähän asti ollut sekä kävelyn ja pyö-
räilyn markkinoinnin että laajemmin koko liikkumi-
sen ohjauksen vastuutahojen ja resurssien puuttu-
minen niin valtakunnallisesti kuin paikallisesti.
Kampanjointia toteutetaan jo tänä päivänä usean eri
tahon toimesta, mutta tapahtumien keskinäinen
koordinointi on puuttunut. Liikennesektorilla käve-
lyn ja pyöräilyn markkinointi on osa liikkumisen oh-
jauksen toimintakenttää. Terveys- ja liikuntasekto-
rilla kampanjointi kävelyn ja pyöräilyn puolesta liit-
tyy tavoitteeseen lisätä terveyttä edistävää arkiliik-
kuntaa. Tiiviimmän yhteistyön käynnistäminen tar-
joaa molemmille hallinnonaloille hyvät mahdolli-
suudet lisätä markkinoinnin näkyvyyttä ja vaikutta-
vuutta.

*Liikkumisen ohjauksella (Mobility Management) tarkoitetaan ihmisten kulkutapava-
lintoihin vaikuttamista tiedollisen ohjauksen
ja erilaisten kannustavien toimenpiteiden
avulla. Tavoitteena on vähentää liikkumisen
tarvetta ja yksin omalla autolla ajamista ja
edistää kestäväää liikkumista, kuten kävelyä,
pyöräilyä, joukkoliikenteen käyttöä, autojen
yhteiskäyttöä, kimpakyytejä ja taloudellista
ajotapaa. Liikkumisen ohjauksen yleisimpiä
keinoja ovat kestävien liikkumismahdolli-
suuksien markkinointi, tiedottaminen ja liik-
kumiskasvatus. Keinoihin lukeutuvat myös
muun muassa taloudelliset kannustimet sekä
informaation ja liikkumisen palvelujen kehit-
täminen siten, että kestävien kulkutapojen
käyttö helpottuu.*

Valtakunnallisella tasolla on käynnistynyt Liikenneviraston toimesta ja Motivan toteuttamana liikkumisen ohjauksen koordinointi ja verkostotoiminta. Sen yhteydessä on käynnistetty liikkumisen ohjauksen hanketoiminta, joka tukee ja edistää paikallisia hankkeita ja selvityksiä. Tavoitteena on, että liikennehallinto tukee ja kehittää liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalvelujen ohella jatkuvaa, hyvin koordinoitua, liikennepoliittisia tavoitteita tukevaa liikkumisen ohjaustoimintaa.

Työikäiset ovat suurin ikäryhmä ja käyttävät eniten autoa kaikilla matkoillaan. Jos tämän ryhmän autosidonnaisuus ei vähene, kulkutapatavoitteita on hyvin vaikea saavuttaa. Kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin keskeisenä tavoitteena on vaikuttaa auton käyttöön ja omistukseen, erityisesti kotitalouksien kakkosauton hankintaan. Onnistunut esimerkki tästä on Malmössä toteutettu ”Ei naurettavia automatkoja” -kampanja.

Malmö

- Kaupunki toteuttanut mm onnistuneen asennekampanjan ”Inga löjliga bilresor” (ei naurettavia automatkoja), jonka tavoitteena oli saada ihmisiä vaihtamaan lyhyitä automatkoja.

Carparking ticket Marketing

-It takes about 15 minutes to cycle 5 km.

-How far is it to YOUR work?

- alle viiden kilometrin pituiset automatkat ovat vähentyneet voimakkaasti (2003-2008)

- Kävelyn ja pyöräilyn suosio kasvanut voimakkaasti
- Yhä useampi jatkaa pyöräilyä myös talvella

Esimerkki Malmön pyöräilykampanjasta

Koska auton kulkutapaosuus työmatkoilla on suuri, pienetkin muutokset siinä tuovat merkittävän määrän uusia kävely- ja pyöräilymatkoja. Vasta harvat työnantajat kannustavat työmatkaliikumisessa kävelyyn ja pyöräilyyn, mutta tätä edistämään on muun muassa käynnistynyt Liikenneviraston, HSL:n, Uudenmaan liiton, Trafín ja Motivan toimesta valtakunnallinen kestävä työmatkaliikumisen hanke.

Koulumatkojen kulkutavoissa Suomi on kansainvälisesti vertaillen vielä onnellisessa tilanteessa, sillä suurin osa koululaisista kulkee kouluun omatoimisesti jalan tai pyörällä. Kyyditysten osuus on kuitenkin huolestuttavasti kasvanut ja viime aikoina mo-poiilu on korvannut huomattavan osan pyörämatkoista. Lisäksi kuntien taloudelliset paineet kouluverkon harventamiseen sekä koulujen vapaampi valintamahdollisuus lisäävät koulukuljetusten määrää. Lasten ja nuorten liikennekasvatukseen ei nykyisin järjestelmällisesti sisälly kestävään liikkumiseen ohjaavaa kasvatusta. Erillisiä hankkeita asian tiimoilta on kuitenkin toteutettu, esimerkkinä vaikkapa Liikkuva-lähettiläät sekä Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit -pilottitoiminta.

Ostos- ja asiointimatkoista hyvin merkittävä osa on alle kolmen kilometrin pituisia. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen edellyttää kuitenkin huomion kiinnittämistä mm. lähipalvelujen saatavuuteen, kotiinkuljetuspalveluihin sekä tavaroiden kuljetusvälineisiin jalan ja pyörällä liikuttaessa. Myös vapaa-ajan matkoja tehdään paljon ja siksi niiden liikkumistapojen kehityksellä on iso merkitys kävelyn ja pyöräilyn määriin.

Suurin riski on arkivapaa-ajan muuttuminen yhä enemmän henkilöauton käytöstä riippuvaiseksi. Arkiliikunnan hiipuminen on johtanut siihen, että jopa urheiluseuroissa liikuntaa aktiivisesti harrastavista nuorista ja aikuisista suuri osa liikkuu terveyden kannalta liian vähän. Lasten ja nuorten liikkumisen lisäämisessä elinympäristön sekä kävely- ja pyöräilyverkkojen kehittämisellä on suuri merkitys¹⁷.

Kärkitoimet

1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla

Haastetaan työnantajat edistämään kävelyä ja pyöräilyä työssä ja työmatkoilla ja vaikuttamaan myös asiakkaiden kulkutapavalintoihin. Työpaikan liikkumissuunnitelman laatiminen on eräs hyvä keino kartoittaa tilanne ja miettiä tarvittavia toimenpiteitä. Toimenpiteitä ovat muun muassa pyöräpysäköinnin parantaminen, suihku- ja vaatteidenvaihtotilojen järjestäminen, työpaikalla pyöräiden hankkiminen, matkustussääntöjen tarkistaminen sekä taloudelliset kannustimet, kuten autopaikan hinnoittelu todellisten kustannusten mukaan, työsuhdepyörät tai pyörähuollon tarjoaminen työntekijöille. Työyhteisön osallistuminen määräaikaan kävely- ja pyöräilykampanjoihin toimii hyvänä kannustimena muuttaa kulkutapavalintoja.

Valtio- ja kuntatyönantajat tarvitaan esimerkinnäyttäjäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Valtio ja kunnat ovat suuria työnantajia, ja siksi julkishallinnon työntekijöiden liikkumistottumusten muutoksilla on iso vaikutus työmatkojen kulkutapajakaumaan koko maan tasollakin. Myös julkisten palvelujen asiakkaiden – opiskelijat mukaan lukien – matkat muodostavat ison matkaryhmän, jonka kulkutapavalintoihin valtio- ja kuntatyönantajat voivat vaikuttaa. Omalla esimerkillään valtio ja kunnat voivat kannustaa myös yksityisiä työnantajia.

Kustannukset/rahoitus: Toiminnan edistäminen Motivan koordinoiman liikkumisen ohjauksen ohjelman ja verkoston kautta, toteuttaminen työnantajien toimesta

Kuka ottaa kopin: Motiva, Liikennevirasto

Mukana ainakin: Kuntaliitto, HSL, valtio- ja kuntatyönantajat

2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutavat

Sisällytetään koulujen ja päiväkotien opetusohjelmaan kestävään ja terveelliseen liikkumiseen ohjaavaa liikkumiskasvatusta turvallisuuspainotteisen liikennekasvatuksen ja perinteisen terveystiedon ohella. Kannustetaan koulumatkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn ja tarkistetaan, ovatko koulumatkapyöräilylle asetetut ikäraajat ja rajoitukset kohdallaan. Tehdään yhteistyötä esimerkiksi vanhempainyhdistysten kanssa aikuisten vetämän koulumatkakävelyn ja -pyöräilyn järjestämiseksi alakouluikäisille. Mopoiän saavuttaville nuorille kohdennetaan omat kampanjat. Tehdään opetus- ja teknisen sektorin kesken yhteistyötä koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi ja huolehditaan pyöräpysäköinnistä. Eräs hyvä tapa lähteä liikkeelle on koulukohtaisten liikkumissuunnitelmien laatiminen.

Kustannukset: Toteutettavissa nykyisen toiminnan puitteissa

Kuka ottaa kopin: Opetushallitus, kunnat/koulutoimi
Mukana ainakin: OKM, STM, Kuntaliitto, Liikenneturva, kunnat/liikennetoimi,
Pyöräilykuntien verkosto

3. Vapaa-ajan kulkutapavalintoihin vaikuttaminen

Tehdään yhteistyötä liikennesektorin ja erilaisten harrastusyhdistysten ja -järjestöjen kesken harrastusmatkojen kulkutapavalintoihin vaikuttamiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yhteinen tavoite erityisesti liikunta- ja urheilujärjestöjen kanssa, joiden huolena on liikunnan kokonaismäärän väheneminen.

Valtio ja kunnat tukevat harrastus- ja järjestötoimintaa, jolloin keskusjärjestöiltä ja lajiliitoilta voidaan edellyttää kestävän liikkumisen huomioon ottamista toiminnassa ja viestin välittämistä edelleen paikalliseen seuratoimintaan. Itse liikuntatiloissa ja muissa harrastuspaikoissa kunnat voivat edistää kävelyä ja pyöräilyä mm. parantamalla harjoitusvälineiden säilyttämismahdollisuuksia, järjestämällä pyöräpysäköintipaikat, tiedottamalla kävely- ja pyöräily-yhteyksistä ja levittämällä terveysliikuntavalistusta. Keskeisimpiin kohteisiin, kuten liikunta- ja kulttuurikeskuksiin tai laajemmin kunnan vapaa-aika- ja liikuntasektorille voidaan laatia kestävän liikkumisen suunnitelmat.

Kuntien päätökset liikuntapaikkojen sijoittamisesta ja lähiliikuntapaikkojen tulevaisuudesta vaikuttavat merkittävästi vapaa-ajan liikkumisen kulkutapavalintoihin.

Kustannukset/rahoitus: Pääosin toteutettavissa nykyisen toiminnan puitteissa

Kuka ottaa kopin: Opetus- ja kulttuuriministeriö, kunnat / liikunta- ja vapaa-ajan toimi

Mukana ainakin: Kuntaliitto, Suomen liikunta ja urheilu, NuoriSuomi, harrastajajärjestöt ja lajiliitot, paikalliset seurakunnat, Motiva

4. Informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista ja -olosuhteista

Kannustetaan kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien käyttämiseen jakamalla helposti saavutettavaa ja käytettävää informaatiota jalankulun ja pyöräilyn paikallisista reiteistä ja olosuhteista. Keinoja ovat mm. ulkoilu- ja pyörätiekarttojen pitäminen ajan tasalla ja niiden jakelu, nettipohjaisten reittioppaiden kehittäminen, uusien asukkaiden tai työntekijöiden infopakettit ja uusien väylien valmistumiseen liittyvä markkinointi. Kävelyn ja pyöräilyn hyvät olosuhteet ja saavutettavuus voidaan nostaa esiin myös uusien asuinalueiden markkinoinnissa. Informaation tarve ja nykytilanne ovat hyvin erilaisia eri kunnissa ja kehittämistarpeet tulee pohtia paikallisesti.

Kustannukset/rahoitus: Toteutettavissa nykyisen toiminnan puitteissa

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: Rakennusliikkeet (uudet asuinalueet), yksityiset palveluntuottajat (reittioppaat yms.)

5. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen ja paikallinen markkinointi

Kaupunkiseuduilla tarvitaan nimetyt vastuutahot tekemään ja koordinoimaan kävelyn ja pyöräilyn paikallista markkinointia. Sopiva taho voi olla liikkumisen ohjauksen koordinoinnista vastaava taho, jos seudulla on sellainen. Tällöin kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin ja muiden liikkumisen ohjauksen toimien koordinointi ja rahoitus on helpompi miettiä kokonaisuutena.

Valtakunnallisella tasolla markkinointia koordinoidaan jatkuvaluonteisesti esimerkiksi liikkumisen ohjaustoiminnasta vastaavan Motivan kautta. Lisäksi yhteistyötä eri toimijoiden kesken lisätään valmistelemalla liikenne-, liikunta- ja terveyshallinnon yhteinen valtakunnallinen (kertaluonteinen) hanke, jonka selkeänä tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn lisääminen. Mukaan kytketään jo vakiintuneita kävelyn, pyöräilyn ja arkiliikkumisen markkinointitapahtumia, kuten Suomi Pyöräilee -kampanjan tapahtumat. Toteutukseen kytketään vahvasti mukaan järjestökenttä ja muut kolmannen sektorin toimijat. Valtakunnallinen markkinointihanke tarjoaa paikallisen työn avuksi materiaalia, informaatio- ja mediakanavia, tietoa ja kokemuksia onnistuneista liikkumisvalintoihin vaikuttavista toimenpiteistä sekä porkkanarahoitusta toiminnan käynnistämiseen.

Kustannukset/rahoitus: Paikalliselle markkinoinnille tulee asettaa selkeä kävelyn ja pyöräilyn lisäämistavoite ja osoittaa toiminnalle riittävät taloudelliset ja henkilöresurssit. Päävastuu on kunnilla ja seuduilla. Valtio tukee paikallisen markkinointityön toteuttamista liikkumisen ohjauksen hankehakumettelyn kautta sekä yhteistyömahdollisuuksilla valtakunnallisen markkinoinnin kanssa. Kolmannen sektorin toimijoiden panos on jatkossakin tärkeässä roolissa markkinoinnin toteuttamisessa.

