



25.1.2018

YM 239/04/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite  
Hänvisning Lausuntopyyntö 19.12.2017 (LVM/2366/0172017)

Asia  
Ärende Ympäristöministeriön lausunto kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman, jossa on tuotu esille kulkumuotojen merkitystä osana liikenteen ilmastopolitiikkaa sekä kansanterveyden edistämistä. Ohjelmassa on esitetty toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi 30%:lla vuoteen 2030 mennessä sekä tehty arvio tarvittavasta lisärahoituksesta tavoitteen saavuttamiseksi. Ohjelman pohjalta on tarkoitus valmistella myös valtioneuvoston periaatepäätös.

#### *Tavoitteet*

Liikenne tuottaa Suomen kasvihuonekaasupäästöistä n. 20%. Päästökaupan ulkopuolisen nk. taakanjakosektorin päästöistä liikenteen osuus on n. 40%. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on linjattu, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt pitää puolittaa vuoteen 2030 mennessä. Valtioneuvoston keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (nk. Kaisu –suunnitelma) on korostettu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen merkittävä lisääminen ja henkilöautoliikenteen suoritteen vähentäminen on välttämätöntä tavoitteen saavuttamiseksi. Myös uudistetuissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (voimaan 1.4.2018) korostetaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hyödyntämisen tärkeyttä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman luonnoksessa on ilmastovaikutusten ohella tuotu hyvin esille kävelyn ja pyöräilyn merkitys kansanterveyden edistämisessä. Myös liikennejärjestelmän muut tavoitteet, kuten ilmanlaadun parantaminen, melulle altistumisen vähentäminen ja liikenneturvallisuuden lisääminen puoltavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

Tavoite lisätä kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettua kulkumuoto-osuutta (matkaluku) henkilöliikenteessä nykyisestä 32%:sta 35-38 %:iin on kannatettava. Siirtymän pitää tulla henkilöautomatkoista, mutta tavoitteen kytkeminen erityisesti lyhyisiin automatkoihin ei ole tarpeen.

#### *Yhdyskuntarakenteen merkitys*

Ympäristöministeriön merkittävin rooli liittyy alueidenkäytön suunnittelua ohjaavan lainsäädännön kehittämiseen. Myös valtion ja suurten kaupunkiseutujen kuntien välisissä MAL sopimusmenettelyistä on tullut toimiva työkalu ja ministeriö on niissä aktiivinen osapuoli. MAL-sopimuksissa on korostettu sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tärkeyttä, että ohjattu rahoitusta etenkin kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukeviin hankkeisiin.

Ympäristöministeriö on käynnistänyt maankäyttö- ja rakennuslain uudistamisen. Uudistamisen keskeisiä tavoitteita ovat mm. ilmastonmuutoksen hillintään liittyvän maankäytön suunnittelun ja rakentamisen työkalujen kehittäminen sekä kaupunkiseutujen maankäytön suunnittelun parempi integrointi liikennejärjestelmän kehittämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn käyttöä tukevan yhdyskuntarakenteen lisäksi tarvitaan monia muitakin toimenpiteitä.

Edistämishjelmassa esitetty viisivuotinen investointiohjelma (toimenpide 2.2.), jolla parannettaisiin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kaupunkien katuverkolla valtion ja kuntien yhteisrahoituksella, on kannatettava ja tukisi hyvin kaupungeissa jo tehtävää täydennysrakentamista ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiselle on parhaat edellytykset kaupunkiseuduilla, joissa henkilöauton käytölle on eniten vaihtoehtoja. Tärkeitä toimenpiteitä ovat myös liityntäpysäköinnin edistäminen ja sujuvien kävely-yhteyksien järjestäminen joukkoliikenteen pysäkeille.

Toimenpiteessä 1.1. on esitetty, että maakuntakaavoituksessa tulee luoda edellytykset seututason kevyen liikenteen väylille. Sanamuoto on syytä muokata maakuntakaavoituksen roolia paremmin kuvaavaan muotoon ”maakuntakaavalla edistetään eheää ja toiminnoiltaan monipuolista alue- ja yhdyskuntarakennetta ja tuetaan näin kestävästä liikennejärjestelmästä toimintaedellytyksiä”. Vastaavasti yleis- ja asemakaavatasolla keskeinen toimenpide on ”kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen paikallistasolla”. Tämä sanamuoto kattaisi laajemminkin sekä näitä kulkutapoja suosivan yhdyskuntarakenteen ja toimintojen sijoittumisen, että niiden tarvitseman infrastruktuurin.

