

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

**Tampereen kaupungin lausunto Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta**  
**TRE:9366/08.01.00/2017**

**Lisätietoja päätöksestä**

Johdon sihteeri Katri Naulo, puh. 040 801 6003,  
etunimi.sukunimi@tampere.fi

**Valmistelijan yhteystiedot**

Liikenneinsinööri Katja Seimelä, puh. 040 149 3684,  
etunimi.sukunimi@tampere.fi

**Päätös**

Tampereen kaupunki antaa liikenne- ja viestintäministeriölle oheisen lausunnon Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta.

**Perustelut**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 19.12.2017 kirjeellään (Dnro: LVM/2366/01/2017) Tampereen kaupungilta lausuntoa 31.1.2018 mennessä luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi.

Edistämishjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä tukea ilmastonmuutoksen 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 % matkamäärienkasvu. Tavoite on sama kuin kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Valtion eri toimijoiden lisäksi keskeisiä toimijoita ovat erityisesti kunnat, maakunnat sekä kävelyn ja pyöräilyn eri järjestöt. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ei suoraan velvoita ketään toteuttamaan ehdotettuja toimia. Se 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 myös valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Edistämishjelmassa on tehty alustavia arvioita myös tarvittavasta rahoituksesta. Rahoituksesta sovitaan erikseen tulevilla kehysneuvotteluissa.

**Lausunnot**

Tampereen kaupungin lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta:

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu luonnos kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi. Tampereen kaupunki pitää tehtyä työtä erittäin tärkeänä. Kävelyn ja pyöräilyn merkitys kansanterveydelle, asuinalueiden viihtyisyydelle ja ympäristölle on

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

tunnistettu jo vuosikymmeniä sitten. Valtakunnallisesti on tehty strategia ja toimenpideohjelma ja kuntatasolla kehittämisohjelmia. Kuitenkin sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on jäänyt heikoksi eivätkä strategiat ole riittävästi jalkautuneet käytännön toimenpiteiksi tai vaikuttaneet olennaisesti hankkeiden rahoitukseen. Liikenteen kovat päästötavoitteet ja SOTE-uudistus ovat nostaneet kävelyn ja pyöräilyn vuonna 2017 jälleen ratkaisevaan rooliin. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on juuri nyt erittäin tarpeellinen.

Edistämishjelmaa tulee tarkentaa toimenpideohjelmaksi

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn nykytila ja perustelut niiden käytön lisäämiselle on kuvattu edistämishjelmassa varsin realistisesti. Tavoitteeksi asetettu matkamäärän lisääntyminen 30 % nykytilaan verrattuna on erittäin kunnianhimoinen ja linjassa liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on lueteltu kattava joukko toimenpidekokonaisuuksia, joihin panostamalla tavoite pyritään saavuttamaan. Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan toimenpideohjelma jää hyvistä avauksista huolimatta kuitenkin liian yleiselle tasolle. Vaikka ohjelma on laadittu hyvässä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa ja kunnianhimoisin tavoittein, sen vaarana on jatkaa aikaisempien linjapapereiden perinnettä ja jäädä sanahelinäksi. Jo ohjelman johdantotekstissä todetaan, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ei suoraan velvoita ketään toteuttamaan ehdotettuja toimia.

Tampereen kaupunki katsoo, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei voi jatkua vapaaehtois pohjalta ja keskittyä sattumanvaraisesti asiasta innostuneiden edistäjien ympärille, vaan toimenpiteiden toteuttamiseen on sitouduttava sekä valtion taholta että kaikissa kunnissa. Tämän vuoksi pidämme tärkeänä, että ohjelman ohjausvaikutus ja toimijoiden sitouttaminen konkretisoidaan esim. tarkemmalla toimenpideohjelmalla. Toimenpideohjelmassa tulisi kuvata nyt esitettyä tarkemmin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet sekä toimijoiden vastuut ja velvollisuudet, osoittaa toimenpiteiden toteuttamiseksi tarvittavat resurssit ja rahoitus sekä määritellä tarkemmin toimenpiteiden vaikuttavuutta kuvaavat mittarit.