Valtakunnallinen, jatkuva liikkumisen ohjaustoiminta rahoitetaan Liikenneviraston toimesta ja sitä toteuttaa Motiva. Kertaluonteisen liikenne-, liikunta- ja terveyshallinnon hankkeen yhteisbudjetti tarvitsee osin lisärahoitusta. Osin se voi sisältää eri osallistujatahojen nykyistä hanke- ja tapahtumarahoitusta ja niiden omana työnä tapahtuvaa markkinointia. Sponsorirahoitusta voidaan myös hankkia esimerkiksi vakuutusyhtiöiltä.

Kuka ottaa kopin: Paikallinen taso: Kunnat ja kaupunkiseudut, liikkumisen ohjauksesta vastaavat alueelliset toimijat; Valtakunnallinen taso: Trafi, Liikennevirasto, Motiva, OKM, STM, Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, Pyöräilykuntien verkosto

Mukana ainakin: Liikenneturva, NuoriSuomi, Kuntaliitto, paikalliset järjestöt, Ely-keskukset

4.1.2 Teknologia ja palvelut arjen apuna

Tavaroiden tai henkilöiden kuljettaminen on yksi useimmiten mainituista syistä matkan tekemiseen autolla. Myös esimerkiksi huono sää, liukas keli ja pyörien varkausriski nousevat usein esille kulkutapavalinnan syinä. Kävelyn ja pyöräilyn apuvälineitä, kuten kärkyjä, tavarapyöriä, nastarenkaita, toimivia valomalleja, käytännöllisiä saderuukkeita jne. kyllä on markkinoilla, mutta tieto ja kokemukset niistä eivät ole levinneet tarpeeksi laajalle.

Varsinkin erilaiset arkipyöräilyä helpottavat varusteet ovat Suomessa vähän käytettyjä ja heikosti tunnettuja. Esimerkiksi Tanskassa ja Hollannissa yleiset tavara- ja las-

tenkuljetuspyörät, ajajan eteen kiinnitettävät pienten lasten istuimet tai helppokäyttöiset tavaralaukut ovat meillä harvinaisia. Iäkkäiden liikkumista helpottavat apuvälineet, kuten rollaattorit ja pyörillä varustetut kauppakassit, ovat löytäneet käyttäjäkuntansa paremmin. Niiden tarve kasvaa edelleen nopeasti väestön ikääntyessä.

Erilaisten varusteiden, apuvälineiden ja pyörämallien yleistyminen edellyttää, että niiden olemassaolo tunnetaan, että niitä on helposti saatavissa ja että kokemukset niiden käytöstä leviävät. Esimerkiksi sähköpyörän yleistyminen ja halpeneminen voi saada työmatkapyöräilijöiksi sellaisetkin liikkujat, jotka eivät tavoittele työmatkallaan kuntoilua vaan kevyempää menoa. Avainasemassa on alan yrittäjien aktiivinen markkinointi. Lisäksi tarvitaan kokeilumahdollisuuksia ja kanavia kokemusten vaihtamiseen. Kun varusteet yleistyvät, myös käytettyjen varusteiden markkinat kasvavat, jolloin niiden hankkimiskynnys pienenee.

Varusteiden ja välineiden kehittämissä avainasia on asiakaslähtöisyys. Nykyaikaiset ja viimeisintä teknologiaa hyödyntävät varusteet tukevat omalta osaltaan myönteisen kävely- ja pyöräilykulttuurin syntymistä. Erilaiset yksilölliset tarpeet huomioivalle varusteiden ja laitteiden kehitystyölle on kysyntää. Samalla se luo mahdollisuuksia uudelle yritystoiminnalle. Myös erilaisten pyöräpalvelujen kehittäminen tarjoaa mahdollisuuksia paikalliselle erityistoiminnalle samalla kun ne tukevat pyöräilyn kasvua.

Kärkitoimet

6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen

Edistetään jalankulun ja pyöräilyn varusteiden ja välineiden kehittämistä teknologian kehittämistuen sekä idea- ja designkilpailujen avulla. Kohteena voivat olla esimerkiksi kantamisen ja kuljettamisen välineet, iäkkäiden apuvälineet, pyörien pysäköinti- ja varkaudenestolaitteet ja -teknologia, pyöräilyn mobiilipalvelujen sisällöntuotanto, jalankulun ja pyöräilyn laskentalaitteet, sateelta ja kylmältä suojaavat varusteet ja vaatetus, trendikäs ja helposti säilytettävä pyöräilykypärä, käytännölliset heijastinratkaisut jne.

Kehitetään kuluttajia palvelevaa varusteiden testausta ja luokituksia, esimerkiksi pistosuojattujen renkaiden laadun testaus ja jalkineiden liukkausluokitus.

Tehdään pyörän käyttöä ja jalan liikkumista monipuolistavia varusteita ja kulkuvälineitä tunnetuksi mainonnan, tiedotuksen ja sosiaalisen median keinoin. Pyöräkaupat voivat mainonnan lisäksi helposti tehostaa lisävarusteiden, esimerkiksi viiltosuojattujen renkaiden, toimivien valojen, nastarenkaiden, tavarakorien ja -kärrien jne. markkinointia pyöräkaupan yhteydessä.

Tarjotaan uusien välineiden hankkimiskynnystä alentavia tutustumismahdollisuuksia, esimerkiksi sähköpyörien kokeilumahdollisuus kaupungin työntekijöille, lainattavat lastenkuljetuskärryt päiväkodeissa, rollaattorimallien kokeilumahdollisuus kuntien vanhuspalveluissa ja kauppojen pantilliset kärryt tavaroiden kotiin kuljettamiseksi.

Kehitetään ja monipuolistetaan pyöräilypalveluja, kuten huoltotoimintaa, pyörien ja peräkärryjen vuokrausta, korkeatasoista pyöräpysäköintiä ja kaupunkipyöräjärjestelmiä. Toteutetaan Suomeen pilottihankkeina joitakin pyöräkeskuksia, jotka tarjoavat monipuolisia pyöräilypalveluja mukaan lukien pyörien vartioitu pysäköintimahdollisuus yön yli kaupunkikeskustojen rautatie- ja linja-autoasemien yhteydessä.

Kustannukset/rahoitus: Välineiden ja varusteiden kehittäminen nykyisen liikennesektorin t&k-rahoituksen ja teknologian kehittämisrahoituksen puitteissa; mainonta ja markkinointi yritysten toimesta; varusteiden tunnetuksi tekemistä ja pyöräilypalvelujen kehittämistä valtio tukee liikkumisen ohjauksen hankerahoituksen sekä yritysten starttirahoituksen kautta.

Kuka ottaa kopin: Alan yritykset ja yritysjärjestöt (valmistajat)

Mukana ainakin: Muotoilualan oppilaitokset, Trafi, Tekes, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ELY-keskukset/elinkeino, kunnat, Pyöräilykuntien verkosto, paikalliset pyöräilyjärjestöt, vanhustyön järjestöt, vakuutusyhtiöt

4.2 Reitti selvä

Kansainväliset ja suomalaiset kokemukset osoittavat pyöräilyn suosion salaisuudeksi sen, että arkimatkat on käytännöllistä ja helppoa tehdä pyörällä. Terveyshyödyt, ympäristöystävällisyys ja ruuhkien välttäminen ovat tervetulleita sivuvaikutuksia, mutta harvoin pääsyitä kulkea pyörällä. Olosuhteet pitää luoda sellaiseksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi.

Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset kuin pyöräilyyn. Jalan liikkuesssa korostuu kuitenkin vielä enemmän houkutteleva, ihmisen mittainen kaupunkiympäristö. Kävelymatka on kokemus. Tarvitaan ympäristöä, joka kutsuu ihmiset kävelemään.

Keskeiset keinot kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat:

- paikalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn asemasta ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden tarkistaminen
- houkuttelevan kävely-ympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen
- pyöräilyreittien laatutason parantaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
- kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestäminen
- jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito

4.2.1 Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan

Kevyen liikenteen väyläkilometrit ovat viime vuosikymmenien aikana merkittävästi kasvaneet kattaen nykyisin varsin hyvin kaupunkiseutujen ja pienempien kuntien taajama-alueet. Tästä huolimatta kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuudet eivät ole kasvaneet. Syynä on autoistumisen ja yhdyskuntarakenteen hajautumisen ohella se, että jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien laatuun ja yksityiskohtien toimivuuteen ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota.

Suunnittelun lähestymistavat onkin arvioitava uudelleen. Sekä jalankulun että pyöräilyn yhteydet ja yksityiskohdat on suunniteltava kummankin kulkutavan omista lähtökohdista sen sijaan, että ne rakentuvat autoliikenteen verkon ja järjestelyjen yhteydessä ja osana. On tunnustettava, että kävely ja pyöräily ovat kaksi erillistä ja toisistaan huomattavasti poikkeavaa kulkutapaa, eikä niitä voi liikennesuunnittelussakaan niputtaa yhteen ”kevyeksi liikenteeksi”. Suunnitteluohjeistuksen tulee tukea tätä ajattelua.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on panostettava nykyisten jalankulku- ja pyöräilyyhteyksien laatutason parantamiseen. Kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyky muodostuu jalan ja pyörällä liikkumisen helppoudesta, nopeudesta ja miellyttävyydestä autoliikenteeseen nähden. Suunnitteluohjeistuksen uusimiseen liittyy laatukriteerien luominen eriluokkaisille kävelyn ja pyöräilyn väylille. Tärkeää on myös levittää tietoa hyvin toimivista liikenne ratkaisuksista ja uusista suunnitteluperiaatteista. Esimerkiksi esteettömyyden osalta on valmiiksi olemassa ns. SuRaKu-ohjeistus ulkotilojen esteettömyysratkaisuksista.¹⁸

Kärkitoimet

7. Paikalliset linjaukset jalankulun ja pyöräilyn asemasta ja suunnitteluperiaatteista

Liikennejärjestelmän suunnittelun ja kehittämisen taustaksi tarvitaan kullakin seudulla/kunnassa laajasti hyväksytty tahtotila ja linjaukset siitä, mitä liikennemuotoja ja minkälaisia liikenne ratkaisuja painotetaan seudun tai kunnan eri alueilla. Keskeistä on tunnistaa ne alueet, joissa kävelyn tai pyöräilyn lisäämiselle on merkittävää potentiaalia. Yhdyskuntarakenteen jakoa jalankulku-, pyöräily-, joukkoliikenne- ja autokaupunkivyöhykkeisiin voidaan käyttää työkaluna linjattaessa eri kulkumuotojen roolia ja jalankulku- ja pyöräilyverkkojen suunnitteluperiaatteita eri alueilla. Vyöhykeajattelu palvelee myös edistämistoimien priorisointia ja resurssien kohdentamista.

Linjaukset eri liikennemuotojen prioriteeteista ja tilanjaosta eri kaupunkirakennetyöhykkeillä ohjaavat sitä, minkälaista katu- ja kaupunkiympäristöä, liikennemuotojen välistä tilanjakoa ja autoliikenteen nopeustasoa tavoitellaan missäkin. Linjausten perusteella tarkennetaan keskeiset jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteet eri alueilla ja eri nopeustason kaduilla: missä tarvitaan jalkakäytäviä, missä pyöräteitä, missä jalankulun tai pyöräilyn erottelu autoliikenteestä ei ole tavoiteltavaa, minkälaisia pyöräliikenteen ratkaisutapoja käytetään (yhdistetyt/erotetut väylät, pyöräkaistat, pyöräily ajoradalla, ajoradan risteämisratkaisut) ja missä painotetaan oleskeluun houkuttelevaa jalankulku ympäristöä.

Nämä linjaukset ja periaatteet ohjaavat seuraavissa luvuissa käsiteltävien liikenne ympäristön parantamistoimien sekä jalankulku- ja pyöräilyverkkojen suunnittelua.

Kustannukset/rahoitus: Linjaukset säästävät rahaa ohjatessaan oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan ja suunnatessaan investoinnit tehokkaimpiin kohteisiin

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut
Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset/liikenne

8. Suunnitteluohjeiden uusiminen

Liikenneviraston, Kuntaliiton ja muiden yhteistyötahojen toimesta ollaan päivittämässä valtakunnallista jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluohjetta. Ohjeen uusimisen lähtökohtana tulee olla kevyen liikenteen käsitteestä luopuminen ja kävelyn ja pyöräilyn erottaminen toisistaan kulkutapoina. Tarkistamista kaipaavat erityisesti kaupunkimaisten alueiden liikennetarkaisujen periaatteet kuten kulkutapojen erottelun tarve ja suhde autoliikenteen nopeustasoon ja rauhoittamistoimiin, erilaisten shared space -ratkaisujen soveltaminen sekä pyöräliikenteen vaihtoehtoiset periaateratkaisut (väylät, kaistat, ajorata) erityyppisillä alueilla. Päivittämistarpeita on myös yksityiskohtaisemmissa ratkaisuissa, esimerkkinä eriluokkaisten pyöräilyväylien laatutaso ja minimivaatimukset, toimivat turvalliset ja esteettömät liittymäjärjestelyt sekä uusien pyöräliikenteen ratkaisujen, kuten pyörätaskujen, soveltaminen. Ohjeistuksen uusiminen kytkeytyy monissa kaupungeissa jo käynnissä oleviin suunnitteluperiaatteiden tarkasteluihin.

Kustannukset/rahoitus: Ohjeiden uusimistyö on tehtävissä normaalilla toimintamenorahoituksella

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto

Mukana ainakin: Kuntaliitto, kunnat/kaupungit

4.2.2 Jalankulku houkuttelevaksi

Kävely on kaikille sopiva kulkutapa ja jalan liikkumiseen suhtaudutaan hyvin positiivisesti. Silti kehitys on kulkenut suuntaan, jossa yhä useampi lyhytkin matka ajetaan autolla. Tämän kehityksen kääntäminen vaatii hyvän jalankulkuympäristön ottamista kaupunkisuunnittelun peruslähtökohdaksi.

Houkutteleva jalankulkuympäristö on hyvän kaupungin tunnusmerkki. Jalan liikkuminen on houkuttelevaa, jos matka tarjoaa viihtyisää ympäristöä ja kiinnostavia yksityiskohtia. Suorat yhteydet lähiympäristön kohteisiin tekevät kävelystä sujuvaa. Reunaehto kävelyn suosiolle on turvallisuuden kokemus. Esimerkiksi syrjäiset tai valaisemattomat alueet koetaan iltaisin ja pimeänä vuodenaikana helposti pelottaviksi ja liikkumista näillä alueilla vältellään. Kaupunkiympäristön elävyys, muiden ihmisten läsnäolo, puolestaan lisää sekä paikan kiinnostavuutta että turvallisuuden tunnetta.

