

Helena Suomela/Motiva
Taneli Varis/Motiva

31.1.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kirjaamo

LVM/2366/01/2017

Lausunto Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta 19.12.2017

Motiva Oy kiittää mahdollisuudesta antaa näkemyksiä Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi.

Pidämme esitettyä luonnosta Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta kokonaisuudessaan kannatettavana. On erinomaista, että kävely ja pyöräily nähdään yhtenä keskeisenä keinona kestävästä liikkumisen kokonaisuudessa, ja täten esitetyt tavoitteet tähtäävät kestävämpään liikkumiseen ja hyvinvoinnin lisäämiseen. Edistämishjelman keskeiset keinot kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi ovat kannatettavia, mutta esitetyn laajan listan käytäntöön toteutus vaatii tarkempaa vastuun jakoa, resurssointia ja priorisointia. Ohjelmassa vahvasti esiin nostettujen pyöräilyjärjestöjen uusien avauksien lisäksi kannattaa muistaa hyvin toimivia kestävästä liikkumisen toimintamalleja, joita ei tässä ohjelmassa ole voitu yksilöidä.

Motiva korostaa, että kävely ja erityisesti pyöräily tulee vahvasti integroida osaksi kestävästä liikkumisen muuta edistämistyötä valtakunnallisesti sekä seutu-, maakunta- ja kuntatasolla. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen osana kokonaisvaltaista kestävästä liikkumisen keinovalikoimaa sekä osana uusia liikkumisen palveluita tukevat vaikuttavasti ilmastotavoitteiden toteutumista. Näitä tavoitteita on linjattu muun muassa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (KAISU). Pyöräilyn käsitteleminen liiaksi erillään muista kulkumuodoista on omiaan myös lisäämään vastakkainasettelua eri kulkumuotojen välillä. Tätä tulisi välttää tilanteissa, jossa tavoitteena on eri liikkumistapojen yhdistäminen saumattomiksi matkaketjuiksi.

Työtä viisaan ja kestävästä liikkumisen edistämiseksi on tehty jo pitkään muun muassa Motivan koordinoimassa ja toteuttamassa Liikkumisen ohjauksen työohjelmassa Liikenneviraston tilauksesta. Tässä työssä liikkumista käsitellään laajasti ja eri kohderyhmien näkökulmista. Tulokset ovat rohkaisevia ja kannustavat jatkamaan pitkäjänteistä työtä tältä pohjalta.

Motiva toimii lisäksi kansallisena kontaktipisteenä liikkumisen ohjauksen eurooppalaisessa yhteistyöverkostossa sekä koordinoi Viisaan liikkumisen verkostoa. Tämä varmistaa vaikuttavasti ja kustannustehokkaasti hyvien käytäntöjen ja ratkaisumallien hyödyntämistä ja toisaalta levittämistä niin kansallisesti kuin kansainvälisesti.

Valtion omistamalla Motiva Oy:llä on erinomaiset valmiudet edesauttaa kävelyn ja pyöräilyn sekä laajasti viisaan liikkumisen edistämistä osana vähähiilistä ja terveellistä yhteiskuntaa. Olemme mielellämme tässä työssä mukana jatkossakin yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Tarkemmat osa-alueittain esitetyt näkökantomme löytyvät liitteestä 1.

Helsingissä 31.1.2018

Motiva Oy



Hille Hyytiä
Toimitusjohtaja

LIITE 1. Motivan osa-aluekohtaiset näkökannat

Kävelyä ja pyöräilyä koskevat strategiat ja muut toimet

Kuten ohjelmaluonnoksessa lausutaan, on yli 10 prosentilla Suomen kunnista voimassa oleva kävelyn tai pyöräilyn edistämishjelma. Edistämishjelmat ovat hyvä tapa sitoa kävelyä ja pyöräilyä koskevat tavoitteet kuntien toimintaan ja päätöksentekoon. Jotta ohjelmatyö jatkuisi myös vastaisuudessa, sen rahoitus ja laadunseuranta pitäisi varmistaa. Kokemus on osoittanut, että ilman tukea etenkin pienemmät kunnat eivät tee näitä ohjelmia.

