



30.1.2018

VARELY/333/2018

kirjaamo@lvm.fi

saara.jaaskelainen@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 19.12.2017

ELY-keskusten lausunto Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta

Tämän lausunnon valmistelijana ja antajana toimii Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka on koontanut lausunnon sisältämät huomiot kaikilta ELY-keskuksilta.

Kävely ja pyöräily ovat viime vuosina saaneet yhä suurempaa jalansijaa ja huomiota etenkin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämisessä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee mm. energia- ja ilmastostrategian sekä kansalaisten terveydentilan parantamisen tavoitteita. Kulkumuotojen suosio on kasvanut useissa kaupunkikeskustoissa ja niiden edistämällä on laaja kansalaisten tuki. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sisältää ajankohtaisia teemoja, joihin esitetään monipuolisesti edistämistoimenpiteitä. Ohjelman toteuttaminen edellyttääkin laajaa yhteiskunnallista hyväksyntää ja sitovuutta. ELY-keskukset pitävät kävelyn ja pyöräilyn edistämistä erittäin tärkeänä painopistealueena.

Tavoitteiden ja rahoituksen yhteensovittaminen

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien ja matkamäärien lisäämisen tavoitteet ovat korkealla. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa olisi hyvä arvioida esitetyn rahoituksen riittävyttä suhteessa tavoitteisiin. Ohjelmassa kuvattujen tavoitteiden saavuttaminen esitetyllä rahoituksella tuntuu haastavalta. Perusväylänpidon rahoituksen niukkuuden takia kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalle tulisi suunnata erillinen lisärahoitus kattaa kaikki ohjelmassa esitetyt toimenpiteet.

MAL -sopimusmenettelyä ja -rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulisi harkita laajennettavaksi myös keskisuurille kaupunkiseuduille, koska näillä kaupunkiseuduilla potentiaali pyöräilyn edistämiseen saattaa olla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen verrattuna suurempi (toimenpide 1.2).

Toimenpiteessä 2.2 on esitetty kävelyn ja pyöräilyn viisivuotinen investointiohjelma kuntien katuverkoille. Myös MAL-sopimukseen osallistuvilla kunnilla tulisi olla mahdollisuus saada tätä rahoitusta, sillä valtion MAL-

30.1.2018

rahoituksen käyttö sellaisissa kunnissa, joissa on vähän maantieverkkoa, on erittäin haasteellista.

Kommentit luvuittain

Kävelyn ja pyöräilyn nykytilan (luku 2) osalta kerrotaan, että kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet pääkaupunkiseudulla viimeisen kymmenen vuoden aikana ja että pyöräilyn edistämistä kannattaa 95 - 96 % pääkaupunkiseudun asukkaista. Varsinais-Suomen ELY-keskus haluaa tuoda esiin, että pyöräilyyn suhtaudutaan myönteisesti myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Esimerkiksi Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyssä vuonna 2017 yli 90 % vastaajista kannatti useita pyöräilyn edistämistä koskevia toimia. Lisäksi 2016 toteutetussa Turun kaupungin pyöräilybarometrisissa 96 % vastaajista tuki pyöräilyn kehittämistä. Pyöräilyn edistämisellä on näin ollen laaja kannatus kansalaisten keskuudessa. Kannatus on suurta myös niiden osalta, joilla ensisijainen kulkumuoto on henkilöauton käyttö.

Tieliikenneonnettomuuksien osalta olisi hyvä mainita myös henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määristä ja kehityksestä (luku 2). Loukkaantumisten määrä on vähentynyt viidenneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut vuosittain keskimäärin 28 ja loukkaantunut lähes 800 pyöräilijää. Vuoden 2015 tietojen mukaan vakavasti loukkaantuneita oli 53. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä 10 % ja loukkaantuneista 13 % oli pyöräilijöitä. Taajamissa tapahtui 70 prosenttia kuolemantapauksista ja yhdeksän kymmenestä loukkaantumisesta.

Luku 4.3 käsittelee yhteistyön tärkeyttä eri toimijoiden kesken kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. ELY-keskus toteaa, että toimijoita asian ympärillä on paljon mainittua enemmän ja jo otsikkotasolla olisi hyvä mainita ministeriöiden ja järjestöjen lisäksi "muut tahot". Muita tahoja ovat esimerkiksi kunnat, ELY-keskukset, maakunnat, kaupunkiseudut ja liikennejärjestelmätyöryhmät.