Jalankulkuympäristön fyysisen ja sosiaalisen houkuttelevuuden parantaminen vaatii jalan liikkuvan ihmisen tarpeiden ja käyttäytymisen ymmärtämistä ja sitä tukevien suunnittelu- ja toteuttamisperiaatteiden muodostamista. Kävelyn suosion nostamiseksi tarvitaan kaupunkiympäristöä, joka ei vain näytä vaan myös tuntuu hyvältä. Houkuttelevan jalankulkuympäristön, elävän katutilan ja kaikille esteettömän ympäristön suunnitteluperiaatteet tulee sisällyttää nykyistä vahvemmin mukaan kaupunki-, katu- ja ympäristösuunnittelun ohjeistukseen ja koulutukseen. Aihe on myös tarpeen nostaa vahvemmin mukaan eri alojen suunnittelijoiden koulutustilaisuuksiin, ammattilehtiin ja muuhun mediaan.

Väestön ikääntymisen myötä jalankulkuympäristön esteettömyyden merkitys on entisestään korostunut. Iäkkäiden osuus väestöstä kasvaa edelleen ja erityisesti keskustojen jalankulkuvyöhykkeillä iäkkäiden määrä kasvaa nopeasti. Jatkossa iäkkäällä väestönosalla on entistä useammin sekä ajokortti että auto käytössään, mikä helposti kasvattaa automatkojen osuutta jalankulkuvyöhykkeelläkin, jos jalan liikkuminen ei ole tarpeeksi helppoa ja vaivatonta.

Kävelyn asemaa voidaan vahvistaa toteuttamalla jalankulkupainotteisia alueita ja rauhoittamalla autoliikennettä. Ruotsalaisten tutkimusten mukaan etenkin ilman erottelua toimivien shared space -tyyppisten alueiden, kuten pihakatuja, toteuttaminen vahvistaa jalankulun asemaa¹⁹. Ajonopeuksien rauhoittaminen kävelyvauhtiseksi mahdollistaa eri kulkumuotojen turvallisen sekoittumisen rajoittamisen sijaan. Muuallakin taajamissa autojen alempi nopeustaso parantaa liikenneturvallisuutta vähentäen vakavien onnettomuuksien riskiä.

Kärkitoimet

9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen

Parannetaan laajasti kaupunkien ja taajamien jalankulkuympäristön houkuttelevuutta ja laatutasoa. Potentiaalia kävelyn lisäämiseen on kaikissa kunnissa. Ensi vaiheessa painopisteeksi nostetaan alueet, joilla kävelyn kasvupotentiaali on suurin: kaupunkien jalankulkuvyöhykkeet, asuinalueiden alakeskukset ja pienempien taajamien keskustat ja pääkadut. Keinovalikoima on laaja ja sen soveltaminen paikasta riippuvaa. Keskeinen lähtökohta on autojen nopeustason rauhoittaminen. Mahdollisia keinoja ja lähestymistapoja jalankulkuympäristön parantamiseksi ovat mm.

- viihtyisien kaupunkitilojen ja jalankulkuympäristön pienten yksityiskohtien luominen ("paikkojen verkostot")
- erilaiset hidas- ja pihakadut ja muut Shared Space -ratkaisut (ei liikennemuotojen erottelua) asuinalueilla ja keskustoissa
- lähiympäristön jalankulkuyhteyksien ja oikoreittien toteuttaminen
- jalankulkuympäristön esteettömyyden parantaminen ja valaistuksen lisääminen sosiaalisen turvallisuuden tunteen parantamiseksi
- viihtyisyyttä tuovien ja oleskeluun houkuttelevien katukalusteiden, istutusten ja katutaiteen lisääminen
- jalankulkuympäristön elävöittäminen lisäämällä jalankulkureiteille ja -alueille sijoitettavia ja avautuvia toimintoja.

Kustannukset/rahoitus: Kanavia toteuttamiselle ja rahoituksen hankkimiselle ovat toimenpiteiden kytkeminen esimerkiksi keskustojen kehittämishankkeisiin, lähiöprojekteihin, uudis- ja täydennysrakentamishankkeisiin sekä liikenneväylien parantamishankkeisiin

Kuka ottaa kopin: Kunnat, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: Kiinteistönomistajat, asukasyhdistykset

10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen

Toteutetaan ja laajennetaan jalankulkupainotteisia keskusta-alueita. Niin ison kuin pienenkin kaupungin tai taajaman keskipisteeksi kaivataan kävelykatua, toria tai pienempää oleskeluaukiota ja sen ympärille viihtyisää jalankulkupainotteista keskustaympäristöä.

Jalankulkijan asemaa ja keskustan vetovoimaa vahvistetaan toteuttamalla esimerkiksi kävelykatuja, jalankulkuaukioita, leveämpiä jalkakäytäviä ja shared space -tyyppisiä katutilaa uudelleen jakavia ratkaisuja. Keskustan houkuttelevuutta lisätään ympäristön hyvällä laatutasolla ja oleskeluun kutsuvilla katukalusteilla. Lisää houkuttelevuutta saadaan jalankulkijaa säältä ja keliä suojaavilla ja talvihoitoa helpottavilla ratkaisuilla, kuten katoksilla ja ydinkeskustoissa myös lämmitetyillä kävelyalueilla.

Kustannukset/rahoitus: Vaatii kuntien ja kiinteistöjen rahoituspanostusta
Kuka ottaa kopin: Kunnat
Mukana ainakin: Elävä Kaupunkikeskusta ry, kiinteistönomistajat, kauppa, kaupunkikeskustayhdistykset

11. Autoliikenteen rauhoittaminen

Varmistetaan autoliikenteen turvallisen alhainen nopeustaso nopeusrajoitusten ja tarvittaessa rakenteellisten keinojen avulla. Parannetaan erityisesti suojateiden turvallisuutta. Taajamien ja kyläkohtien nopeusrajoitukset käydään läpi alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien yhteydessä. Liikenteen rauhoittamisen keinoista löytyy ohjeita ja esimerkkejä kuntien ja valtionhallinnon yhdessä laatimasta julkaisusta Liikenteen rauhoittaminen (LYYL raporttisarja 28/2001). Lähiajan tehtävänä on sen päivittäminen.

Kustannukset/rahoitus: Osa toimenpiteistä voidaan toteuttaa ylläpidon yhteydessä, esimerkkeinä ajoratamaalaukset sekä pienet rakenteelliset toimet päälystystöiden yhteydessä. Kuitenkin erillisrahoitusta tarvitaan sekä valtion että kuntien taholta. Valtion osalta rahoitusta on mahdollista sisällyttää pienien liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden investointiohjelmaan.

Kuka ottaa kopin: Kunnat, ELY-keskukset/liikenne
Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, Kuntaliitto, YM

4.2.3 Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä painopiste tulee siirtää määrästä laatuun. Tanskalaisten ja hollantilaisten kaupunkien kokemukset osoittavat, että pyöräilyn suosio kasvaa vain, jos pyörä on helppo, käytännöllinen ja turvallisesti koettu tapa tehdä arjen matkoja. Jos nykyisiä automatkoja halutaan korvata pyörämatkoilla, pyörän tulee olla myös nopeudeltaan riittävän kilpailukykyinen vaihtoehto.

Pyöräilyväylille tarvitaan laajasti nykyistä toimivampia liikenneratkaisuja ja harkittuja yksityiskohtia. Erityisesti kaupunkimaisilla alueilla monet ratkaisut ovat pyöräilijöille hankalia, epäselviä ja vaarallisia, esimerkkeinä risteysjärjestelyt, pyörätien päättymiskohdat, alikulut ja reunakivet. Pyöräilyväylien toteuttamisessa on nyt myös mahdollista hyödyntää viimeaikaisten lakimuutosten tarjoamia uusia mahdollisuuksia kuten pyöräkaistoja, pyörätaskuja ja vapaampaa pihakatuja käyttöä.

Yhdistettyjä kevyen liikenteen väyliä rakennetaan edelleen turhaan hiljaisille kaduille. Monin paikoin autoliikenteen rauhoittaminen - erillisen väylän sijasta - on toimivin ja edullisin tapa järjestää kadulle hyvät pyöräilyolosuhteet. Pyöräily sujuisi usein juo-

heammin ja turvallisemmin ajoradalla muiden ajoneuvojen tapaan kuin jalankulkijoiden seassa reunakiviä väistellen ja autoilijoillekin vaikeasti tulkittavia väistämissääntöjä noudattaen.

Keskeisten pyöräilyn pääreittien tasoa on tarpeen nostaa. Nykyisin valtaosa Suomen pyörätieverkostosta on kolme metriä leveitä yhdistettyjä kevyen liikenteen väyliä, joilla kävelylle ja pyöräilylle ei ole osoitettu omia tilojaan. Monin paikoin ne ovat edelleenkin toimiva ratkaisu. Kuitenkin kaupunkimaisissa olosuhteissa ja keskeisillä väylillä, joilla jalankulkijoita on paljon, sekä toisaalta pyöräilyn pääreiteillä, joilla pyöräilynopeudet ovat suuria, jalankulku ja pyöräily on tarpeen erottaa toisistaan. Esimerkiksi kävelykeskustoissa myös pyöräliikenteen rauhoittaminen ja kävelyn ja pyöräilyn yhdistäminen shared space -periaatteella voi olla paikkaan sopiva ratkaisu.

Kaupunkiseutujen ja taajamien keskeisillä alueilla pyörätieverkot ovat suurelta osin kohtuullisen kattavia, väyläpuutteita on lähinnä taajamien reuna-alueilla ja kyläkohdissa. Merkittäviä epäjatkuvuuskohtia ja puuttuvia linkkejä on kuitenkin edelleen erityisesti keskusta-alueilla sekä suurempien esteiden, kuten pääteiden, ratojen ja vesistöjen kohdilla. Näiden keskustaolosuhteita parantavien tai pyörämatkaa merkittävästi lyhentävien yhteyksien toteuttaminen on ollut hidasta.

Pyörien turvalliset pysäköintimahdollisuudet ovat tärkeä osa pyöräliikenteen matkaketjua. Keskustoissa ja aluekeskuksissa tarvitaan sekä yleisiä pysäköintipaikkoja että pysäköintitilaa yksittäisten kohteiden läheisyydestä. Yleisten pyöräpysäköintipaikkojen järjestämisessä periaatteena on paikkojen hajauttaminen eri puolille keskustaa, jolloin etäisyys kohteeseen jää riittävän pieneksi. Hyvin järjestetyssä pyöräpysäköinnissä pyöräilijä tietää minne voi jättää pyöränsä turvallisesti lukittuna, pyörät ovat sosiaalisen valvonnan alla ja pyöräpaikkoja on riittävästi.

Kärkitoimet

12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen

Parannetaan pyöräilyn vanhentunutta infrastruktuuria alue- tai reittikohtaisesti laadittavien suunnitelmien mukaisesti pienillä, nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Tarpeita on paljon sekä isoissa että pienissä kunnissa. Ohjaavana periaatteena on pyörän käsittely ajoneuvona, jolle luodaan loogiset, sujuvat ja turvalliset liikennejärjestelyt. Samalla pyöräliikenteen selkeä ohjaaminen parantaa jalankulkijoiden asemaa ja olosuhteita. Toimenpidetarpeiden kartoitukseen ja ratkaisujen suunnitteluun kytketään vahvasti mukaan kohdealueiden asukas- ja pyöräily-yhdistykset. Keskeisiä toimenpiteitä voivat olla pyöräilyn ohjaaminen ajoradalle hiljaisilla kaduilla tai liian kapeilla kevyen liikenteen väylillä, autoliikenteen rauhoittaminen pyöräilyreitteinä toimivilla kaduilla, pyöräteiden jatkuvuus liittymissä, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tienylitykset ja risteysten etuajo-oikeudet, valo-ohjauksen vaihteistus, pysäkkien kohdat, reunakivet, ajoratamaalaukset sekä viitoitus.

Otetaan käyttöön uusia innovatiivisia katutyyppejä ja pyöräliikenteen järjestelymahdollisuuksia, kuten pyöräkaistat, liittymien pyörätaskut, keskustojen pihakaturatkaisut, pyöräkadut (jalkakäytävällä varustettu katu pyörille) sekä

esimerkiksi pyöräportilla tai muulla tavoin rauhoitetut normaalit kadut, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla.

Säännökset pyörätien jatkeen merkitsemisestä ajoradan ylityskohtaan ovat muuttuneet. Samalla kun kunnat ja ELY-keskukset käyvät tienylityskohtien ajoratamerkinnot läpi, on hyvä hetki kartoittaa risteysjärjestelyt ja niiden parantamistarpeet.

Kustannukset/rahoitus: Osa toimenpiteistä voidaan toteuttaa kuntien ja valtion kunnossapito- ja päälystysurakoiden yhteydessä. Urakkasopimuksia tarkistetaan tarvittaessa siten, että pieniä parantamistoimia voidaan toteuttaa nopeasti ja joustavasti. Myös lisärahoitusta kuitenkin tarvitaan. Valtion osalta rahoitusta on mahdollista sisällyttää pienten liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden investointiohjelmaan.

Kuka ottaa kopin: kunnat, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto

13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto

Matkaketjujen toimivuuden takaamiseksi pyöräilyn pääreittien tasoa tulee nostaa. Aluksi priorisoidaan kaupunkiseutujen ja suurimpien taajamien tärkeimmät nopean (työmatka)pyöräilyn pääreitit. Suunnitellaan katkeamaton reitistö, joka hyödyntää mahdollisuuksien mukaan myös viihtyisiä tienvarsien ulkopuolisia reittejä. Määritetään näiden pääreittien tavoitetaso eri kaupunkivyöhykkeillä, laaditaan parannussuunnitelmat ja toteutetaan ne.

Käynnistetään korkeatasoisten pyöräilyn pääväylien rakentaminen kymmenen kaupunkiseudun ykköskohteeseen suunnatulla pilottihankkeella.

Tärkeillä pääreiteillä huolehditaan myös hoidon, kunnossapidon, viitoituksen jne. keinoin korkeasta laatuasteesta.