Muiden ministeriöiden ja järjestöjen rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyen

Ohjelmaluonnoksen kohdassa 4.3 on listattu järjestöjä, jotka tekevät työtä viisaan liikkumisen parissa. Kansalaisyhteiskunnan osallistaminen kehitysohjelmaan on arvokasta ja varmistaa laajan, eri näkökannat huomioivan toiminnan. Järjestökentän ohella kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä tehdään kuitenkin vakiintuneesti myös liikenne- ja viestintäministeriön omalla toimialalla esimerkiksi Motivassa Liikenneviraston tilauksesta. Motiva muun muassa toimii Suomen kansallisena kontaktipisteinä liikkumisen ohjauksen eurooppalaisessa yhteistyöverkostossa EPOMMissa ja koordinoi Viisaan liikkumisen VILI-verkostoa, joka yhdistää liikkumisen ohjauksen parissa työskenteleviä tai siitä kiinnostuneita alan toimijoita eri sektoreilta pyöräilyjärjestöt mukaan lukien. Lisäksi Liikenneviraston toimeksiannosta Motiva järjestää muun muassa vuosittaisen kansainvälisen Liikkujan viikon Suomen osuuden.

Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne

Eheä yhdyskuntarakenne on keskeistä kestävästä liikkumisesta edistämiseksi. Myös viheralueiden huomiointi reittisuunnittelussa voi edistää kävelyä ja pyöräilyä. Tutkimusten mukaan reitit, jotka etenkin kaupunkimaisessa ympäristössä kulkevat kaupunkimetsien tai viheralueiden kautta, lisäävät kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

Ohjelmaluonnoksessa ehdotetaan valtion tukia kaupunkien ja kuntien pyöräilyinfrastruktuurin parantamiseksi. Lisäksi luonnoksessa ehdotetaan tukien saannin ehdoksi kunnassa laadittua kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa. Molemmat ehdotukset ovat kannatettavia ja auttaisivat laadukkaasti infran kehityksessä. Esitämme kuitenkin lievennyksenä, että myös jokin kävelyn- ja pyöräilyedistämishjelmaa vastaava ohjelma (kuten viisaan liikkumisen edistämishjelmat) otettaisiin huomioon. Tämä muutos tukisi näkökulmaa pyöräiliikenteestä ja kävelystä osana muuta liikennejärjestelmää. Ei myöskään ole syytä luoda tilannetta, jossa kokonaisvaltaisesti viisasta liikkumisesta edistävää kuntaa rankaistetaan laadittuun ohjelmaan nimen perusteella.

Valtion tueksi kaupunkien kävely- ja pyöräilyhankkeisiin esitetään ohjelmaluonnoksessa esimerkiksi 50 prosenttia hankkeen hinnasta. Myös edistämishjelmien laadinnan kustannuksiin ja niiden tukemiseen voisi olla syytä miettiä erityistä tukea. Nyt ohjelmia rahoitetaan usein esimerkiksi kerran vuodessa myönnettävien liikkumisen ohjauksen valtionavustusten kautta.

Kävely ja pyöräily osana matkaketjuja

Pyöräilyn ja kävelyn huomioiminen matkaketjuissa on tärkeää ja laadukas pyöräpysäköinti liikenteen solmukohtissa on oleellinen toimenpide tähän. Ohjelmaluonnoksessa on mainittu joidenkin kuntien lisäävän pyöräpysäköintinormin asemakaavoihin. Tämä on kannatettava asia, jonka yleistymistä tulee edistää.

Ohjelmassa on nostettu esille erillisen kaupunkipyöräfoorumin perustaminen. Tiedonvaihto eri toimijoiden kesken on tärkeää, mutta koska ajankohtaiset teemat liikenteen ja liikkumisen kentässä vaihtuvat nopeasti, on tällaista foorumia perustettaessa hyvä harkita myös sitä mahdollisuutta, että perustetaan laajempi pyöräilyn edistämisen foorumi tai viisaan liikkumisen foorumi. Laajemmalla agendalla varustettu työ mahdollistaa nopeamman reagoinnin uusiin polttaviin teemoihin.