Tampereen kaupunki on omassa toiminnassaan hyvässä vauhdissa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi. Kokemuksemme mukaan erillinen kunnan kävelyn ja pyöräilyn ohjelma ei yksin riitä vaan kävely ja pyöräily tulee huomioida kaikissa kunnan toimintaa ohjaavissa dokumenteissa. Näistä keskeisimpiä ovat kuntastrategia ja yleiskaava. Kuntastrategiassa tulisi asettaa tavoite eri kulkumuotojen käytölle (esim. Tampereella tavoitteena kestävien kulkutapojen osuus 58 % syksyn arkivuorokautena vuonna 2021). Yleiskaavassa tulisi määritellä eri kulkumuotojen asema kunnan eri osissa huomioiden kävely ja pyöräily toisistaan erillisinä liikkumismuotoina. Keskustat ja aluekeskukset ovat luontaisesti

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

kävelyn valtakuntaa ja niiden kehittäminen kävelypainotteiseksi on paras tapa kävelyn edistämiseen. Esimerkiksi Tampere on määritellyt Keskustan strategisessa osayleiskaavassa ydinkeskustan hitaan liikkumisen alueeksi, jota kehitetään kävelyn ehdoilla. Alueelle on määritely pyöräilyn tavoiteverkko, jossa pyöräily tapahtuu kävelystä erotettuna omalla väylällä tai ajoradalla. Hitaan liikkumisen alueella autot siirretään maan alle ja autoilua priorisoidaan keskustaa kiertävällä kehäkadulla. Pyöräilyn tavoiteverkko on kaupungin muihin osiin määritely kantakaupungin yleiskaavassa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa jatkavassa toimenpideohjelmassa olisi syytä tarkentaa esim. toimenpidettä 1.1. (Kävely ja pyöräily huomioidaan aidosti kaikilla kaavatasoilla.) edellä kuvattuihin sisältöihin. Tarkemmin määritelyä toimenpidettä olisi myös helpompi seurata kuin mittariksi esitettyä "kävelyn ja pyöräilyn painoarvo kaavoissa" esim. onko kulkumuodot alueilla priorisoitu vai ei tai onko tavoiteverkko määritely vai ei.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on osoitettava resurssit

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan jo aikaisemmissa ohjelmissa tunnistetut toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat jääneet toteutumatta, koska niihin ei ole kohdennettu rahoitusta eikä työn tekemiseen ole osoitettu henkilöresursseja. Edistämishjelmissä onkin aiheellisesti todettu tarve sekä nostaa rahoitustasoa että osoittaa kävelylle ja pyöräilylle vastuuhenkilöt kaikilla hallinnon tasoilla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tulee näkyväksi vasta kun näille on käytössä omat budjetit. Edistämishjelmissä erillinen budjetointi ei tule esille ja Tampere pitää tärkeänä, että ohjelmaa täydennettäisiin tältä osin. Budjettien toteumista on seurattava ja toimenpiteiden vaikuttavuuden seurantaan määriteltävä mittarit. Kuntien tai alueiden keskinäistä vertailua ja rahoitustason kehityksen seurantaan helpottaisi, jos valtakunnallisesti sovittaisiin miten kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen käytettävä rahoitus tulisi laskea. Tällä hetkellä rahoituksen laskemisessa ei ole yksiselitteistä menetelmää käytössä. Yleisesti lasketaan eri tavoin vain investointirahoitusta vaikka moni muukin toiminta on kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Esim. Tampereella on onnistuttu talvikunnossapidon laatua pääreiteillä parantamalla ja reaaliaikaista kunnossapitotietoa jakamalla lisäämään kymmenillä prosenteilla talvipyöräilyn määriä.

Tampereen kaupunki pitää kannatettavana ohjelmassa esitettyä mahdollisuutta kohdentaa valtion tukea kuntien katuverkolle toteutettaviin kävely- ja pyöräilyhankkeisiin. Valtiontueksi esitetty 50 % on nähdäksemme riittävän korkea, jotta se kannustaa kuntia lisäämään myös omaa rahoitustasoa. Kuitenkin arvioitu rahoitustarve 15 M€/5 v eli 3 M€/v ei ole lähellekään riittävällä tasolla tavoitteiden toteutumiseksi. Esimerkiksi Tampere on yksin käyttänyt viimeisen viiden vuoden aikana kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämiseen 3–4 M€/v. Esitetty lisärahoitus mahdollistaisi kuntaosuus huomioiden vuosittain vain noin 20

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

km uutta tai parannettavaa laadukasta väylää koko Suomeen. Pienehkö raha tulisi kohdentaa vaikuttavuuden perusteella, jolloin kohteiden tulisi löytyä erityisesti kasvavilta kaupunkiseuduilta. Kuitenkin myös harvemmillä alueilla jalankulku- ja pyöräväylien rahoituksesta on huutava pula, mikä näkyy ELY-keskusten ylläpitäminä satojen toteutumattomien, mutta tarpeelliseksi katsottujen väyläkohteiden listoina.