Kustannukset/rahoitus: Sekä valtion että kuntien investointiohjelmiin tulee nostaa uusien kevyen liikenteen väylien rakentamishankkeiden rinnalle merkittävät pyöräilyn pääväylien parantamishankkeet.

Kuka ottaa kopin: kunnat, kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto

14. Puuttuvien linkkien rakentaminen

Täydennetään kaupunkiseutujen ja pienempien taajamien jalankulku- ja pyöräilyverkon puuttuvat tai matkaa lyhentävät osuudet paikkaan soveltuvien ratkaisuin erityisesti keskustoissa ja muissa merkittävässä epäjatkuvuuskohdissa.

Kustannukset/rahoitus: Liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä tehtävissä aiesopimuksissa priorisoidaan keskeiset kohteet. Kuntien osalta panostusta tulee suunnata erityisesti keskusta-alueiden jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen.

Kuka ottaa kopin: Kunnat, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto

15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti

Järjestetään toimiva, turvallinen ja ympäristöön sopiva yleinen pyöräpysäköinti keskustoissa sekä tarpeen mukaiset asiakaspysäköintipaikat julkisten ja yksityisten palvelujen yhteydessä. Nostetaan julkisen sektorin toimipisteet esimerkinnäyttäjiksi ja haastetaan yksityiset yritykset mukaan.

Kustannukset/rahoitus: Keskustojen yleisen pyöräpysäköinnin järjestämisen edellyttämä rahoitus tulee ottaa huomioon kuntien investointiohjelmien laatimisessa. Kiinteistöjen asiakaspysäköinti järjestetään osana normaalia kiinteistöhoitoa ja sen rahoitusta.

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Kuntien ja valtionhallinnon asiakaspalvelupisteet, yksityiset kaupan alan ja palvelualojen yritykset

4.2.4 Matkaketjut toimiviksi

Kävely on joukkoliikennematkojen tärkein liityntäkulkutapa. Hyvä jalankulkuyhteys pysäkillä tai asemalla on perusvaatimus joukkoliikenteen käyttämiselle. Liityntäpyöräily puolestaan on tehokas, edullinen ja kestävä tapa laajentaa tehokkaan joukkoliikenteen vaikutusalueita kävelyetäisyyden ulkopuolelle. Joukkoliikennettä ja kävelyä tai pyörää käytetään paljon myös rinnakkain, matkan tarkoituksen, vuodenajan tai keliolosuhteiden mukaan vaihdellen. Yhdessä ne muodostavat kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle ja erityisesti perheen toisen auton hankkimiselle.

Rautatie- ja linja-autoasemilla suurin kehittämistarve kohdistuu pyöräpysäköintiin. Ongelmia ovat pysäköintipaikkojen vähyys ja järjestelyt, varsinaisten telineiden laatu ja toimivuus sekä pyöriin kohdistuva ilkivalta ja varkaudet. Hyvin toimiva liityntäpyöräilyjärjestelmä edellyttää kunnollisia, runkolukituksen mahdollistavia pysäköintipaikkoja. Laadukkaankin pyöräpysäköinnin hinta on pieni verrattuna autojen pysäköintipaikkojen kustannuksiin. Rautatieasemien pyöräpysäköinnissä olennaista on lisäksi pysäköintipaikkojen sijoittaminen mahdollisimman lähelle raiteita. On olemassa monia esimerkkejä siitä, että pysäköintipaikkoja on määrällisesti riittävästi, mutta koska ne sijaitsevat liian kaukana raiteista, niitä ei käytetä. Asemilla tarvitaan turvallista pysäköintitilaa myös matkan määränpäässä säilytettäviä pyöriä varten. Tämä näkökulma on lähes poikkeuksetta unohdettu niilläkin asemilla, joilla pyöräpysäköintipaikkoja on muutoin kehitetty. Esimerkiksi keskusta-asemien pysäköintilaitosten yhteyteen ei ole saatu aikaan pyöräpysäköintiä.

Rautatieasemien ja -seisakkeiden pyöräpysäköinnin järjestämistä vaikeuttavat asema-alueiden ja kiinteistöjen omistussuhteet. Ylläpitovastuut jakaantuvat paikasta riippuen valtion, kuntien, VR:n ja yksityisten kiinteistönomistajien kesken. Kunnallisen pysäköinnin toteuttamiseen on monin paikoin ollut vaikeaa löytää vastuutahoa. Rautateiden henkilöliikennepaikkojen suunnittelussa on tarpeen tehostaa pyöräpysäköinnin suunnittelua ja linjata vastuujakoa. Myös linja-autoasemien pyöräpysäköinnin vastuunjako kuntien, asemakiinteistöjen omistajien ja Matkahuollon välillä kaipa selkeyttämistä.

Kaupunkiseutujen ja taajamien linja-autopysäkit ovat jo nyt suurelta osin hyvin saatavissa jalan ja pyörällä. Kehittämisen pääkohteena ovat joukkoliikenteen run-

koyhteyksien keskeiset liityntäpysäkit, joilla tarvitaan turvallisia pysäköintipaikkoja pyörille ja painoin myös pysäkillä johtavien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamista. Varsinkin vilkkaiden pääväylien varsilla sijaitsevien linja-autopysäkkien yhteydet ovat paikoin hankalia ja turvattomia.

Pysäköinnin ohella myös pyörän helppo ja edullinen kuljettaminen junissa ja kaukoliikenteen linja-autoissa on olennainen osa matkaketjua.

Kärkitoimet

16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti

Rautatieasemien pyöräpysäköinnin ja jalankulkuyhteyksien tila on kartoitettu ja kartoituksen perusteella ollaan laatimassa henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelmaa. Samalla tulee selkeyttää kussakin kohteessa polkupyörien liityntäpysäköinnin vastuut ja rahoitus Liikenneviraston, VR:n, kuntien ja yksityisten toimijoiden kesken. Kotoa asemille ajettujen pyörien pysäköintipaikkojen ohella suurimmilla asemilla tarvitaan turvallista pyörien säilytystilaa myös matkaketjun loppupäässä yön yli säilytettäviä pyöriä varten, esimerkiksi asemien yhteydessä olevista pysäköintilaitoksista.

Kustannukset/rahoitus: Varmistetaan, että pyöräpysäköinnin kunnollinen järjestäminen on mukana ratojen ja asemien kehittämishankkeissa. Sen lisäksi tarvitaan lisärahoitusta rautatieasemien matkustajaolosuhteiden, esteettömyyden ja liityntäpysäköinnin kehittämiseen.

Eräisiin kaupunkeihin suunnitteilla olevien uusien matkakeskusten rahoitus perustuu pitkälti hankkeisiin liittyvän kiinteistökehittämisen tuottoon. Kyseiseen rahoituskehykseen tulee sisältyä myös kunnollinen lyhyt- ja pitkäaikainen pyöräpysäköinti.

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto

Mukana ainakin: LVM, VR, Kuntaliitto, kunnat, yksityiset toimijat

17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti

Kunnat tarkistavat linja-autoasemien pyöräpysäköinnin tilan ja toteuttavat toimivat, turvalliset ja riittävät pysäköintijärjestelyt joko keskustan pyöräpysäköinnin kehittämisen osana tai asemakiinteistön normaalin kiinteistönhoidon osana. Kotoa asemille ajettujen pyörien pysäköintipaikkojen ohella asemilla tarvitaan turvallista pyörien säilytystilaa myös matkaketjun loppupäässä yön yli säilytettäviä pyöriä varten.

Aloitetaan pyöräliitynnän kehittäminen linja-autoliikenteeseen valitsemalla yhdessä sovittavin kriteerein koko maasta noin 50-100 kehitettävää laaturäpysäkkiä katujen ja maanteiden varsilta. Kehittämistoimet sisältävät tarpeen mukaan pyöräpysäköinnin sekä pysäkillä johtavien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamisen. Kehittämiskohteet sijoittuvat pääosin isoimmille kaupunkiseuduille kohteisiin, joissa bussitarjonta on hyvä ja pyöräliitynnällä on merkittävää kehittämispotentiaalia. ELY-keskukset ja kunnat tekevät pysäkkien valinnan yhdessä esimerkiksi kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyön puitteissa. Taustaksi tarvitaan kaupunkiseututasoiset liityntä- ja vaihtopysäkkien kehittämistarpeiden tarkastelut, joiden perusteel-

la tärkeimmät pysäkit nostetaan mukaan valtakunnalliseen kehittämisohjelmaan.

Kustannukset/rahoitus: Keskustojen yleisen pyöräpysäköinnin järjestämisen edellyttämä rahoitus tulee ottaa huomioon kuntien investointiohjelmien laatimisessa. Asemakiinteistöjen pyöräpysäköinti järjestetään osana normaalia kiinteistönhoitoa ja sen rahoitusta. Valtion osalta tarvitaan lisärahoitusta. Kuntien panostus voidaan suunnata katuverkon pysäkkien kehittämiseen samanaikaisesti, kun maantiepysäkkejä kehitetään valtion rahoituksella.

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne
Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, kaupunkien joukkoliikenneviranomaiset, Linja-autoliitto, Matkahuolto, muut asemakiinteistöjen omistajat

4.2.5 Kunnossapito kuntoon

Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunto on monin paikoin vaarallisen huono ja korjaustoimet hitaita. Kuopat, töyssyt ja halkeamat sekä keväisen hiekanpoiston hitaus ovat paitsi sujuvuusongelma, myös turvallisuusriski pyöräilijöille, rullaluistelijoille ja näkövammaisille. Erityisesti ikääntyneille tärkeää on jalankulun esteettömyys, jota kunntopuutteet heikentävät. Kunnan seuranta ja korjaustoimien ohjelmointi ei ole kävelyn ja pyöräilyn reittien osalta samalla tasolla kuin autoliikenteen puolella.

Työmaakohtien jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen ja jälkihoidon parantamiseen on jo pitkään pyritty kiinnittämään huomiota, mutta parannusta on tapahtunut hitaasti. Kesäaikaan, parhaalla pyöräilykaudella juuri työmaat aiheuttavat pyöräilyreittien katkeamista ja epäjatkuvuutta. Opastus kierto- tai korvaavista reiteistä on myös usein harmillisen huonoa. Valvontaa on edelleen tiukennettava ja poikkeamat hyväksytyistä työmaasuunnitelmista sekä jälkihoidon laiminlyönnit sanktioitava riittävästi.

Jalkakäytävien liukkaudentorjunta on tärkeä turvallisuustekijä. Jalankulkijoiden liukastumistapaturmat aiheuttavat vuosittain vähintään tuhansia luunmurtumiin johtavia onnettomuuksia ja niissä kuolee vuosittain noin kymmenen henkeä²⁰. Liukastumisen pelko rajoittaa ikääntyneiden liikkumista talvella. Liukastumistapaturmien kansantaloudelliset vaikutukset ovat suuret. Ikääntyneet ovat suurin riskiryhmä, ja väestön ikääntyminen korostaakin jatkossa entisestään hyvän talvihoidon tarvetta.

Pyöriteiden hyvä talvihoito on edellytys talvipyöräilyn suosiolle. Esimerkiksi Oulun ja useiden ruotsalaisten kaupunkien talvipyöräilyn suosion kasvuun vaikuttanut tekijä ovat korkean talvihoitotason reitit. Hyvä hoitotaso ei synny itsestään, vaan vaatii sitä, että kunnossapidon suunnittelussa, hankinnassa ja toteuttamisessa pyritään tietoisesti tukemaan talvipyöräilyä. Esimerkiksi työmatkaliikenteen kannalta merkittäväillä reiteillä tavoitteena tulee olla lumenpoisto ja liukkauden torjunta ennen aamuruuhkan käynnistymistä.

Kärkitoimet

18. Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunnosta huolehtiminen

Pidetään kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien rakenteet ja päällysteet sujuvan ja turvallisen liikkumisen edellyttämässä kunnossa. Huolehditaan sii-

tä, että valtion ja kuntien kunnossapitomäärärahat sisältävät riittävän rahoituksen myös jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin kunnon ylläpitämiseen. Nostetaan väylien kunto ja sen rahoitus esiin myös kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyössä. Tiukennetaan myös työmaakohtien jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen ja jälkihoidon valvontaa ja laiminlyöntien sanktiointia.

Kustannukset/rahoitus: Ei vaadi välttämättä mittavaa lisärahoitusta, mutta kylläkin painopisteen muutoksia katujen ja teiden ylläpidon kokonaisbudjetin sisällä priorisoimalla kävelyä ja pyöräilyä

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne

19. Jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kesä- ja talvihoito

Käydään läpi jalkakäytävien ja kevyen liikenteen väylien kesä- ja talvihoidon (lumenpoisto, liukkaudentorjunta, hiekanpoisto ym.) laatuvaatimukset ja menetelmät. Tarkistetaan niitä tarvittaessa sujuvien ja turvallisten arkimatkojen edellyttämälle tasolle. Huolehditaan siitä, että kaikkien kaupunkiseutujen ja taajamien jalankulku- ja pyörätieverkoilla on kävelyn ja pyöräilyn tarpeista lähtevä, hallintorajat ylittävä talvihoitoluokitus, jolla varmistetaan pääreittien hyvä hoitotaso. Kaupunkiseuduilla koordinoidaan väyläluokitukset ja laatuvaatimukset valtion ja kuntien välillä yhteen, liikennejärjestelmätyön puitteissa. Tiedotetaan talvihoidosta myös käyttäjille. Liitetään katukalusteiden, esimerkiksi pyörätelineiden talvihoito mukaan kunnossapitosopimukseen ja lisätään katettuja telineitä kunnossapidon helpottamiseksi.

Kustannukset/rahoitus: Ei vaadi välttämättä mittavaa lisärahoitusta, mutta kylläkin painopisteen muutoksia katujen ja teiden ylläpidon kokonaisbudjetin sisällä priorisoimalla kävelyä ja pyöräilyä

Kuka ottaa kopin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne

Mukana ainakin: Yksityiset kiinteistöt

4.3 Kaikki lähellä

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä. Nykyiset kehityssuunnat, yhdyskuntien hajautuminen ja palvelujen keskittäminen, pidentävät matkojen pituuksia heikentäen kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Samalla autonomistuksen kasvu, varsinkin autokaupunkialueella yleinen perheen toinen auto, vähentää merkittävästi muiden kulkutapojen käyttöä.

