



Katja Borodulin, Heini Wennman

31.1.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö
Sabina Lindström, Saara Jääskeläinen

Lausuntopyyntö LVM/2366/01/2017

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja tulla kuulluksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta. Näkemyksemme mukaan ohjelma on huolella laadittu, ajankohtainen ja toteutettavissa oleva. Ohjelma soveltuu tässä muodossa hyvin liikenne- ja viestintäministeriön vastuualueelle ja tehtäväksi.

THL esittää luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaksi seuraavat huomiot ja suositukset:

Luku 2. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila.

Terveysliikunnan nykytilasta Suomessa on juuri tulossa tuoretta tietoa THL:n FinTerveysväestötutkimuksesta. Tässä kappaleessa toivoisimme, että kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmää kuvailtaisiin tarkemmin. Ymmärrys siitä, kuka liikkuu kävellen tai pyöräillen, milloin ja miksi, on tarpeen, jotta toimenpiteitä voidaan kohdistaa vähän liikkuville. Aiempien THL:n väestötutkimusten mukaan työmatkallaan liikkuvien osuus väestössä ei juurikaan ole muuttunut viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana.

Miehistä 12 % ja naisista 18 % raportoivat FINRISKI 2012 -tutkimuksessa päivittäistä työmatkaliikuntaa vähintään 30 minuuttia (viite: Borodulin K, Jousilahti P. Liikunta vapaa-ajalla, työssä ja työmatkalla 1972–2012. Tutkimuksesta tiiviisti 5, marraskuu 2012. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Helsinki). Väestön liikkumisessa on vahvoja sosiodemografisia ja alueellisia eroja, jotka on tärkeä huomioida tämänkaltaisissa edistämishjelmissä.

Luku 3. Miksi lisää kävelyä ja pyöräilyä?

Tästä kappaleesta ehdotamme poistettavaksi lauseen ”fyysisen aktiivisuuden kokonaismäärä on pudonnut historiallisen alhaiselle tasolle” sillä tätä väitettä tutkimustieto ei tue. Lisäksi toivoisimme täsmennettävän väitettä, että osa väestöstä ei liiku käytännössä lainkaan. FINRISKI 2012 tutkimuksen mukaan työikäisessä väestössä miehistä 20 % ja naisista 23 % ei liiku vapaa-ajallaan lainkaan (viite: Borodulin K, Jousilahti P. Liikunta vapaa-ajalla, työssä ja työmatkalla 1972–2012. Tutkimuksesta tiiviisti 5, marraskuu 2012. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Helsinki).

Kappaleessa toivomme myös huomioitavan, että liikunnalla on myös muita terveydelle suotuisia vaikutuksia kuten mielenterveyttä edistävä vaikutus.

Kävely ja pyöräily ovat varmasti yleisimmät liikkumisen muodot, jotka lisäävät ihmisten fyysistä aktiivisuutta ja joita tämä ohjelma voi edistää. On kuitenkin hyvä muistaa ja mainita, että kävelyä ja

www.thl.fi



Katja Borodulin, Heini Wennman

31.1.2018

pyöräilyä edistävä infrastruktuuri voi myös palvella muita fyysisesti aktiivisia liikkumismuotoja kuten rullaluistelua, skeittilautailua, potkulautailua ym.

Luku 4. Kävelyä ja pyöräilyä koskevat strategiat ja muut toimet.

On huomioitava maaseudun ja haja-asutusalueiden kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät haasteet, jotta mahdollisuudet lisätä kävelyä ja pyöräilyä ovat mahdollisimman tasa-arvoiset asuinympäristöstä riippumatta.

Luku 6. Toimenpiteet vuosina 2018–2030.