Suurien kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu- ja sopimusmenettelyissä keskeisenä osapuolena on mainittuna ympäristöministeriö (luku 4.3). Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on keskeisessä roolissa ko. työssä. Ympäristöministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi MAL-sopimusmenettelyiden kehittämiseen osallistuvat aktiivisesti myös Liikennevirasto, ELY-keskukset ja kunnat. ELY-keskus toteaa, että kaupunkiseuduilla jalankulun ja pyöräilyn edistämisessä merkittävä rooli on liikennejärjestelmätyöryhmillä liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja jatkuvan liikennejärjestelmätyön kautta. Lisäksi jalankulkua ja pyöräilyä edistää ELY-keskusten ja kuntien tekemä liikenneturvallisuustyö ja sen puitteissa tehdyt liikenneturvallisuuden ja viisaan liikkumisen suunnitelmat sekä muut suunnitelmat.

30.1.2018

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa luvussa 6 viitataan useassa kohdassa erilaisiin toimijoihin ja niiden vastuisiin ja rooleihin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. ELY-keskuksen mielestä suunnitelman alkuosassa olisi tarpeen tuoda esille maakuntauudistuksen ja liikenteen virastouudistuksen vaikutuksia eri toimijoiden rooleihin. Maakuntauudistus vaikuttaa merkittävästi myös jalankulun ja pyöräilyn edistämistyön rooleihin. Edistämishjelma olisi tärkeää kirjata sellaiseen muotoon, että se on selkeästi tulkittavissa hallintouudistusten jälkeenkkin.

Luvussa 6 jalankulkua ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet vuosina 2018 - 2020 on koottu taulukoihin joissa on esitetty asiasta vastuussa olevat tai jonkin roolin omaavat tahot. Useista toimenpiteistä puuttuu ELY-keskusten osuus asiassa. ELY-keskuksilla on vastuu tai rooli ainakin seuraavissa kohdissa, joista se puuttuu: 1.1, 1.2, 1.7, 2.1, 4.1, 7.1, 7.3. ja 11.1.

Lisäksi huomiona luvun 6 tavoitteita koskeviin taulukoihin ELY-keskus esittää, että vastuu-sarakkeessa tulisi etenkin kehittämistyyppisissä toimenpiteissä esimerkiksi tekstin lihavoimalla osoittaa yksi päävastuussa oleva taho. Vastuun jakautuessa useille eri tahoille saattaa käydä niin, että kukaan ei ota vastuuta asian edistämiseksi.

ELY-keskus muistuttaa luvun 6.1 kohtaan 1.3 liittyen, että kävelyä ja pyöräilyä edistetään myös maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja -työn kautta.

Luvussa 6.2 kerrotaan, että monet suomalaiset kaupungit ja kaupunkiseudut ovat suunnitelleet ja aloittaneet toteuttamaan pyöräilyn laatuverkkoa. Suunnittelu on yleensä tapahtunut osana seudullista liikennejärjestelmätöitä. Luvussa 6.2 voisi myös mainita pyöräilyliikenteen liityntäpysäköintipaikat osana matkaketjua, jota on toki käsitelty luvussa 6.4.

Edistämishjelmassa todetaan, että suurin kävely- ja pyöräilypotentiaali on lyhyillä matkoilla. Osa ohjelman toimenpiteistä (2.3 ja 7.1.) kohdistuu pitkämatkaiseen pyöräilyyn. Näiden osalta lienee syytä keskittyä reittien merkittämiseen ja panostaa pyöräilyolosuhteiden parantamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla, joissa on potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen esimerkiksi työmatkojen osalla sekä alueellisiin pyörämatkailureitteihin.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapidossa suurimpia haasteita ovat puutteellinen liukkauden torjunta sekä lumen poiston viiveet ja puutteet toimenpideohjeissa (luku 6.3). Haasteita hoidon tason vaihtelussa urakkarajoilla ja talvikunnossapidon laadussa voitaisiin parantaa mm. väyläverkon palvelutasoluokittelulla sekä uuden tyyppisillä alueurakan sopimusmalleilla ja toimintalinjojen tarkistamisella. ELY-keskus huomauttaa, että luvussa 6.3 toisessa kappaleessa on asiavirhe koskien kävely- ja pyöräilyväylien talvi- ja kesähoitoa. Talvi- ja kesähoidosta vastaavat maanteillä ELY-keskukset ja katuverkolla kunnat. Väylien rakenteellisesta ylläpidosta vastaavat edellä mainitulla jaolla ELY-keskukset ja kunnat. Sekä kesä- ja talvihoidon että ylläpidon suorittavat urakoitsijat alueurakkarajojen tai erillisten urakoiden mukaisesti.