Maankäytön suunnittelussa tulee olla olennaisena lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen. Kaupunkiseutujen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeille ja pienempien taajamien keskustojen tuntumaan sijoittuva asunto- ja toimitilarakentaminen on avainasemassa. Julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeää ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä.

4.3.1 Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan

Tutkimustulosten perusteella erityisesti jalankulkuvyöhyke tarjoaa mahdollisuuden autosta riippumattomalle elämälle ja se näkyy myös kulkutapavalinnoissa²¹. Kävelyn osuus on selvästi suurin kaupunkiseutujen ja taajamien jalankulkuvyöhykkeillä. Jalankulkuvyöhykkeeksi luokitellaan 1-2 kilometrin etäisyydelle taajaman keskustasta ulottuva tiiviisti rakennettu alue, jossa asukkaiden lähietäisyydellä on paljon työpaikkoja ja palveluja. Myös alakeskuksiin voi syntyä jalankulkuvyöhykkeitä, jos niiden palvelurakenne on riittävän monipuolinen.

Pyöräily on useimmiten suosituinta 2-5 kilometrin säteelle keskustasta ulottuvalla esikaupunkivyöhykkeellä. Lisäksi jalankulkuvyöhykkeen läheinen esikaupunkialue sekä hyvän joukkoliikennetarjonnan piirissä olevat laajemmalle ulottuvat joukkoliikennevyöhykkeet muodostavat alueen, jolla pyörä ja joukkoliikenne yhdessä muodostavat toimivan kulkutavan monille matkoille. Tällä pyöräilyvyöhykkeellä arki sujuu myös ilman autoa tai ainakin kotitalouksien toisen auton tarve on pieni.

Kaupunkien, alakeskusten ja pienempien taajamien jalankulkuvyöhykkeiden ja niitä ympäröivien esikaupunkivyöhykkeiden kehityksellä on iso merkitys kävelyn ja pyöräilyn tulevaisuudelle. Vaikka niillä kävellään ja pyöräillään paljon jo nyt, kävelyn ja pyöräilyn osuuden merkittävään lisäämiseen on hyvät mahdollisuudet, jos rakentamisen, liikennejärjestelyjen ja palveluverkon kehitys tukee jalan ja pyörällä liikkumista. Jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden lisä- ja täydennysrakentaminen tarjoaakin suuren potentiaalin kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle. Jalankulkuvyöhykkeen väestömäärä onkin useilla kaupunkiseudulla selkeästi kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana²². Samanaikaisesti kuitenkin autokaupunkialueiden väestö on kasvanut usein vielä enemmän.

Maankäytön kehityksen ohjaaminen kestäväään suuntaan edellyttää kunnilta aktiivista ja pitkäjänteistä maapolitiikkaa, jolla varmistetaan rakentamismahdollisuudet edullisille kasvusuunnille, hallitaan alueiden ja niihin liittyvien lähipalvelujen toteutumisia-katauluja sekä hillitään kasvuseutujen lievealueiden hajarakentamista.

Yhdyskuntien suunnittelussa ja rakentamisessa uudenlaista lähestymistapaa edustaa vyöhykeajattelu²³, jossa palvelukeskusten saavutettavuus eri liikennemuodoilla ohjaa maankäytön ja liikenteen yleispiirteistä ja yksityiskohtaista suunnittelua. Samalla liikennesuunnittelun näkökulma laajenee liikenneyhteyksistä toimintojen saavutettavuuden tarkasteluun. Tunnistamalla yhdyskunnan kokonaisrakenne ja jalankulku-, pyörä- ja joukkoliikennevyöhykkeisiin liittyvät kehittämispotentiaalit voidaan yhdyskuntarakennetta kehittää tavoitteellisesti kestäväään suuntaan. Asemakaavataso suunnittelussa keskeiseksi lähtökohdaksi nousevat lähiliikkumisen edellytykset ja houkuttelevuus jalan ja pyörällä.

Kärkitoimet

20. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakentaminen

Suunnitellaan ja kaavoitetaan toiminnoiltaan sekoittunutta, lyhyiden yhteyksien kaupunkirakennetta, jossa liikkumisen lähtökohtana on jalankulku ja pyöräily. Täydennetään ja uudistetaan kaupunkiseutujen ja pienempien taajamien jalankulku- ja pyöräilyvyöhykettä lisä- ja täydennysrakentamisella ja

käyttämällä hyväksi käyttötarkoitukseltaan muuttuvien teollisuus-, varasto- ja liikennealueiden uudistamisen tarjoamat mahdollisuudet. Paikoin jalankulku- ja pyöräilyvyöhykettä voidaan laajentaa toteuttamalla kävelymatkaa lyhentäviä yhteyksiä esimerkiksi vesistön yli tai laajentamalla keskustaraken-
netta siellä, missä siihen on kysyntää.

Hillitään autokaupunkirakenteen vetovoimaa tarjoamalla asukkaille ja yrityksille houkuttelevia vaihtoehtoja jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeeltä. Aikataulutetaan rakentaminen ja kuntien panostukset etupainotteisesti siten, että jalankulku- ja pyöräily-yhteydet ovat valmiina jo alueita rakennettaessa.

Kustannukset/rahoitus: Eheä yhdyskuntarakenne säästää yhteiskunnan ja asukkaiden kustannuksia
Kuka ottaa kopin: Kunnat
Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset/ympäristö, YM

21. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi

Parannetaan liikennevaikutusten arviointia eri kaavatasoilla. Kehitetään ja otetaan käyttöön helppokäyttöisiä arviointivälineitä, joilla voidaan kaavoitusvaiheessa arvioida suunnitelmien vaikutuksia liikkumiseen ja sen kustannuksiin. Hyödynnetään esimerkiksi matkatuotoksikirjaa ja Urban Zone-vyöhyketarkasteluja. Erityisesti kiinnitetään huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytysten ja toimintojen saavutettavuuden arviointiin. Kehitetään vakiintuneita menetelmiä liikkumistavoista seuraavien liikunta- ja terveysvaikutusten arviointiin. Arvioinnin tueksi tarvitaan nykyistä parempaa tietoa ja seuranta kävelyn ja pyöräilyn määristä.

Luodaan käytännöt kaavaratkaisujen auditointiin kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta osana niiden normaalia valmisteluprosessia. Käytetään valmisteluprosessissa mahdollisuuksien mukaan hyväksi asukas- ja pyöräilyjärjestöjen sekä ELYjen näkemyksiä ja asiantuntemusta jalankulun ja pyöräilyn tarpeista.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta
Kuka ottaa kopin: YM, kunnat
Mukana ainakin: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset/liikenne ja maankäyttö, asukas- ja pyöräilyjärjestöt, STM

4.3.2 Palvelut lähelle

Sekä julkisten että yksityisten lähipalvelujen verkko on harvenemassa. Samalla niiden saavutettavuus jalan ja pyörällä heikkenee. Pienemmissä taajamissa ja keskuksissa palvelutarjonta on kokonaisuudessaan heikkenemässä, ja isommissakin lähipalvelut keskittyvät isompiin yksiköihin tai siirtyvät asuinalueilta autolla saavutettaviin paikkoihin liikenneväylien varsille.

Julkisessa keskustelussa huomio on kiinnittynyt erityisesti kaupan keskittymiskehitykseen, ja vähittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumisen ohjausta koskevaa lainsäädäntöä on vastikään tiukennettu. Julkisen talouden säästöpainotteet ja hallinnon muutokset lisäävät kuitenkin myös julkisten lähipalvelujen keskittämispaineita. Julkisen palveluverkon muutosten vaikutuksia arvioidaan usein suppeasti vain ko. hallin-

tosektorin kustannusten näkökulmasta. Huomioon tulisi ottaa myös vaikutukset asukkaiden liikkumiseen ja sen seurauksiin, kuten koulukuljetusten kasvuun, iäkkäiden liikuntakyvyn säilymiseen²⁴ ja lisääntyvän liikenteen ilmastovaikutuksiin. Menetelmää tähän ollaan kehittämässä osana Liikkumisen ohjauksen ohjelmaa 2010-2011. Myös maankäytön ohjauksessa tulisi kiinnittää huomiota vähittäiskaupan ohella julkisten palvelujen sijoittumiseen.

Kärkitoimet

22. Kaupallisten palvelujen sijoittumisen ohjaus

Ohjataan edelleen kaupallisten palveluiden sijoittumista ja tuetaan lähipalvelujen edellytyksiä maankäytön suunnittelun ja lainsäädännön mukaisen kaavaohjauksen keinoin. Ohjataan erityyppisten palvelujen sijoittumista liikenteellisesti sopiviin sijainteihin ja luodaan edellytyksiä lähiöiden lähipalvelujen säilymiselle ja sijoittumiselle asutuksen keskelle kehittämällä lähiörakennetta.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset/ympäristö, YM, yritys-elämä

23. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi

Asetetaan vaatimukset tai laaditaan ohjeet julkista palveluverkkoa koskevien päätösten liikenteellisten vaikutusten arvioimisesta. Arvioinnin sisältönä on sektorirajat ylittävä saavutettavuus-, liikkumis- ja terveysvaikutusten ja -kustannusten tarkastelu. Vaatimusten/ohjeiden laadinnassa otetaan huomioon jo tehty menetelmäkehitys. Edellytetään arviointia valtionavustusta saavilta julkisten palvelujen rakentamishankkeilta (esim. koulut, liikuntatilat jne.).

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: YM, STM, OKM, Liikennevirasto

Mukana ainakin: Kunnat, Kuntaliitto, LVM, TEM, maakuntaliitot, ELY-keskukset/ympäristö

4.3.3 Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien huomioon otto yleis- ja asemakaavoissa on vaihtelevaa ja harvoin suunnittelua ohjaava tekijä. Kokonaisnäkemystä jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkoista ei aina ole tai se ei välity kaavoitukseen eikä alueiden yksityiskohtaisempaan toteutukseen. Jalankulun ja pyöräilyn reitistö rakentuu liian usein pelkästään autoliikenteen väylien ehdoilla ja periaatteilla, niiden rinnalle. Tie- ja kaatuverkosta riippumattomat yhteystarpeet ja -mahdollisuudet jäävät helposti tutkimatta.

Parhaimmillaan uusien alueiden suunnittelun lähtökohdaksi on asetettu ensin jalankulkuyhteydet, sitten pyöräily, joukkoliikenne ja viimeiseksi autoliikenne ja onnistuttu viemään tämä periaate yleiskaavatasolta yksityiskohtien toteuttamiseen saakka.

Nykyisillä autopaikkanoirneilla ja kaavamääräyksillä varmistetaan täysi autoistuminen ja pysäköinnin kustannukset jaetaan myös autottomille. Pyöräpysäköinnille taas vaaditaan harvemmin kunnollisia olosuhteita. Helppokäyttöiset ja turvalliset pyörten säilytystilat ovat kuitenkin ehdoton edellytys pyörän vaivattomalle arkikäytölle. Vähitellen monissa kunnissa on kuitenkin alettu asettamaan pyöräpysäköintinormeja rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin.

Kärkitoimet

24. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet yleis- asema- ja maakuntakaavoihin

Mietitään maakuntakaava- ja varsinkin yleiskaavatasolla periaatteet siitä, minkälaisia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä eri alueilla tarjotaan. Suunnitelmaan jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkot kokonaisvaltaisesti joko yleiskaavoituksen yhteydessä tai erillisissä suunnitelmissa, joissa kytkentä maankäyttöön pidetään vahvasti mukana. Esitetään tavoiteverkkovaraukset myös yleiskaavakartoilla, jotta ne käytännössä ohjaavat myös yksityiskohtaisempaa maankäytön suunnittelua. Asemakaavatasolla huolehditaan tarvittavista tilavarauksista. Kaikilla kaavatasoilla kävelyn ja pyöräilyn yhteydet suunnitellaan niiden kummankin omista tarpeista lähtien.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, ELY-keskukset/liikenne ja ympäristö

25. Pyöräpysäköintinormien asettaminen

Asetetaan pyöräpysäköintinormit kuntien rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin autopaikkojen tavoin. Vaaditaan pyöräpysäköinnin järjestämistavan esittämistä rakennuslupaa haettaessa ja valvotaan niiden kunnollista toteuttamista. Kannustetaan tähän laatimalla ja levittämällä kuntiin tiivistetyt suositukset erityyppisten toimintojen yhteydessä sovellettavista pyöräpysäköintinormeista ja niiden seurannasta kaavoitus- ja rakentamisvaiheessa.

Kustannukset/rahoitus: Ei edellytä lisärahoitusta

Kuka ottaa kopin: Kunnat

Mukana ainakin: YM, Kuntaliitto, ELY-keskukset/ympäristö

4.4 Järjestelmä toimii

Toimenpiteitä ei synny ilman päätöksiä ja rahoitusta. Sekä liikennesektorin rahoituksessa että henkilöresursoinnissa tulisi pyrkiä siihen, että eri kulkumuotoja resursoidaan tavoiteltavan kulkumuotojakauman suhteessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet ovat yksittäisinä pieniä ja myös edullisia verrattuna isoihin liikennehankkeisiin.

Tahto ja tavoitteisiin sitoutuminen punnitaan myös silloin, kun kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii taloudellisia kannustimia työmatkakävelyn ja -pyöräilyn edistämiseksi tai autoilua rajoittavia toimenpiteitä, kuten nopeuksien hillintää ja liikennetilän uudelleenjakoa.

Keskeiset keinot kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi ovat

- kävelyn ja pyöräilyn nostaminen selvästi nykyistä enemmän esille valtion ja kuntien liikennepolitiikassa
- kävelyä ja pyöräilyä tukevat työmatkaliikenteen taloudelliset kannustimet
- riittävät henkilöresurssit jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn määrrien seuranta
- kävelyn ja pyöräilyn kasvua ja turvallisuutta tukevat liikennesäännöt, niitä koskeva tiedotus ja valvonta

4.4.1 Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta

Kävely ja pyöräily ovat olleet heikosti esillä valtion ja kuntien päätöksenteossa. Lisäksi valtion perusväylänpidon niukka rahoitus on johtanut siihen, että kunnat rahoittavat suuren osan myös maanteiden varsille rakennetuista kevyen liikenteen väylistä. Kunnissa kevyen liikenteen väylät rakennetaan uusille alueille yleensä automaattisesti muun kunnallistekniikan yhteydessä, mutta olemassa olevan jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin tason nostamiseen on niukasti varoja.