Luvussa '6.1 Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne' olisi syytä tähdentää suurempien yhtenäisten, kaupungin keskustaan tai sen muihin suuriin työpaikka- ja palvelukeskittymiin suuntautuvien metsäisten puistoalueiden (esim. Keskuspuisto Helsingissä) säilyttämistä samalla, kun kaupunkirakennetta tiivistetään. Tällaiset puistot tuottavat työmatka- ja vapaa-ajan kävelyn ja pyöräilyn liikkumis- ja viihtyisyysedun lisäksi myös lisää terveyshyötyjä. Kävelijän ja pyöräilijän altistuminen hengitys-, sydän-, verenkiertoelinsairauksiin sairastumisen riskiä kohottaville liikenteen pakokaasu- ja katupölyhiukkasille ja stressireaktioita aiheuttavalle melulle vähenevät selvästi. THL:n äskettäin Helsingissä tekemässä pyöräilytutkimuksessa autoliikenteen sivulla olevalta reitiltä siirtyminen vaihtoehtoiselle puistoreitille vähensi lähes 40 prosenttia pyöräilijän henkilökohtaista altistumista keuhkoihin tunkeutuville hengitettävälle hiukkasille (PM10; alle 10 mikrometriä halkaisijaltaan olevat hiukkaset). Tämä kokonaisvähennys koostui suunnilleen yhtä suurista vähennysosuuksista altistumisessa pakokaasu- ja katupölyhiukkasille.

Ehdotamme varovaisempaa muotoilua kappaleen luvussa 6.2., sivun 18 alalaidassa olevaan väittämään 'on olemassa vahvaa tieteellistä näyttöä siitä, että pyöräilyinfrastruktuuriin kohdistettujen investointien hyöty-kustannussuhde on vähintään 5:1'. Viitatus brittilaskelman mukaan yli 60 % hyödyistä tulisi pyöräilijöiden parantuneesta fyysisestä kunnosta. Terveystaloustieteen tutkimusnäyttö tästä on kuitenkin vajavaista. Vähäisestä liikunnasta aiheutuvat terveysongelmat ja kustannukset ilmenevät yleensä vasta useiden kymmenien vuosien päästä. Lisäksi emme tiedä yksittäisten lajien, esimerkiksi pyöräilyn, roolista pitkäaikaisten terveysvasteiden ilmaantuvuudessa. On olemassa näyttöä siitä, että pyöräilyinfrastruktuuriin kohdistettujen investointien hyöty-kustannussuhde on selvästi positiivinen. Lisäksi vahvaa näyttöä on toki siitä, että liikunnalla yleensä on tärkeä ennaltaehkäisevä rooli tautien ilmaantuvuudessa.

Lukuun 6.4. työmatkaliikunnan matkaketjuun kuuluu työpaikkojen pukuhuonemahdollisuudet. Monelle työmatkapyöräilyn tai -kävelyn tai -juoksun este voi olla puuttuvat pukuhuone ja suihkutilat työpaikalla. Tavoitteessa 4 'kävely ja pyöräily osaksi matkaketjua' voi harkita lisättävän työnantajien rooli pukutilojen mahdollistamisessa.

Luku 6.5. 'Liikkumisen ohjaus' kappaleessa on tärkeä korostaa lapsiin ja nuoriin kohdistuvaa liikkumisen ohjausta sillä tässä on suuri potentiaali saada aikaa esim. kansanterveydelle pitkällä aikavälillä näkyviä parannuksia. Kouluilla ja kouluympäristöissä on jo olemassa hyvä infrastruktuuri kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja tämä kannattaa ehdottomasti hyödyntää vahvemmin myös tässä ohjelmassa. Näkisimme että lähikoulujen säilyttäminen, erityisesti alakoulujen, tukisi parhaiten myös kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

Lisäksi toivomme, että liikkumisen ohjauksen keinoina muistetaan myös ihmisten asenteisiin vaikuttaminen. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen on viimekädessä yksilön valinnasta kiinni ja siihen vaikuttaa myös muut asiat kuin toimiva ja kunnossa pidetty infrastruktuuri.

www.thl.fi




Katja Borodulin, Heini Wennman

31.1.2018

Luku 6.6. 'Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittäminen' kappaleen viesti painottaa pyöräilyä ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittämistä ja teksti välittää turhankin yksipuolisen kuvan palveluiden kehittämisen mahdollisuuksista. Lisäämällä maininta perhe- ja erityisliikunnan palveluiden ja välineiden kehittämisestä monipuolistaisi näkökulmaa tässä kappaleessa.

Luvussa '6.11. Seuranta' Mikäli kävelyä ja pyöräilyä halutaan mitata ja seurata yksilötason terveyskäyttäytymisenä, siihen THL:n väestötutkimusaineistot tarjoavat hyviä indikaattoreita.

Pääjohtaja


Juhani Eskola

Osaston johtaja


Terhi Kilpi