Liikkumisen ohjaus

Ohjelmaluonnoksessa on yhtenä lukuna huomioitu liikkumisen ohjaus ja sitä kautta myös Motivan tekemä työ. Liikkumisen ohjauksessa tuloksia saadaan parhaiten, kun työ on hyvin organisoitua ja suunniteltua, tavoitteellista ja pitkäjänteistä. Lisäksi toimien kohdentaminen eri kohderyhmiin ja tilanteisiin on tärkeää. Kohderyhmistä on ohjelmaluonnoksessa nostettu erillisinä esiin vain lapset ja nuoret sekä työpaikat. Olisi tärkeää kuitenkin huomata, että myös esimerkiksi ikääntyneet liikkujat ja eläkkeelle jäävät henkilöt ovat mahdollisia kohderyhmiä. Monet selvitykset ja tutkimukset myös osoittavat, että liikkumisen ohjauksen vaikuttavuus on parhaimmillaan yhdessä tehtävien infrahankkeiden kanssa. Tästä syystä olisikin hyvä sitoa kuntien mahdollisesti saamaan kävely- tai pyöräilyinfran rakennustukeen myös velvoite tai kehotus riittävään viestintään ja kampanjointiin rakentuvista tai parannetuista väylistä. Tämä olisi helppo ja kustannustehokas tapa infrahankkeiden vaikuttavuuden lisäämiseen.

Tavoitetaulukossa on nostettu jatkettavina kampanjoina esiin muun muassa Pyöräilyviikko ja Pyörätalvi. Kokonaan huomiotta on jäänyt Euroopan liikkujan viikko, joka on vakiintunut ja jo vuodesta 2002 asti järjestetty Euroopan laajuinen viisaan liikkumisen teemaviikko. Laajuutensa ja EU-sidonnaisuutensa ansiosta Liikkujan viikko ja sen päättävä Auton vapaapäivä ovat myös pyöräilyn edistämiseen mainio tapa. Esimerkiksi vuonna 2017 viikkoon osallistui yli 2500 kaupunkia ja kuntaa ympäri maanosaa ja Suomessakin 28 kuntaa. Tavoitetaulukossa on myös osoitettu olemassa olevalle valtakunnalliselle ja alueelliselle liikkumisen ohjaukselle 0,9 miljoonaa euroa. Tämä summa ei kata nykyistä toimintaa, vaan ainoastaan vuosittain kunnille myönnettävät valtionavustukset. Motiva esittää varauksen nostamista ainakin 1,5 miljoonaan euroon.

Ohjelmaluonnoksessa on ehdotettu liikkumissuunnitelman laatimista osana rakennuslupaprosessia. Työpaikkojen liikkumisen ohjausta on järkevää kehittää, mutta sen liittäminen osaksi rakennuslupakäytäntöä voi olla haasteellista ja toisaalta vaikuttavuudeltaankin suppeaa. Rakennuslupavaiheessa työpaikan sijainti on jo päätetty, vaikka sijaintia olisi mielekästä pohtia aiemmin työmatkaliikkumisen näkökulmasta. Lisäksi työpaikkojen uudelleensijoittumisista verrattain harvaan sisältyy uuden toimitilan rakentaminen. Jos liikkumissuunnitelmat kuitenkin otetaan käyttöön rakennuslupavaiheessa, on varmistettava rakennusvalvonnan osaaminen liikkumisen ohjauksesta sekä suunnitelmien laatu ja seuranta. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmien teon lisäämiseksi olisi hyvä miettiä myös muita keinoja.

Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittäminen

Palveluiden kehittämisen huomioiminen omana osa-alueenaan on hyvä lisä, sillä pyöräilyn lisääntyminen ja pyörien monimuotoistuminen lisää erilaisten palveluiden tarvetta. Esimerkiksi tavarankuljetukseen tarkoitettujen pyörien ympärille voi kehittyä lainaus- ja vuokrauspalveluita, mistä on hyviä kokemuksia mm. Jyväskylän lastipyörälainaamosta.

Erilaisista palveluista puhuttaessa on myös tärkeää huomata, että uudet kokeilut ja palvelut saattavat alkuun tarvita julkiselta sektorilta myös taloudellista tukea esimerkiksi T&K-tuen muodossa.

Pyörämekaanikkokoulutuksen aloittaminen on hyvä lisä ja tukee etenkin sähköpyörien yleistymisen tavoitetta. Koulutuksen osana onkin syytä huomioida pyörien teknistyminen ja monimuotoistuminen.

Pyörämatkailun kehittäminen

Pyörämatkailun kehittäminen on tehtävä mahdollisimman kestävästi. Esimerkiksi kansallispuistoihin saapuminen pitäisi huomioida kehitystyössä. Pahimmillaan pyörämatkailun kehittäminen voi jopa lisätä kasvihuonekaasupäästöjä ja siksi elinkeinopoliittisten tavoitteiden ohella täytyy pitää kiinni kestävyysedellytyksistä.

Lainsäädännön ja ohjeistuksen kehittäminen

Valmistella olevan tieliikennelain kohta, jossa nostettaisiin kaikkia tienkäyttäjiä koskeva ennakointi- ja varovaisuusvelvollisuus lain tasolle tukisi kävelyn ja pyöräilyn edistämistä ja voisi tarjota mahdollisuuden kehittää myös autokoulujen koulutusta kävely- ja pyöräily-ystävällisempään suuntaan. Liikenneviraston julkaiseman Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeen lisäksi myös esimerkiksi Helsingin kaupunki on kehittänyt, julkaissut ja kouluttanut pyöräliikenteen suunnitteluoppaan ja nettisivut (pyoraliiikenne.fi)

Hallinnon rakenteiden kehittäminen ja poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen

Poikkihallinnollisuus on keskeistä onnistuneen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, sillä käyttäytymisen muutos vaatii ymmärrystä monilta eri aloilta. On kuitenkin tärkeää huomata, että poikkihallinnollisuuden lisäksi kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä pitäisi tehdä osana laajempaa kaikki liikkumismuodot kattavaa työtä. Kävelyä ja pyöräilyä ei voida kehittää erillisinä liikkumismuotoina ja erillään muusta yhteiskunnasta. Poikkihallinnollista yhteistyötä tehdään tällä hetkellä muun muassa Motivan ylläpitämän viisaan liikkumisen verkoston (VILI) kautta.

Taloudelliset ohjaukset

Luonnoksessa esitetyt taloudelliset ohjaukset vaikuttavat järkeviltä ja perustelluilta. Lisäyksenä olisi kuitenkin syytä pohtia mahdollisuutta edistää työpaikkojen liikkumisen ohjausta taloudellisin ohjaukskeinoin esimerkiksi myöntämällä tukea työpaikkakohtaisten liikkumissuunnitelmien tekoon. Työsuohdepolkupyörien yleistymisen tukee monia luonnoksessa esiin nostettuja tavoitteita ja siksi voi olla paikallaan harkita taloudellisia ohjaukskeinoja myös niille.

Seuranta

Seurantatiedon keräyksessä on keskeistä sen hyvä koordinointi ja laadun varmistus. Lisäksi erityisesti kävelyä, mutta myös pyöräilyä on käsiteltävä osana matkaketjuja. Mielekästä olisi myös hyödyntää,

koordinoida ja kerätä tietoa jo olemassa olevista seurantatavoista ja tiedoista. Tietoja olisi saatavissa muun muassa työmatkaliikkumiskyselyistä, koulumatkaliikkumiskyselyistä, valtionavustushankkeista, erilaisista työkaluissa (mm. HSL työmatkalaskuri, UKK Viksu) sekä HEAT -laskennoista.