

Kaupunkiympäristötoimiala, liikennesuunnittelu

24.1.2018

Dnro 13656-2017  
(634)Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto**Turun kaupungin lausunto LVM:n kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmasta**Viite:Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 19.12.2017  
(LVM/2366/01/2017)

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Turun kaupungilta lausuntoa ministeriössä laaditusta kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmaluonnoksesta. Lausuntopyynnössä todetaan, että ”edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä tukea ilmastomuutoksen hillintää ja kansanterveyden parantamista. Ohjelmassa yksilöidään 36 kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpidettä. Tarkoitus on lisätä kävelyn ja pyöräilyn määriä pysyvästi. Edistämishjelmassa kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa.”

Lausuntopyynnössä todetaan myös että valtion eri toimijoiden lisäksi keskeisiä toimijoita ovat erityisesti kunnat, maakunnat sekä kävelyn ja pyöräilyn eri järjestöt. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen nähdään vaativan tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Valtion kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ei suoraan velvoita ketään toteuttamaan ehdotettuja toimia. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että ohjelma on eri toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mitä kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi pitäisi tehdä, yhdessä ja yhteisin toimin. Ohjelman pohjalta on vuoden 2018 alussa tarkoitus valmistella valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Edistämishjelman rahoituksesta sovitaan lausuntopyynnön mukaan erikseen tulevaisissa kehysneuvotteluissa.

Turun kaupungin lausunto:

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteet tähtäävät kestävämpään liikkumiseen ja kansalaisten hyvinvoinnin lisäämiseen. Turun kaupungilla on aivan vastaavia tavoitteita, ja kaupungin uusi pyöräilyn kehittämisohjelmaluonnos onkin juuri ollut nähtävillä. Turussa on myös laadittu pyöräilybarometri vuonna 2017.

Liikenne- ja viestintäministeriön havainto siitä, että valtio ei yksin voi edistää kävelyä ja pyöräilyä, eikä myöskään pysty suoraan velvoittamaan muita toimijoita tekemään niin, on aivan oikea. Esitetyistä toimenpiteistä yli puolet on sel-



Kaupunkiympäristötoimiala, liikennesuunnittelu

24.1.2018

Dnro 13656-2017  
(634)

laisia, joissa kunnat ovat mukana toimijoina. On tärkeää, että valtion eri toimijat tunnistavat omat roolinsa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä, ja saavat niihin myös rahoitusta. Valtion tulisi huolehtia siitä, että niin lainsäädäntö, verotus kuin liikenteen rahoituskin todella heijastavat asetettuja pyöräilytavoitteita. Taloudelliset ohjauskeinot kestävän liikkumisen edistämiseen on syytä ottaa käyttöön mahdollisimman ripeästi.

Pyöräilyn lisääminen on mahdollista etenkin lyhyillä matkoilla, ja niitä tehdään useimmiten kuntien sisäisessä liikenteessä. Jotta valtio voisi houkutellessa kuntia investoimaan pyöräilyyn, tulisi sillä olla hyvin toimivia kannustinjärjestelmiä. MAL-sopimuksilla on pyritty edistämään kestävän liikenteen hankkeita, mutta koska valtion raha on sidottu niissä perustienpitoon eli valtion tieverkkoon, on aikomus jäänyt osittain puolittiehen. Mahdollinen tuleva kannustinjärjestelmä on luotava sellaiseksi, että väylän hallinnollinen luokka tai sijaintikunta ei rajoita pyöräilyn investointeja, vaan investoinneilla haetaan kunkin seudun parasta vaikuttavuutta ja suurimpia käyttäjämääriä.

Väyläinvestointien lisäksi on syytä tukea liikkumisen ohjausta niin valtion kuin seutu- ja paikallistasollakin. Valtiolle sopiva rooli olisi myös liikkumisen ohjauksen vaikuttavuuden tutkiminen ja parhaiden käytäntöjen edistäminen eri puolilla maata. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmia ei ole missään nimessä syytä kytkeä rakennusluvan myöntämiseen. Liikkumissuunnitelman tekeminen rakennuslupavaiheessa ei enää vaikuttaisi yritysten sijoittumispäätöksiin, eikä lupavaiheessa toisaalta rakennuksen lopullinen käyttäjä ole aina edes selvillä. Liikkumissuunnitelmien kytkeminen rakennuslupaan tuottaisi vain yhden lisäraportin, johon kukaan ei todella sitoutuisi, ja olisi normien purun hengen vastaista. Rakennusvalvonnan asiantuntemus liikennejärjestelmäasioissa on lisäksi rajallinen.

Kehittämishjelmassa on laajasti erilaisia toimenpiteitä, joita eri toimijat voivat tehdä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Kattavuus on ohjelman vahvuus, mutta myös heikkous sikäli, että se voi jäädä toivelistaksi, jos muut toimijat eivät sitoudu toimenpiteisiin. Osassa toimenpiteistä vastuutus ja resursointi jäävät epäselviksi.

Va. toimialajohtaja

Petri Liski