Kaupunkiseuduilla valtion ja kuntien liikennerahoitus ei hallintorajoista johtuen aina kohdennu tarpeellisimpiin kohteisiin. Erityisesti tämä haittaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. Kokonaisuuden kannalta tehokkainta olisi, ettei valtio panostaisi ensisijassa maanteiden varsien kevyen liikenteen väyliin vaan seudullisesti tärkeimpiin kohteisiin - vaikka ne sijaitsisivat kunnan hallinnoimalla alueella. Tämä ei nykyisessä rahoitusjärjestelmässä ole mahdollista.

Vielä infrastruktuurirahoitusta heikompi tilanne on markkinoinnin ja liikkumisen ohjauksen erilaisten toimenpiteiden rahoituksessa. Nykyrakenteisesta valtion liikennerahoituksesta on vaikea löytää rahoituslähdettä muille kuin infrahankkeille. Kuitenkin jo yhden pienen perusväylänpidon investointihankkeen hinnalla olisi mahdollista toteuttaa vaikuttavuudeltaan suuria olevia markkinointihankkeita ja muita liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä.

Eräs keskeinen keino kestävien kulkutapojen tukemiseksi on liikenteen hinnoittelun (verot ja maksut) kohdentaminen nykyistä tehokkaammin liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Tienkäyttö- ja ruuhkamaksujen käyttöönottoa autoliikenteen kasvun hillitsemiseksi selvitetään. Myös autojen pysäköintipaikkojen tarjonta, käytön ohjaus ja hinnoittelu on tehokas kuntien käytössä oleva keino vaikuttaa eri kulkutapojen käyttöön erityisesti keskusta-alueilla.

Työpaikoilla autoilua suositetaan esimerkiksi ilmaisen pysäköintiedun muodossa. Työnantajilla pitäisi olla mahdollisuus vastaaviin taloudellisiin kannustimiin myös työmatkansa jalan tai pyörällä kulkeville. Verotuksessa työmatkavähennys ei kannusta työmatkakävelyyn ja -pyöräilyyn, vaikka se olisi yhteiskunnan kannalta tavoiteltavaa.

Jalankulun ja pyöräilyn suosion kehitystä on vaikea seurata, koska tietoa on saatavissa heikosti sekä valtakunnallisesti että paikallisesti. Liikenneviraston ja ELY-keskusten vastuulla oleviin maanteiden yleisiin liikennelaskentoihin ollaan lisäämässä mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden laskenta. Suurimmille kaupunkiseuduille tarvitaan automaattinen laskentapisteverkko. Niiden avulla voidaan kehittää periaatteet laskentatietojen laajentamiseksi (mm. aika- ja säävaihtelukertoimet). Lisäksi suuri osa jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista, myös loukkaantumiseen johtaneista, jää tilastojen ulkopuolelle. Jalankulun ja pyöräilyn yksittäisonnettomuuksia (liukastumiset, kaatumiset) ei tilastoida lainkaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien toteutuminen edellyttää lopulta sitä, että joku ottaa konkreettisen vastuun niiden eteenpäin viemisestä. Tarvitaan ihmisiä, joilla on aikaa, halua ja osaamista toimia. Suurimpien kuntien ja valtion liikennehallinnossa on jossain määrin nimetty kävelyn ja pyöräilyn yhdyshenkilöitä, mutta henkilöresurssointi on silti usein liian vähäistä. Kuntien välistä suunnittelijayhteistyötä ja kokemusten vaihtoa tarvitaan lisää.

Kärkitoimet

26. Kävely ja pyöräily näkyviin liikennesuunnittelussa ja -politiikassa

Nostetaan sekä kävely että pyöräily järjestelmällisesti esiin ja käsitellään niitä konkreettisesti valtion ja kuntien strategisen tason suunnitelmissa, toiminta- ja taloussuunnittelussa sekä tulosoajauksessa. Asetetaan myös paikalliset tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn määrien kehitykselle ja seurataan niiden toteutumista. Linjataan periaatteet eri liikennemuotojen painotuksista ja tilanjaosta kuntien ja kaupunkiseutujen eri vyöhykkeillä. Käsitellään tavoitteet ja linjaukset riittävän korkealla tasolla kunnissa ja valtionhallinnossa ja kytketään ne muuhun liikennejärjestelmätyöhön. Viedään kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet konkreettisiksi päätöksenteon kohteiksi, tarvittaessa isommiksi kokonaisuuksiksi paketoiden.

Kustannukset/rahoitus: Vaikuttaa rahoitukseen

Kuka ottaa kopin: LVM, Liikennevirasto, ELY-keskukset/liikenne, kunnat ja kaupunkiseudut

Mukana ainakin: Maakuntaliitot, Kuntaliitto

27. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet

Selvitetään kulkumuotojakaumaa vääriin suuntaan ohjaavien fiskaalisten kannustimien kuten työnantajan tarjoaman auton pysäköintiedun verotto-
muuden, käytöstä riippumattoman autoedun ja työmatkojen verovähennys-
käytännön vaikutukset ja muutostarpeet. Ohjataan vastaavat tuet myös jalan ja pyörällä liikkujille. Luodaan paremmat edellytykset työmatkapyöräilyn ja -
kävelyn taloudellisiin kannustimiin. Ulkomailla käytössä olevia esimerkkejä ovat mm. työnantajan maksama veroton korvaus työmatkapyöräilystä, työn-
antajan hankkima pyörä tai valtion kuukausikorvaus pyörällä töihin kulkijalle.

Kustannukset/rahoitus: Kustannukset selvitettävä toimenpiteen yhteydessä

Kuka ottaa kopin: LVM

Mukana ainakin: VM

28. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta

Seurataan kävelyn ja pyöräilyn määriä ja asiakastytyvääisyyttä sekä valtakunnallisesti että kaupunkiseuduilla / suurimmissa kaupungeissa. Kaupunkiseuduilla seurannan järjestäminen on liikennejärjestelmätöön keskeisiä tehtäviä. Mahdollisimman monessa kaupungissa ja kunnassa otetaan käyttöön kävelyn ja pyöräilyn laskennat, vuonna 2011 julkaistavan laskentaohjeen (Liikennevirasto ja Kuntaliitto) mukaisesti.

Kustannukset/rahoitus: Laskentöjen käyttöönotto kunnissa vaatii lisärahoitusta, samoin kuin laskentatietöjen mahdollinen kokoaminen valtakunnallisesti yhteen.

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto, kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset
Mukana ainakin: LVM, Trafi, Liikenneturva, maakuntaliitot

29. Henkilöresurssien lisääminen

Lisätään henkilöresursseja jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämiseen. Liikennevirastoon nimetään päätoiminen jalankulun ja pyöräilyn vastuuhenkilö. Isoissa kaupungeissa tarvitaan päätoimiset tai muutoin riittävästi resursoitut jalankulun ja pyöräilyn suunnittelijat. Pienemmissä kunnissa ratkaisuna voivat olla yhteiset suunnittelijat tai muu yhteistyö tarvittavien henkilöresurssien hankkimiseksi. ELYissä varmistetaan, että kävely- ja pyöräilyasioilla on riittävä resursointi, jolloin ne voivat myös tarjota asiantuntija-apua pienille kunnille. Tehdään yhteistyötä järjestötoimijöiden ja asukkaiden kanssa hyödyntäen heidän asiantuntemustaan.

Kustannukset/rahoitus: Osin rahoitettavissa henkilöiden toimenkuvien muutoksilla, osin tarvitaan lisärekröytointeja

Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto, ELY-keskukset/liikenne, kunnat

Mukana ainakin: Pyöräilykuntien verkosto, pyöräilyjärjestöt ja -yhdistykset, muut kolmannen sektorin toimijat

4.4.2 Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita

Kaikilla pitää olla mahdollisuus liikkua ja toimia asuinömpäristössään ilman kuoleman tai vakavan loukkaantumisen riskiä. Hyvin suunniteltu liikenneömpäristö viestii jo itsessään käyttäjälle oikean ja turvallisen toimintatavan ilman väärinöymmärryksen vaaraa. Nykyisin näin ei kaikilta osin ole, ja siksi liikennesäännöillä ja liikenteen ohjauksella joudutaan korjaamaan sellaisia ongelmatilanteita, jöiden oikeammat ratkaisueinot löytyisivät infrastruktuurin puolelta. Liikenneömpäristö, liikennesäännöt ja liikennekäyttäytöminen muodostavatkin yhtälön jossa jokaisen osan tulee tukea toisiaan.

Liikennesääntöjen osaamisessa ja noudattamisessa on puutteita niin autoilijöiden, pyöräilijöiden kuin muidenkin liikkujien parissa. Autoilijat eivät usein huomioi pyöräilijöitä tasavertaisena osapuolena liikenteessä. Toisaalta kävelyn ja pyöräilyn ohjaaminen yhdistetyille kevyen liikenteen väylille aiheuttaa ongelmia silloin kun pyöräilijät eivät huomioi hitaampia liikkujia. Eri kulkumuotojen väliset konfliktit - vaikka eivät onnettomuuksiin johtaisikaan - ovatkin omiaan vähentämään pyöräilyn ja kävelyn

houkuttelevuutta. Jos suomalaisessa liikennesuunnittelussa aletaan pyrkiä siihen, että pyörä ymmärretään ”kevyen liikenteen” sijasta ajoneuvona, se edellyttää sekä pyöräilijöiltä että autoilijoilta sääntöjen mukaista ajokäyttäytymistä.

Suojatielainsäädäntö on säädetty suojaamaan ja tukemaan jalankulun asemaa taajamaliikenteessä. Kuitenkin puolet jalankulkuonnettomuuksista tapahtuu suojateilla. Kaikki autoilijat eivät kunnioita suojatiesääntöjä, ja etenkin lapset ja ikääntyneet ovat jalankulkijoina turvattomassa asemassa.

Toimivien pyöräily-yhteyksien järjestäminen nykyisissä keskustaympäristöissä on usein vaikeaa tai erittäin kallista. Keskusta-alueilla liikenteelle käytettävissä oleva tila on rajallista. Autoliikenteen ohjaustarpeiden vuoksi toteutetut yksisuuntaiset kadut vaikeuttavat pyöräilyä erityisesti keskusta-alueilla. Useissa Euroopan maissa on saatu hyviä kokemuksia pyöräilyn mahdollistamisesta molempiin suuntiin sellaisilla yksisuuntaisilla kaduilla, joilla on alhainen nopeusrajoitus.

Pyörätiejärjestelyt risteyksissä ja pyörätien päättymiskohdissa ovat monin paikoin sellaisia, että pyöräilijän on vaikeaa toimia turvallisesti ja sääntöjen mukaisesti. Lisäksi pyöräilyn väistämissäännökset risteyksissä ja tienylityskohdissa koetaan usein vaikeaselkoisiksi.

Kärkitoimet

30. Suojateiden kunnioittaminen

Tehostetaan yleistä autoilijoiden suojatiekäyttäytymisen valvontaa, valistusta ja opetusta. Lisäksi laajennetaan nopeusvalvontaa (esim. automaattista valvontaa) kaupunkien pääkaduilla suojatieturvallisuuden parantamiseksi.

Kustannukset/rahoitus: Poliisin liikennevalvontaan, valistukseen ja opetukseen tarvitaan lisäresursseja. Kuntien ja valtion liikenneturvallisuuden parantamiseen osoitetusta rahoituksesta osa tulisi ohjata edellä mainitun nopeusvalvonnan toteuttamiseen.

Kuka ottaa kopin: Sisäasianministeriö/Poliisihallitus; Opetushallitus ja OKM
Mukana ainakin: Liikennevirasto, Liikenneturva, Trafi, kunnat

31. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä

Laaditaan selvitys niistä liikenteen ohjauksen keinoista, liikennesääntöjä koskevasta valistuksesta sekä liikennesääntöjen tulkinnan tai itse säännösten kehittämisestä, joita tarvitaan tukemaan pyöräilyä omana liikennemuotonaan ja ajoneuvoliikenteen osana. Selvityksessä kartoitetaan nykytila sekä ongelmien että toimivien asioiden osalta, perustuen tutkimustietoon sekä suomalaisiin ja ulkomaisiin kokemuksiin. Selvityksessä tarkastellaan muun muassa seuraavia teemoja:

- Kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla hiljaisen nopeusrajoituksen alueilla
- Pyöräkadut
- Pyörätiemerkin velvoittavuus vs. ei-velvoittavuus
- Pyöräilijän väistämissääntöjä koskeva valistus ja/tai mahdolliset sääntöjen muutokset

Kustannukset/rahoitus: Selvitys on toteutettavissa normaalilla toimintamenorahoituksella

Kuka ottaa kopin: LVM

Mukana ainakin: Liikennevirasto, Liikenneturva, Pyöräilykuntien verkosto ry

4.4.3 Ryhdytään toimeen

Eurooppalaisten kävely- ja pyöräilykaupunkien menestystarinoissa yhteisenä tekijänä on ollut päätöksentekijöiden vahva sitoutuminen kävelyn tai pyöräilyn kasvutavoitteeseen. Parhaimmat onnistumiset on saavutettu samanaikaisesti toteutetuilla infrastruktuurin parannuksilla ja markkinoinnilla. Lähtökohtana hyvälle suunnittelulle on

- jalan liikkumisen asemoiminen ihmisen mittaisen kaupungin peruskuluttavaksi,
- pyörän ymmärtäminen ajoneuvoksi sekä
- kävelyn ja pyöräilyn käsittely toisistaan erillisinä liikennemuotoina.

Hyväksi todettu keino merkittävien muutosten käynnistämiseen on myös ollut valtion osoittama porkkanarahoitus edistyksellisten pilottihankkeiden toteuttamiseen ja laajempiin pilottikaupunkien infrastruktuurin kehittämistoimiin.

Lähes kaikissa suurimmissa suomalaisissa kaupungeissa on tehty 2000-luvulla kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma joko erikseen tai liikennejärjestelmäsuunnitelman osana. Sen sijaan pienistä ja keskisuurista kunnista ja kaupungeista kävelyn ja/tai pyöräilyn kehittämisohjelma on vain noin joka kymmenennellä.