30.1.2018

Luvun 6.3 taulukkoon tulisi ELY-keskuksen mielestä lisätä (kohtiin 3.1 ja 3.2) tavoite kevyen liikenteen väylien luokittelusta eri palvelutasoluokkiin sekä yhtenäisen palvelutason varmistaminen tärkeimmillä pyöräreiteillä yhteistyössä tien- ja kadunpitäjien kesken. Taulukon kohdassa 3.3 olisi ELY-keskuksen näkemyksen mukaan tärkeämpää kehittää ensisijaisesti kävely- ja pyöräilyväylien talvihoitoa kuin kuntoa koskevaa reaaliaikaista tiedottamista. Pyöräväylien laadukas kunnossapito ympäri vuoden lisää pyöräilyn turvallisuutta, sujuvuutta ja mielekkyyttä, joka on hyvä tuoda esiin tavoitteessa 3.

Ohjelmassa on hyvin tiedostettu matkojen kokonaistarpeet lähdöstä määränpäähän ottamalla matkaketjut, solmupisteet sekä niiden laatu- ja joukkoliikenne huomioon. Kävely ja pyöräily ovat myös tärkeä osa joukko- liikenteen matkaketjua (luku 6.4).

Luvun 6.4 taulukkoa ELY-keskus esittää täydennettävän kohdan 4.1 osalta mainitsemalla myös asemanseudut erityistä huomiota kiinnitettävänä kohteina. Kaikissa mainituissa kohteissa tulisi huomioida maanomistus ja pyöräpysäköinnin järjestämisen haasteet vastuun suhteen.

Liikkumisen ohjauksella voidaan vaikuttaa liikenteen kysyntään ja kulku- muotojakaumaan. ELY-keskus esittää lisättäväksi lukuun 6.5 maininnan tapahtumien liikkumisen ohjauksen parantamisesta. Etenkin massatapah- tumien liikkumisen ohjauksella voidaan kannustaa vähintään kokeilemaan kestävämpiä liikkumismuotoja, parantaa liikenteen sujuvuutta ja vähentää tapahtumien aiheuttamia häiriöitä liikenteelle.

Luvussa 6.5 taulukossa kohdassa 5.2 esitetään käyttöön otettavaksi työ- paikkojen liikkumissuunnitelmat osana rakennuslupakäytäntöjä. ELY- keskus ei näe käytäntöä tarpeellisenä ja tuloksellisenä. Rakennusluvan osana tehtävä liikkumissuunnitelma lisää byrokratiaa ja on hallituksen nor- minpurkutavoitteen kanssa ristiriidassa. Lisäksi on oletettavaa, että tällai- sessa yhteydessä vaadittava suunnitelma jää viemättä käytäntöön.

Kävelyn ja pyöräilyn palveluiden (luku 6.6) osalta mainitsemisen arvoinen asia olisi myös citylogistiikan kehittäminen huomioiden pyöräily liikenne- muotona. Kaupunkilogistiikkaa hoidetaan useissa maissa pyörillä ja Suo- messakin siitä on esimerkkejä. Liikenneviraston teettämä tutkimus citylo- gistiikkaratkaisujen konsepteista ja ohjelmoinneista valmistui viime vuonna. Mm. Turku oli ko. tutkimuksessa pilottialueena.

Pyöräilijöiden liikennesääntötuntemusta olisi tarve parantaa ja erityisesti koulujen opetussuunnitelmissa asiaa tulisi nostaa voimakkaammin esiin (luku 6.9).

Luvun 6.9 taulukossa ELY-keskus esittää täsmennettäväksi kohtaa 9.1. Kävelyn ja pyöräilyn vastuuhenkilöiden osoittamisen lisäksi tulisi huolehtia henkilöresurssien riittävydestä ja osaamisen siirtymisestä maakuntiin ko. työssä.

30.1.2018

Kävelyn ja pyöräilyn määrien jatkuvatoimista seuranta kaupunkiseudulla tulisi kehittää ja nostaa kyseisten kulkumuotojen imagoa hyödyntämällä laskentatietoa suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin lisäksi viestinnässä ja markkinoinnissa (luku 6.11.).

Johtaja
VarsinaisSuomen ELY-keskus



Matti Vehviläinen

Liikennejärjestelmäpäällikkö
Varsinais-Suomen ELY-keskus



Hanna Lindholm

TIEDOKSI

ELY-keskusten liikennejohtajat
ELY-keskusten liikennejärjestelmäpäälliköt
Mirja Noukka, Livi
Maija Rekola, Livi
Teija Snicker-Järvinen, Livi
Tytti Viinikainen, Livi

Piritta Keto

