



kirjaamo@lvm.fi

## KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

Valtio ja kunnat ovat sitoutuneet tavoitteisiin hillitä ilmastonmuutosta, vähentää päästöjä ja lisätä kestävästi liikkumisen osuutta. Tavoitteet ovat toistaiseksi toteutuneet huonosti, kun painopiste rahoituksessa on uuden tieinfran rakentamisessa. Kulkevat eivät ole muuttuneet, vaikka muutamilla kaupunkiseuduilla on onnistuttu läpimurronomaisesti taittamaan henkilöautoilun jatkuva kasvu. On hyvä, että kävelyn ja pyöräilyn roolia pyritään korostamaan valtakunnallisella ohjelmalla.

### *Ohjelman lähtökohdat ja tavoitteet hyvin esitetty*

Lausunnolla olevaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmaan on kirjattu liikennejärjestelmän nykytila ja ongelmatkohdat lyhyesti ja selkeästi. Toimet perustuvat havaittuihin ongelmiin.

Ohjelman mukaan toimien kohdentaminen tulisi ratkaista strategioissa. Näitä tulee olla sekä ylätasolla että kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Kangasala laati ensimmäisen pyöräilyohjelmansa v. 1995, ja sen myötä kunnassa alettiin pitkäjänteisesti kehittää pyöräilyä tukevaa maankäyttöä. Ohjelman pohjalta Kangasalle saatiin jopa kansainvälisesti uraa uurtavat pyöräpysäköintimääräykset rakennusjärjestykseen. Kuntaan hyväksyttiin uusi kävelyn ja pyöräilyn ohjelma v. 2014, ja sen toteuttamiseksi on muodostettu hallintokuntien yhteinen kestävästi liikkumisen työryhmä, joka asettaa vuosittaiset tavoitteet ja seuraa niiden toteutumista.

Kunnan kävelyn ja pyöräilyn strategia, johon liittyy toiminnallisten, taloudellisten ja hyvinvointivaikutusten arviointi, auttaa oikeiden ratkaisujen tekemisessä. Valtion tulee varmistaa, että jokaista kuntaa tuetaan oman strategiansa valmistelussa ja autetaan toteuttamisessa.

### *Toimenpiteet on ryhmitelty luontevasti ja tärkeitä asioita painottaen*

Toimenpideohjelmassa on tunnistettu yhdyskuntarakenteen tiiveys edellytyksenä niin joukkoliikenteen kuin kävelyn ja pyöräilyn laatuikäväenkin rakentamiselle. Kestävästi liikenteen kannalta kaupunkiseudut ovat oikea suunnittelutaso, jolla pitää ratkaista näiden laatuikäväen reitit ja maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus. Kaupunkiseututaso tulisi toimenpiteissä ottaa voimakkaammin vastuulliseksi toimijaksi. Se on tunnistettu uudeksi tekijäksi myös maankäytön suunnittelussa, ja maankäyttö- ja rakennuslain käynnistyvässä kokonaisuudistuksessa se on tulossa yleiskaavallisen suunnittelun tasoksi.



Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ohjelmassa kytketty MAL-sopimuksiin, millä on hyvä ja huonot puolensa. Sopimukset helpottavat osapuolten sitoutumista hankkeisiin, ja hankkeiden tulee olla seudullisesti merkittäviä. Ongelmana on MAL-sopimusten lyhyt aikajänne, jossa sopiminen, suunnittelu ja toteuttaminen edellyttävät nopeita toimia. Valmiita suunnitelmia ei yhteisestä arkistosta ole löytynyt.

Toimenpideohjelmassa varaudutaan 30 miljoonan euron pottiin vuosille 2019–2023. Tämä tarkoittaa keskimäärin 100 000 euroa vuodessa MAL-sopimuskuntaa kohti. Summalla voidaan rakentaa 1–2 km väylää tai yksi alikulku, kun kunnat panostavat toisen mokoman. Tällä vauhdilla muutosta liikennekäyttäytymiseen joudutaan odottamaan.

Vähäiset panokset on tärkeätä panna oikeaan pussiin. Kestävä liikenne todetaan ohjelmassa ensisijaisesti taajamien asiaksi. Kuntien kannalta vaikeimmin hallittavana asiana säilyy edelleen haja-asutuksen vaatimus pyöräteistä taajaman ulkopuolella. Näiden rakentaminen on helpompaa ja halvempaa kuin taajamareittien, mutta miljoonien sijoittaminen muutaman käyttäjän satunnaisiin tarpeisiin ei ole osoittautunut järkeväksi.