Erilliset ohjelmat ovat usein painottuneet pyöräilyn edistämiseen, ja niillä on myös ollut merkittävä vaikutus pyöräilyn olosuhteisiin. Kehittämisohjelman olemassa olo näyttää johtavan sekä pyöräilyä tukeviin poliittisten päätösten tekemiseen, vastuuhenkilöiden tai -ryhmien nimeämiseen että aktiivisempaan pyöräteiden rakentamiseen.

Tavoitteena tuleekin olla paikallisten tarpeiden näkökulmasta lähtevien kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmien ulottaminen kaikkiin Suomen kuntiin. Kaupunkiseuduilla suunnitelmien laatiminen kytkeytyy liikennejärjestelmätyöhön ja ne voidaan hyvin laatia esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnittelun osana. Kävelyn käsittelyä suunnitelmissa on tarpeen lisätä nykyisestä. Yksi vaihtoehto suunnitelman laatimiselle on myös kuntien ja ELYjen yhteisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien näkökulman laajentaminen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytykset vahvemmin huomioon ottavaksi kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmaksi.

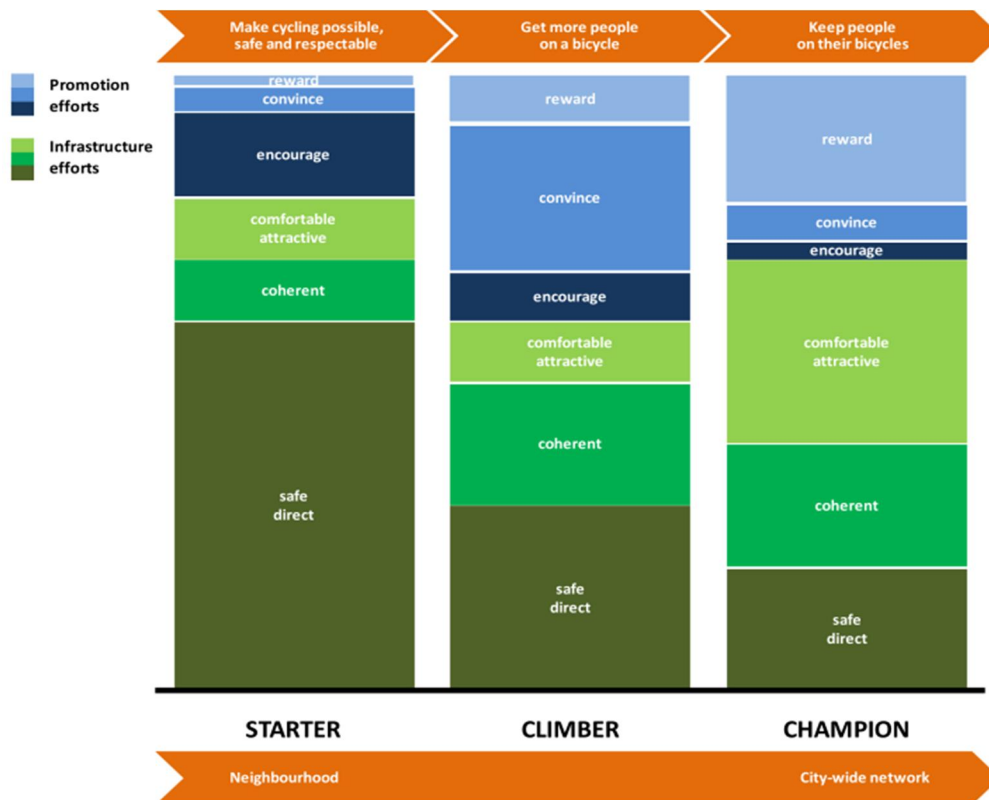


Kävelyn ja pyöräilyn kasvu tukee monien yhteiskunnan sektoreiden tavoitteita

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmien perustaksi tarvitaan strategisen tason tavoitteet ja linjaukset alueen kävely- ja pyöräilypolitiikalle. Suunnitelmassa voidaan käsitellä laajasti kaikkien edellä kuvattujen teemojen (luvut 4.1-4.4) mukaisia toimenpiteitä. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan käsitellä samassa tai erillisissä suunnitelmissa, mutta molemmissa tapauksessa erillisinä liikennemuotoina. Suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen tarvitaan yhteistyötä eri hallintokuntien ja muiden toimijoiden välillä. Myös käyttäjien ja kolmannen sektorin asiantuntemus ja resurssit tarvitaan mukaan, esimerkkinä kaavojen ja katusuunnitelmien jalankulku- ja pyöräilyratkaisujen auditointi pyöräilijäjärjestöjen toimesta.

Tavoitteiden ja linjausten hyväksyttäminen riittävän korkealla tasolla kunnassa ja myös valtionhallinnossa luo perustan tarvittavien toimenpiteiden edellyttämälle päätöksenteolle ja rahoitukselle. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tulisikin kytkeä osaksi laajempaa kunnan kehittämisstrategiaa. Tavoitteena on, että yhä useampi suomalainen kunta ja kaupunki profiloituu kestävä kaupunkikehityksen suunnannäyttäjänä Kööpenhaminan, Ruotsin Växjön ja Saksan Freiburgin tapaan ja että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa tätä strategiaa. Tämän toteutumisessa kuntien ja kaupunkien johdolla on keskeinen rooli.

Eri seudut, kaupungit ja kunnat ovat erilaisessa tilanteessa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä, ja siksi keskeisimmät tarvittavat toimenpiteet voivat olla hyvin erilaisia. Esimerkiksi EU-hankkeessa Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (PRESTO) on jaoteltu kaupunkeja niiden pyöräilypolitiikan perusteella "aloittelijoihin, edistyviin ja mestareihin" (starter, climber, champion). Kunkin kaupunkityypin kohdalla on kuvattu sille tärkein tavoite ja toimenpiteiden jakauma.²⁵ Vastaavaa ajattelua voidaan soveltaa myös suomalaisissa kunnissa.



PRESTO-hankkeen toimenpiteiden jaottelu eri kaupunkityyppien suhteen

Valtion taholta pilottihankkeiden "porkkanarahoitus" on tehokas keino käynnistää paikallistason toimenpiteitä ja saada nopeutetulla aikataululla aikaan kulkutapa- ja imago vaikutuksiltaan merkittäviä muutoksia liikennejärjestelmässä. Muun muassa Tanskassa ja Ruotsissa on saatu hyviä kokemuksia hankkeista, joissa valtio ja kunnat ovat yhdessä panostaneet voimakkaasti yhden kunnan tai kaupunkiseudun kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin. Yhdessä samanaikaisesti toteutetun markkinoinnin ja muiden liikkumisen ohjauksen keinojen kanssa kävelyn ja pyöräilyn suosio on kasvanut merkittävästi. Suomessakin toteutettiin 2000-luvun alussa Jaloin-kehittämishankkeen yhteydessä kevyen liikenteen mallikuntahankkeita. Jatkossa tarvittaisiin pilottihankkeita, jotka johtavat samanaikaisesti näkyviin muutoksiin myös liikkumisympäristössä. Nykyinen rahoitusjärjestelmä ei mahdollista sitä, että valtio rahoittaisi - edes pilottihankkeiden osalta - kuntien infrastruktuuria.

Kärkitoimet

32. Ensimmäinen askel: mallikuntien pilottihankkeiden käynnistäminen

Liikennevirasto valmistelee mallikuntahankkeen/ideakilpailun, jossa pilottikunnat saavat hankehaun kautta valtion osittaista rahoitusta muille seuduille mallina toimiviin projekteihin (esim. kävelyn ja pyöräilyn markkinointi; toteuttamissuunnitelmien ja kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmien laatiminen; eurooppalaisten hyvien käytäntöjen soveltaminen Suomeen).

Kustannukset/rahoitus: Riippuvat päätettävästä hankehaun laajuudesta
 Kuka ottaa kopin: Liikennevirasto
 Mukana ainakin: Kunnat ja kaupunkiseudut, ELY-keskukset/liikenne, LVM

5 Mitä sitten?

5.1 Suunnitelman toteuttaminen

Toimenpidesuunnitelma on laadittu monen osapuolen yhteistyönä. Kunkin toimenpiteen yhteydessä on esitetty, kenelle sen pääasiallinen toteuttamisvastuu kuuluu. Suunnitelma viedään käytäntöön valtion ja kuntien omissa toimintalinjoissa ja ohjelmoinnissa, sekä suunnittelun eri tasoilla kuten liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Kunkin toimenpiteen yhteydessä on mainittu mahdollisesta lisärahoituksen tarpeesta. Vaikka moni toimenpide vaatii rahoitusta, myös liikennepolitiikkaa uudelleen suuntaamalla - niin valtakunnallisesti kuin paikallisesti - voidaan jo olemassa olevien resurssien puitteissa luoda edellytyksiä useille toimenpiteille. Rahoituksessa painopistettä tulee siirtää uusien kevyen liikenteen väylien rakentamisesta olemassa olevan liikkumisympäristön parantamiseen sekä liikkumisen ohjaukseen. Samalla tulee luoda edellytykset kävelyä ja pyöräilyä edistävän kolmannen sektorin toiminnan tukemiselle.

Koska suunnitelman toteuttajatahoja on lukuisia, tarvitaan ryhmä tai toimija, joka koordinoi ja seuraa suunnitelman toimenpiteiden edistymistä. Olennaista on kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuva edistäminen - kertaluontoisia ohjelmia ja projekteja pidemmälle katsominen. Esimerkkinä tästä voidaan mainita Saksa ja Iso-Britannia, joiden kävely- ja pyöräilypolitiikat muistuttavat luonteeltaan Suomen strategiaa ja toimenpidesuunnitelmaa. Näissä maissa laaja-alaisen strategian jalkauttamisen haasteet on ratkaistu eri tavoin. Yhteinen piirre on, että molemmissa maissa jalkauttamiseen on panostettu paljon: politiikan toteuttamiseen on varattu riittävä rahoitus ja vastuut on selkeästi jaettu.²⁶

- Saksassa on muodostettu internetportaali, joka mahdollistaa laajan toimijaverkoston jatkuvan työskentelyn. Portaalin lisäksi suunnitelman eteenpäin viemiseksi on perustettu useita ryhmiä: neuvoa-antava komitea; liittohallituksen, osavaltioiden ja muiden organisaatioiden yhteistyöryhmä; poikkisektoriaalinen hallinnollinen työryhmä; yli kymmenen muuta erilaista alaryhmää, projektiryhmää ja teknistä toimikuntaa. Suunnitelman toteuttamiseen liittyen julkaistaan säännöllisesti kaksi eri kohderyhmille suunnattua uutiskirjettä.
- Iso-Britanniassa on sekä kävelyn että pyöräilyn edistämiseen perustettu uudet omat organisaatiot yhteistyössä eri hallinnon sektoreiden ja muiden toimijoiden kanssa. Ne vastaavat strategisten linjausten jalkauttamisesta.

Tämän suunnitelman koordinointia ja käytännön seurantatyötä ehdotetaan Liikenneviraston jatkuvaluonteiseksi tehtäväksi. Seurantaan ja koordinointiin tulee kytkeä mukaan muut olemassa olevat verkostot ja toimijat.

5.2 Seuranta

Toimenpidesuunnitelman valtakunnallisen seurannan aineistot valmistelee Liikennevirasto. Se raportoi liikenne- ja viestintäministeriön asettamalle henkilöliikenteen neuvottelukunnalle. Ennen kuin neuvottelukunnan toimikausi päät-

tyy, se vastuuttaa muun tahon (esimerkiksi erikseen perustettavan seurantaryhmän) jatkamaan puolestaan toimenpidesuunnitelman seuranta.

Seuranta jakautuu kahteen osaan:

a) Toimenpiteiden toteutumisen seuranta

Toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Lisäksi suunnitelmakauden puolivälissä eli vuonna 2016 laaditaan vuosittaista seuranta laajempi väliraportti toimien toteutumisesta. Koska kunkin toimenpiteen toteutuminen riippuu vastuutahojen omista resursseista, kovin yksityiskohtaista aikataulutusta toimenpiteille ei voida tässä esittää. Kuitenkin sekä vuosittaisen seurannan että väliraportin perustella tarkistetaan tarvittaessa toimenpidesuunnitelmaa sekä sovitaan yhdessä toimista, joilla suunnitelman toteuttamista tehostetaan.

b) Tavoitteiden saavuttamisen seuranta

Koska muutokset kulkumuotojakaumassa, ihmisten arvostuksissa ja liikenneympäristössä ovat onnistuessaankin hitaita, tavoitteiden saavuttamista seurataan tavoitteesta riippuen 3-5 vuoden välein. Seuraavassa on esitetty ehdotus strategisten tavoitteiden valtakunnallisiksi seurantaindikaattoreiksi. Lisäksi seudullisesti tai paikallisesti saattaa olla käytössä muita liikennejärjestelmän seurantaindikaattoreita, jotka jo sisältävät kävelyn ja pyöräilyn seurannan.

Tavoite: 20 % enemmän kävely ja pyöräilymatkoja

Indikaattori 1: Kävely- ja pyörämatkojen määrät ja kulkutapaosuudet

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti viiden vuoden välein toistettavasta henkilöliikennetutkimuksesta. Alueellisesti kehitystä voidaan seurata kaupunkiseutujen liikennetutkimusten avulla, mutta tutkimuksia on tehty ja tehdään vain suurimmilla kaupunkiseuduilla ja niilläkin useiden vuosien väliajoin. Suuntaa-antavaa alueellista tietoa saadaan jalankulku- ja pyörälaskennoista, mikäli kuntien laskentajärjestelmät kehittyvät esim. vuonna 2011 julkaistavan ohjeen mukaisesti (Liikennevirasto ja Kuntaliitto).

Tavoite: Lisää arvostusta ja motivointia

Indikaattori 2: Niiden seutujen/kuntien lukumäärä, joilla on hyväksytty kävelyn ja pyöräilyn strategia. Strategia voi olla erillinen tai se voi sisältyä esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, kestävän liikenteen suunnitelmaan tai ilmastostrategiaan.

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

Tavoite: Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö

Indikaattori 3: Eri kulkutapojen ja eri matkaryhmien matkasuoritteiden ja keskimääräisten matkanpituuksien kehitys

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti henkilöliikennetutkimuksesta ja alueellisesti kaupunkiseutujen liikennetutkimuksista. Työmatkojen pituuksien kehitys saadaan vuosittain valtakunnallisesti ja paikallisesti yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmästä.