#### *Kiinteistöt ja rakentaminen*

Pyöräpysäköinnin ja laajemmin arkiliikunnan olosuhteita on syytä parantaa myös kiinteistöissä. Toimenpiteeksi voisi määritellä esim. seuraavan: ”Kehitetään pyöräilyyn kannustavia olosuhteita työpaikkakiinteistöissä sekä oppilaitoksissa. Toimitiloja rakennettaessa ja sisätiloja muutettaessa luodaan hyvät olosuhteet pyörien pysäköinnille, peseytymiselle ja vaatteiden säilyttämiselle.” Vastuuta asiaan edistämiseksi ovat kiinteistöjen rakennuttajat ja omistajat. Myös kunnat voivat edistää asiaa. Kiinteistöjen laadukasta pyöräpysäköintiä edellytetään jo muutaman kunnan rakennusjärjestyksissä ja asemakaavoissa. Myös tätä menettelyä pitää laajentaa. Sen sijaan valtionavustusmenettely pyöräpysäköinnin kehittämiseksi kiinteistöissä ei välttämättä ole luonteva toimintamalli ja asiaa ei pidä esittää toimenpiteenä (10.3.).

Toimenpiteessä 5.2. on mainittu työpaikkojen liikkumissuunnitelmat osana rakennuslupakäytäntöjä. Liikkumissuunnitelman sijaan kannattaa korostaa arkiliikuntaa tukevien olosuhteiden edistämistä kiinteistöissä. Pyöräpysäköinnin ja sosiaalityöjärjestämisen järjestäminen kannattaa tuoda vahvemmin mukaan rakennuslupaharkintaa ohjaaviin kuntien rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden huomioon ottamista on tuotu esiin myös rakennustietosäätiön RTS ympäristöluokituksessa. Vaikka kyseessä ei ole säädös tai suunnitteluohje, on kriteeristöä syytä hyödyntää laajemmin kuntien rakentamisen ohjauksessa sekä kiinteistösaneerausten yhteydessä.

#### *Liikennejärjestelmänäkökulma*

Kävelyn ja pyöräilyn sekä kestävästä liikennejärjestelmästä olennaisesti kuuluvan joukkoliikenteen merkittävä lisääminen edellyttää koko liikennejärjestelmän tarkastelua. Edistämishjelmassa on tuotu esille myös uudistamista kaipaavat liikenteen vero-, maksu- ja tukipolitiikka, jotka tällä hetkellä vielä liiaksi tukevat henkilöauton käyttöä. Valtion on omalta osaltaan luotava sellaisia taloudellisia kannustimia, joilla ohjataan kestävien kulkutapojen käyttöön.

Edistämishjelmassa ei ole käsitelty liikenteen nopeuksia. Nopeusrajoitusten alentamisella 30-40 km/h on merkittävä vaikutus kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrään ja vakavuuteen. Nopeusrajoitusten alentaminen keinona edistää kävelyä ja pyöräilyä etenkin taajamissa olisi syytä mainita

eräänä toimenpiteenä. Nopeusrajoitusten käytöstä ja muista toimenpiteistä katuverkolla vastaavat kunnat.

Tulevien itsehallinnollisten maakuntien rooli tulee olemaan merkittävä kestävän liikennejärjestelmän edistämässä. Maakuntien tuleva rooli tienpidon tehtävissä, liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja maakuntakaavoituksessa on syytä tarkentaa myös toimenpiteiden vastuutahoihin, vaikka osa tehtävistä säilyy vuoden 2019 loppuun ELY –keskuksissa. Selvyyden vuoksi vastuutahoiksi kannattaa kirjata joko vuoden 2019 loppuun toimivat kuntien muodostamat maakuntaliitot sekä ELY-keskukset tai vuoden 2020 alussa aloittavat itsehallinnolliset maakunnat.