Erityisen tärkeätä on, että MAL-rahast saadaan muualta kuin perusväylänpidon rahoista, koska laatuikävät pitää linjata tarpeiden mukaan, ei valtion väylien rinnalle. Kuntien strategioissa on pystyttävä ratkaisemaan ne reitit, joiden rakentaminen on ensisijaista.

#### *Infran laatu ja hoito kertovat suhtautumisesta*

Pyöräilyn edistäminen on käynnistynyt vuoden 1994 valtakunnallisen ohjelman julkaisemisesta pikku hiljaa. Asiantuntemus kunnissa on lisääntynyt, mutta hitaasti. Katu- ja liikennesuunnittelun koulutuksen painopiste on edelleen vahvasti henkilöautoliikenteen puolella, eikä joukkoliikenteeseen ja kävelyn ja pyöräilyyn perehtyneitä ole monellakaan taholla käytettävissä. Koulutusta tulisi monipuolistaa niin yhdyskuntasuunnittelussa, liikennesuunnittelussa kuin katusuunnittelussakin. Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus on jo onnistuneesti otettu koulutusohjelmaan.

Ohjelmassa tulisi korostaa myös sitä, että liikennemuotojen erottelu ei usein ole oikea tapa sujuvoittaa liikennettä. Sekaliikenne on luontevaa vähäliikenteisillä ja alle 30 km/h -rajoitetuilla väylillä. Sekaliikenneväylät hoidetaan hyvin ja helposti, eikä niiden käyttö pyöräreittien osana aiheuttaa lisäkustannuksia enintään hoitoluokituksen kautta.

Infran kehittäminen nähdään ohjelmassa pääosin kunnan huolena. Tämä ei ole oikea kokonaiskuva. Erityisen Kangasalan tapaisissa kehyskunnissa olennaiset kävelyn ja pyöräilyn laatuikävien osat ovat ELYn vastuulla. Ne ovat olleet yleensä edelläkävijäväyliä, jotka on rakennettu 1970-luvun ajattelun mukaisina. Niiden hoito ei ole erityisen laadukasta.



Toimenpiteiden painottaminen laadun parantamiseen on oikein. Yksiselitteistä näkemystä siitä, mikä milloinkin on laadukas väylä, ei ole tosin helppo luoda. Ohjelmassa mainitaan epäjatkuvuuskohtien poistaminen, mikä voidaan mieltää vain puuttuvien lenkkien rakentamiseksi. Käytännön epäjatkuvuuskohtia ovat kuitenkin liittymät, joissa sujuva pyöräily-yhteys katkeaa sekä geometrian että tasoerojen (reunakivien) osalta. Risteysjärjestelyt ovat paitsi sujuvuuden, myös turvallisuuden suurin ongelma. Suomessa on totuttu tekemään ratkaisut johtavista pyöräilymaista poikkeavin tavoin onnistumatta rakentamaan niitä kuitenkaan paremmin.

Pyöräpaikoitus on tärkeä asia, mutta sen toteuttaminen liittyy erityisesti julkisen ulkotilan ja kiinteistöjen suunnitteluun, asemakaavoitukseen lähinnä paikoitusvaatimusten osalta.

Valtakunnallisen pyöräilyverkon kehittämisessä pääkäyttäjryhmänä ainakin Tampereen kaupunkiseudulla ovat virkistys- ja matkailupyöräilijät, ei niinkään pitkän matkan työmatkapyöräilijät. Reitit tulisi suunnitella painottaen elämyksellisyyttä sujuvuutta enemmän. Virkistyspyöräilyreitit palvelevat sekä kauko- että lähimatkailua, jonka merkitys kaupunkiseudulla on suuri. Reiteillä on suuri merkitys hyvinvoinnin edistäjänä. Niiden kehittäminen tulisi osaltaan kuulua myös ympäristöministeriön vastuulle.

*Kunnossapidon laadun varmistaminen pitää kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevana*

Kuten aiemmin totesimme, merkittävä osa seudullisista laatukäytävistä on ELYjen hoidossa. Hoitoluokitukset tulisi yhtenäistää kuntien kanssa. Talvihoidon merkittävä parantaminen on edellytys talvipyöräilyn lisäämiselle. Helsingin ja Oulun toimintamallit tulisi ottaa käyttöön kautta maan.

*Liikkumisen ohjaus tulee kohdistaa mahdollisimman suoraan liikkujaan*

Liikkumisen ohjauksella vaikutetaan yksilöiden kulkutapavalintoihin. Liikkumisen ohjauksen tukea pitää olla saatavilla riittävästi myös työnantajille. Liikkumissuunnitelmien kytkeminen rakennuslupamenettelyyn ei ole mahdollista.

Oskari Auvinen  
kaupunginjohtaja

Markku Lahtinen  
pyöräilyasiamies