Suurilla kaupunkiseuduilla on jo nykyisin mahdollista toteuttaa kävelyä ja pyöräilyä edistäviä hankkeita MAL-rahoituksella ja MAL-menettelyn jatkaminen on kaupunkiseuduille monella tavoin tarpeellista. Mielestämme MAL-rahoitusmenettelyä tulisi kehittää edelleen pyrkimyksenä kohdentaa rahoitus mahdollisimman vaikuttavasti riippumatta kohteen hallinnollisesta luokasta. Kävelyn ja pyöräilyn vilkkaimmat reitit kuuluvat usein katuverkolle, jonne MAL-rahoitusta ei nykyisin ole mahdollista kohdentaa.

Käytön lisääntyminen edellyttää kilpailutilanteen parantamista

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa linjattujen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa olennaista on siirtyminen yksityisautoilusta kestävämpiin liikkumismuotoihin. Käyttäytymismuutos ei tapahdu itsestään ilman vaikuttamista liikkumistapojen keskinäiseen kilpailutilanteeseen. Kaupunkiseuduilla polttomootorikäyttöiselle yksityisomisteiselle henkilöautolle on jo nykyisin vaihtoehtoja, mutta oma auto on käyttäjälleen usein helpoin ja nopein liikkumistapa. Autoliikenteen määrän on ennustettu jatkavan kasvua sekä valtakunnallisesti että kaupunkiseuduilla. Ennusteiden pohjalta todettuun tarpeeseen vastataan käyttämällä autoilua edistäviin liikenneväyläinvestointeihin vuosittain satoja miljoonia euroja. Jokainen investointi lisää autoilun sujuvuutta ja etumatkaa muihin kulkumuotoihin nähden. Myös joukkoliikenteeseen on ilahduttavasti ryhdytty panostamaan ja ainakin Tampereen kaupunkiseudulla toimet ovat saaneet käyttäjämäärät nousuun. Joukkoliikenteessä käyttäjämäärä lisääntyy kuitenkin osittain siirtymänä pyöräilijöistä ja kävelijöistä. Pienet kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimet eivät siten riitä edes ylläpitämään kävelyn ja pyöräilyn nykyistä kulkutapaosuutta.

Kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman rinnalla tulisi miettiä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan autoilun houkuttelevuuteen. Tässä on huomioitava autoilun erilainen rooli kaupunkiseuduilla, kaupunkiseutujen välillä ja muualla Suomessa. Kaupunkiseuduilla tulisi löytää keinot, joilla tuetaan autotonta elämäntapa ja vaikutetaan auton hankintaan, omistamiseen ja käyttöön. Kuntien työkalupakissa keskeisiä keinoja ovat kaavoitus, infran kehittäminen ja liikkumisen ohjaus, jotka on hyvin tunnistettu edistämishjelmassa. Myös pysäköintipolitiikka, liikkumisen vyöhykkeet huomioivat pysäköintinormit ja pysäköinnin hinnoittelu on kuntien käsissä merkittäviä autoiluun vaikuttamisen keinoja. Valtion päätettävänä ovat taloudelliset ohjauskeinot. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on mainittu henkilöauton käyttöön ohjaavien kannustinten

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

purkaminen, joista hyvinä esimerkkeinä ovat työpaikkojen vapaa pysäköintietu ja työmatkojen verovähennysoikeus. Näiden rinnalle nostaisimme tarkasteltavaksi myös työpaikkojen mahdollisuuden saada verovähennysoikeuden toteuttamilleen kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteille sekä kaupunkiseutujen ruuhka- tai muut maksut, joilla rahoitettaisiin alueella kestävä liikumisen hankkeita.

Kävelyn ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen hankkeita tulisi rahoittaa myös osana autoilun investointeja. Esim. toimenpide-esityksessä 1.4. on mainittu, että valtion infrainvestoinnit eivät saa vaikeuttaa kävelyä ja pyöräilyä. Kirjaus on aivan riittämätön vaatimus, minkä sen sijaan tulisi esittää, että infrainvestoinnin yhteydessä parannetaan alueen kävely- ja pyöräilyolosuhteita. Pieni lisäkustannus suurissa väyläinvestoinneissa mahdollistaisi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden merkittävän parantamisen. Analogia löytyy esimerkiksi ns. prosenttitaiteesta, jonka avulla on saatu taidetta toteutumaan kaupunkiympäristöön ilman olennaista vaikutusta rakennushankkeiden toteuttamiseen.

**Tiedoksi**

Liikenne- ja viestintäministeriö/kirjaamo@lvm.fi, Ari Vandell, Timo Seimelä, Katja Seimelä

**Allekirjoitus**

Apulaispormestari Aleks Jäntti,

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

## **Muutoksenhakukielto**

§ 1

## **Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhalti-jayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)