#### *Kävely ja pyöräily virkistyskäyttömuotoina sekä pyörämatkailun kehittäminen*

Kävely ja pyöräily ovat ylivoimaisesti suosituimpia ulkoilumuotoja Suomessa. Kun lähdetään kävelemään ja pyöräilemään sitä tehdään mieluiten viherympäristössä; lähimetsissä, rantoja pitkin tai peltomaisemissa. Samat reitit jotka palvelevat vapaa-ajan ulkoilijaa palvelevat myös työ- tai asiointimatalla olevaa pyöräilijää. Ulkoilureittien suunnittelu tulisikin kytkeä osaksi kuntien pyörätieverkoston suunnittelua. Kuntien on myös syytä ilmoittaa sekä ulkoilureitit että maastopyöräilyn polut valtakunnalliseen LIPAS-järjestelmään, jolloin tiedot reiteistä ovat kaikkien saatavilla liikuntapaikka.fi – sivustolla (vrt. toimenpide-ehdotus 1.6.)

Osana ohjelmaa on nostettu esiin myös pyörämatkailun edistäminen Suomessa. Ympäristöministeriö toteaa, että Outdoors Finland nettisivuilla Suomen pyörämatkailureitit ovat hyvin esitetty, eikä ole tarvetta luoda uutta pyörämatkailun portaalia, niin kuin toimenpiteessä 7.1. mainitaan.

Maastopyöräilyn edellytykset on nostettu esiin luvussa 6.7 ja toimenpiteissä 1.6. sekä 7.2. On syytä huomioida, että maastopyöräilyn toimintaympäristö ovat hyvin erilainen kaupunkiseutujen lähimetsissä ja kansallispuistoissa tai valtion retkeilyalueilla. Kaupunkiseutujen lähimetsissä maastopyöräilijöiden tarvitsemat polut on tarpeen erottaa kävelijöille tarkoitetuista poluista kun taas kansallispuistoissa tai retkeilyalueille kävelyn ja maastopyöräilyn reittejä voidaan osittain yhdistää, käyttöpaineesta riippuen.

Metsähallitus on viime vuosina systemaattisesti lisännyt maastopyöräilyn reittejä sekä kansallispuistoihin että valtion retkeilyalueille. Kävijämäärät etenkin kansallispuistoissa ovat olleet kasvussa eikä julkinen rahoitus riitä ylläpitämään kaikkia olemassa olevia reittejä ja palveluvarustusta. Toimenpiteen 7.2 voisi kirjoittaa muotoon ”Valtion budjetissa tulisi varata Metsähallitukselle enemmän perusrahoitusta maastopyöräilyn ja kävelyreittien perustamiseen ja ylläpitoon”. Vastuutahoja asiassa ovat VM, YM, MMM ja Metsähallitus.

#### *Lopuksi*

Edistämishjelman luonnoksessa on tuotu esiin monipuolisia toimenpiteitä, monia vastuutahoja ja rahoitustarpeita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Osa toimenpiteistä on hyvin yleisluonteisia ja niiden toteuttamisen on todettu olevan jatkuvaa ja myös vastuun jakautuvan usealle taholle. Edistämishjelman viimeistelyssä toimenpiteitä voisi vielä konkretisoida, jolloin myös niiden seuranta on helpompaa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteita, toimenpiteitä ja rahoitustarpeita on pidettävä esillä koko liikennejärjestelmää ja myös ympäristöpolitiikkaa ja kansanterveystyötä linjaavissa ohjelmissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarvitsee laajaa sektorirajat ylittävää yhteistyötä sekä säännöllistä seuranta. On selvää, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarvitsee myös rahoitusta.

Ympäristöministeriö on sitoutunut edistämään kävelyä, pyöräilyä ja koko kestävää liikennejärjestelmää yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Ministeriö kannattaa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen valmistelua nyt lausunnoilla olleen luonnoksen pohjalta.

Ylijohtaja



Helena Säteri

Erityisasiantuntija



Maija Stenvall

Jakelu: liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi: YM kirjaamo, Katajisto, Malmelin, Hakaste, Cederlöf