Indikaattori 4: Koulukuljetuksen piirissä olevien lasten lukumäärän ja osuuden kehitys valtakunnallisesti ja paikallisesti

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti Opetushallituksesta, paikallisesti kunnilta.

Indikaattori 5: Kansalaisten tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin sekä turvallisuuden kokemus

- Seurantatiedot saadaan valtakunnallisesti 2-3 vuoden välein toistettavasta Liikenneviraston asiakastutkimuksesta, paikallisesti esim. liikenneturvallisuuskyselyistä tai kestävän liikkumisen suunnitelmien yhteydessä tehtävistä kyselyistä.

Indikaattori 6: Kuolleiden ja loukkaantuneiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien kehitys

- Seurantatiedot saadaan Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilastoista.

Tavoite: Tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seurantaa

Indikaattori 7: Kuvaus jalankulku- ja pyöräilyasioiden henkilöresursoinnista valtionhallinnon eri tasoilla sekä kunnissa

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

Indikaattori 8: Kuvaus jalankulun ja pyöräilyn käsittelystä ja painotuksesta keskeisissä kuntien ja valtion liikennehallinnon ajankohtaisissa strategisissa suunnitelmissa (mukaan lukien liikennejärjestelmäsuunnitelmat) sekä toteuttamista ohjaavissa asiakirjoissa (toiminta- ja taloussuunnitelmat, budjetit, tulosohejaus)

- Seurantatiedot on koottava erikseen.

5.3 Vaikutukset

Oheisessa taulukossa on kuvattu kunkin yksittäisen toimenpiteen vaikutusta toimenpidesuunnitelman määrälliseen päätavoitteeseen, erikseen kävelyn ja pyöräilyn osalta. Vaikutuksen suuruus kuvaa sitä, kuinka paljon kyseinen toimenpide lisää uusia kävely- tai pyöräilymatkoja. Suuruutta on kuvattu asteikolla: ei vaikutusta, + jonkin verran vaikutuksia, ++ melko paljon vaikutusta, +++ merkittäviä vaikutuksia.

Taustaoletuksena tässä valtakunnallisessa tarkastelussa on, että toimenpiteitä toteutetaan laajasti eri seuduilla. Paikallistasolla vaikutukset taas riippuvat muun muassa siitä, millainen lähtötilanne kyseisellä seudulla tai kunnassa on kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

Eri toimenpiteiden vaikutukset konkretisoituvat eri aikavälillä:

- Nopeimmin toteutettavia ja vaikuttavia toimenpiteitä ovat yleensä markkinointiin, taloudellisiin kannustimiin ja muuhun liikkumisen ohjaukseen liittyvät toimenpiteet.
- Infrastruktuurin laatutason nostaminen laajamittaisesti vaatii pitemmän ajan.

- Maankäytön ja yhdyskuntarakenteen muutokset ovat hitaita, mutta niiden vaikutukset pitkällä aikavälillä ovat merkittäviä. Palveluverkkojen muutoksiin voidaan osittain vaikuttaa nopeammin.
- Rahoitukseen, päätöksentekoon ja henkilöresursseihin liittyvät toimenpiteet luovat edellytyksiä muille toimille.

Tärkeät valinnat	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
Rutiinien ja tottumusten murtaminen			
1. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen työpaikoilla	++	++	työikäiset, työntekijät ja asiakkaat
2. Liikkumiskasvatus ja koulumatkojen kulkutavat	++	++	lapset, nuoret (vuosittain syntyy noin 60000 lasta)
3. Vapaa-ajan matkojen kulkutapavalintoihin vaikuttaminen	+	++	aktiivisesti harrastavat lapset, nuoret ja aikuiset
4. Informaatio kävely- ja pyöräilymahdollisuuksista ja -olosuhteista	+	+	kaikki kuntalaiset, uudet asukkaat ja työntekijät
5. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen ja paikallinen markkinointi	+++	+++	kaikki suomalaiset, markkinointi eri kohderyhmille suunniteltava tarkemmin
Teknologia ja palvelut arjen apuna			
6. Välineiden ja palvelujen kehittäminen ja tunnetuksi tekeminen	+	++	työikäiset, ikääntyneet, lapsiperheet
Reitti selvä	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
Oikeat ratkaisut oikeaan paikkaan			
7. Paikalliset linjaukset jalankulun ja pyöräilyn asemasta ja suunnitteluperiaatteista	+++	+++	paikallisesti tärkeimmät kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmät ja -alueet
8. Suunnitteluohjeiden uusiminen	++	++	suunnittelijat, viranomaiset
Jalankulku houkuttelevaksi			
9. Jalankulkuympäristön houkuttelevuuden parantaminen	+++	+	erityisesti jalankulkuvyöhykkeellä asuvat ja asioivat
10. Kävelykeskustojen perustaminen ja laajentaminen	++	+	keskusta-alueella asuvat ja asioivat
11. Autoliikenteen rauhoittaminen	++	+	taajama-alueilla asuvat ja asioivat, lapset, iäkkäät
Pyöräily sujuvaksi laatua parantamalla			
12. Nykyisten pyöräilyratkaisujen parantaminen	+	+++	taajama-alueilla asuvat
13. Pyöräilyn pääreittien tason nosto	<i>ei vaikutusta</i>	+++	kaupunkiseutujen ja suurten taajamien työikäiset
14. Puuttuvien linkkien rakentaminen	+	++	keskusta-alueella asuvat ja asioivat, taajama-alueen asukkaat
15. Keskustojen ja palvelujen asiakaspysäköinti	<i>ei vaikutusta</i>	++	työ-, opiskelu-, ostos- ja asiointimatkat keskusta-alueelle ja palvelupisteisiin
Matkaketjut toimiviksi			
16. Rautatieasemien ja matkakeskusten pyöräpysäköinti	<i>ei vaikutusta</i>	+	Helsingin työssäkäyntialueen asukkaat sekä opiskelijat, liikematkustajat ja muut kaukojunaliikenteen pääkäyttäjryhmät
17. Linja-autoasemien ja -pysäkkien pyöräpysäköinti	<i>ei vaikutusta</i>	+	kaupunkiseutujen työ- ja opiskeluikäiset
Kunnossapito kuntoon			
18. Jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnosta huolehtiminen	+++	+++	työikäiset, ikääntyneet, kaikki asukkaat
19. Jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kesä- ja talvihoito	++	++	työikäiset, ikääntyneet, kaikki asukkaat

Kaikki lähellä	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
<i>Jalankulku- ja pyöräilykaupunkia rakentamaan</i>			
20. Jalankulku- ja pyöräilykaupungin suunnittelu ja rakentaminen	+++	+++	kaikki matka- ja asukasryhmät
21. Kaavojen liikennevaikutusten arviointi	+	+	kaikki matka- ja asukasryhmät kaavasta riippuen
<i>Palvelut lähelle</i>			
22. Kaupallisten palvelujen sijoittumisen ohjaus	+++	+++	ostosmatkat
23. Julkisten palvelujen liikennevaikutusten arviointi	++	++	asiointi-, koulu-, opiskelu- ja vapaa-ajanmatkat
<i>Yhteydet ja pysäköinti kaavoihin</i>			
24. Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet yleis- asema- ja maakuntakaavoihin	++	++	kaikki matka- ja asukasryhmät
25. Pyöräpysäköintinormien asettaminen	<i>ei vaikutusta</i>	++	uudet asuinalueet ja palvelut
Järjestelmä toimii	Kävely	Pyöräily	Merkittävin kohderyhmä
<i>Tarvitaan sitoutumista ja rahoitusta</i>			
26. Kävely ja pyöräily näkyviin liikennesuunnittelussa ja -politiikassa	+++	+++	virkamiesvalmistelijat ja päätöksentekijät, yleinen mielipide
27. Työmatkakävelyn ja -pyöräilyn taloudelliset kannustimet	++	++	työikäiset
28. Kävelyn ja pyöräilyn aktiivinen seuranta	+	+	virkamiesvalmistelijat ja päätöksentekijät, yleinen mielipide
29. Henkilöresurssien lisääminen	+	+	kaikki suomalaiset
<i>Liikennesäännöt ja -kulttuuri tukemaan tavoitteita</i>			
30. Suojateiden kunnioittaminen	++	+	kaikki suomalaiset
31. Selvitys pyöräilyratkaisujen kehittämisestä	<i>ei vaikutusta</i>	++	keskusta- ja taajama-alueilla asuvat
<i>Ryhdytään toimeen</i>			
32. Ensimmäinen askel: Mallikuntien pilottihankkeiden käynnistäminen	++	++	paikallisesti kaikki matka- ja asukasryhmät; yleinen mielipide

6 Lähteet

- ¹ Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 4/2011.
- ² <http://www.vn.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf332889/fi.pdf>
- ³ Euroopan parhaat käytännöt pyöräilyn kävelyn edistämiseksi. Raporttiluonnos, elokuu 2011. PYKÄLÄ-projekti. Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto.
- ⁴ Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa. Majjala Hanna-Mari (toim.). Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243. Liikunnan ja kansanterveyden edistämisyhtiö LIKES, 2011. http://www.kki.likes.fi/pages/UserFiles/File/Materiaalit/pyorailyselvitys_netti.pdf
- ⁵ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2010.
- ⁶ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2010.
- ⁷ Liikennerevoluutio 2011. Ajatuskartta. Kostiainen Juha ja Linkama Eeva (toim.) <http://liikennerevoluutio.posterous.com/pages/lataa-liikennerevoluutio-2011-ajatuskartta-pd>
- ⁸ Ks. esim. Kansallinen liikuntatutkimus 2009-2010. SLU:n julkaisusarja 7/2010.
- ⁹ Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 2/2009.
- ¹⁰ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004-05. <http://www.hlt.fi/>
- ¹¹ Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 4/2011.
- ¹² Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004-05. <http://www.hlt.fi/>
- ¹³ The secret of winter cycling's success in Oulu. Kiiskilä Kati, Ylinampa Jaakko. VELO-CITY GLOBAL 2010. Copenhagen, June 22–25, kalvosarja.
- ¹⁴ Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali (KULKURI). Voltti Ville ja Karasmaa Nina. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006.
- ¹⁵ Kuopio 2015 – Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. Kosonen Leo. Suomen ympäristö 36 / 2007. Ympäristöministeriö 2007.
- ¹⁶ Cykelräkningar 2009. Trafikkontoret. Stockholms stad.
- ¹⁷ 10 teesiä ja 100 lupausta. Manifesti lasten ja nuorten liikkumisesta. Nuori Suomi ja Demos Helsinki 2011. <http://www.demos.fi/files/Liikkumismanifesti.pdf>
- ¹⁸ Esteettömän rakentamisen ohjeet (SuRaKu). http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/Helsinki+kaikille/A_Ohjeita+suunnitteluun
- ¹⁹ Trafiksäkerhet vid shared space. Vägverket. December 2007.
- ²⁰ Pysy pystyssä -kampanja tiedottaa: Lisää pitoa jalankulkuun. Kotitapaturmien ehkäisykampanja. http://www.kotitapaturma.fi/sivu.php?artikkeli_id=259, 30.4.2011.
- ²¹ Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Kanninen Vesa, Kontio Panu, Mäntysalo Raine, Ristimäki Mika (toim.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101, Espoo 2010 sekä Ristimäki Mika, Kalenoja Hanna: Urban zone – Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Uudellamaalla. Suomen Ympäristökeskus ja Tampereen teknillinen yliopisto, kalvosarja 8.4.2011.
- ²² Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Kanninen Vesa, Kontio Panu, Mäntysalo Raine, Ristimäki Mika (toim.). Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 101, Espoo 2010.
- ²³ Ks. esim. ERA 17 - Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika 2017. Martinkauppi Kirsi (toim.). Ympäristöministeriö, SITRA ja TEKES. Helsinki 2010.
- ²⁴ Esteettömyys ja ikääntyneiden palvelutarve. Ruonakoski Annamari, Somerpalo Sakari, Kaakinen Juha, Kinnunen Riitta. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 11/2005.
- ²⁵ PRESTO Cycling Policy Guide. General Framework. 2010. <http://www.presto-cycling.eu/en/home>
- ²⁶ Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa. Taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2010.

Liite: Suunnitelman laatimisprosessi ja vuorovaikutus

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet tilaajana toimineen Liikenneviraston lisäksi ELY-keskusten, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön, Pyöräilykuntien verkosto ry:n, Motivan, Helsingin seudun liikenteen sekä Tampereen, Oulun, Lahden, Kuopion ja Rauman kaupunkien edustajat.

Kärkitoimenpiteiden tunnistamisvaiheessa järjestettiin neljä alueellista koko päivän kestänyttä tilaisuutta, joihin kutsuttiin alueen kuntia, muita paikallisia viranomaistoimijoita ja järjestöjä tunnistamaan kärkitoimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn kasvutavoitteen saavuttamiseksi. Tilaisuudet pidettiin Oulussa (11.1.2011), Kuopiossa (12.1.2011), Helsingissä (14.1.2011) ja Tampereella (18.1.2011).

Kärkitoimenpiteiden alustavan määrittämisen jälkeen haastateltiin seuraavien tahojen edustajia:

- Ympäristöministeriö
- Sosiaali- ja terveysministeriö
- Liikenteen turvallisuusvirasto
- Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto: liikenneturvallisuus
- Motiva, liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto: liikkumisen ohjaus
- Opetus- ja kulttuuriministeriö, Suomen liikunta ja urheilu sekä Kunnossa kaiken ikää -ohjelma: liikunta ja harrastukset
- Liikennevirasto ja Helsingin seudun liikenne: joukkoliikenne ja matkaketjut
- Kuntaliitto ja Liikennevirasto: kuntasektorin toimenpiteet; suunnitteluohjeet
- Tampereen teknillinen yliopisto, projekti Pyöräily ja kävely osaksi liikennejärjestelmää

Lisäksi tehtiin puhelinhaastatteluja seuraaville tahoille:

- Liikennevirasto: kunnossapito
- pyöräteollisuuden edustajat

Erikseen pyydettiin sähköpostitse kommentteja seuraavilta tahoilta:

- Opetushallitus
- NuoriSuomi -järjestö
- Kuntaliitto: kunnossapito
- Invalidiliitto
- 15 suurinta kaupunkia

Suunnitelmaa on lisäksi esitelty laatimisprosessin aikana monille eri yhteistyötahoille ja sidosryhmille.

Toimenpidesuunnitelma lähetettiin lausuntokierrokselle kaikkiaan x taholle, joista y:ltä saatiin lausunto.