

## LAUSUNTO KOSKIEN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMAA

Oulun seudun liikenteen johtoryhmän alaisuudessa toimii seudullinen kävely- ja pyöräilyryhmä. KäPy-ryhmän toimivalta-alueeseen kuuluu kahdeksan kuntaa, jotka ovat Oulu, Kempele, Liminka, Muhos, Tyrnävä, Lumijoki, Hailuoto ja Ii. Ryhmän kokoonpano muodostuu Oulun kaupungin, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen, ja muiden kuntien yhteisestä jäsenestä sekä Oulun seudun kävelyn ja pyöräilyn koordinaattorista. KäPy-ryhmän, sekä tämän sihteerinä ja asiantuntija- ja tapahtumapalvelujen tuottajana toimivan KäPy-koordinaattorin, toiminnan tavoitteena on lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määrää sekä parantaa liikennemuotojen arvostusta ja turvallisuutta seudulla. Toiminta on käynnistetty yhtenä Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2030 tuloksena. **Tämä KäPy-ryhmän lausunto edustaa Oulun kaupungin ja Oulun seudun mielipiteitä LVM:n kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman luonnoksesta.**

Pidämme LVM:n toimesta laadittavaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmää erittäin tarpeellisena ja sisällöllisesti hyvänä. Edistämishjelmassa tulee esille paljon kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi liittyviä hyviä asioita. Joidenkin toimenpiteiden sisältö voitaisiin esittää ehkä hieman tarkemmin. Annamme täyden puolen esitetyille haasteellisille kävelyn ja pyöräilyn kasvutavoitteille (+ 300 miljoonaa yhteenlaskettua kävely- ja pyöräilymatkaa ja 3–6 % kulkutapaosuuden kasvu). Toteamme kuitenkin, ettei tavoitteeseen päästä ilman näkyviä toimenpiteitä sekä toimivaa ja jatkuvaa yhteistyötä eri osapuolten kesken. On hyvä, että valtio osallistuu monen toimenpiteen rahoitukseen. Mielestämme valtion rahoitus ei ole kuitenkaan riittävä ja ohjelmassa on mainittua enemmän sellaisia toimenpiteitä, joihin valtion tulisi taloudellisesti osallistua.

### Seuraavassa on mielipiteemme edistämishjelman eri kohtiin tai toimenpiteisiin.

- **Kohta 4.2 (s. 11–12):** Kohdassa mainitaan esimerkkejä kävelyn ja pyöräilyn strategioista ja edistämishjelmista kunnissa 2010-luvulla. Pyydämme, että listaukseen lisätään vuonna 2016 valmistunut ”Kempeleen pyöräilyverkko – Strategiasta konkretiaan”. Lisäämme raportin myös Kulkulaari.fi-sivustolle.
- **Kohta 6.1 (s. 16):** Esitämme lisättäväksi, että kaikki MAL-hankkeet arvioidaan niiden kestävyysvaikutusten ja päästövähennysvaikutusten kautta. Lisäksi MAL-hankkeissa tulee kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteiden vaikutusta.
- **Toimenpide 1.1 (s. 16):** Esitämme, että pyöräilyn pääreitit ja tarvittaessa aluereitit merkitään yleiskaavoihin, jolloin asemakaavassa varmistetaan alemman hierarkian reittien integroituminen hierarkkiseen pyöräilyverkkoon. Pyöräpysäköinnin osalta asemakaavassa tulee huomioida määrän lisäksi laatu.
- **Toimenpide 1.4 (s. 17):** Esitämme muutettavaksi lauseen ”*Uudet väylät eivät saa vaikeuttaa kävelyä tai pyöräilyä alueella*” lauseeksi ”*Uusien väylien tulee parantaa myös kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä liikenneverkossa*”. Lisäksi esitämme, että asian valvontaan kiinnitetään huomiota.
- **Toimenpide 1.7 (s. 17):** Esitämme valtion osallistuvan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien valmistelun kustannuksiin 50/50-periaatteella (kunnat/valtio).
- **Kohta 6.2 (s. 18):** Kohdassa esitetään kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin valtion rahoituksen ehdoksi, että tukea saavalla kunnalla olisi laadittuna valtion tavoitteita vastaava kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Tällöin olisi hyvä, että edistämishjelmassa kerrotaan myös valtion tavoitteet.
- **Toimenpide 2.1 (s. 19):** Esitämme valtion osallistuvan myös kuntien väylillä kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin rakentamiseen kustannuksiin.
- **Toimenpide 2.3 (s. 19 ja 36):** Pyöräilyverkon parantamiseksi esitetään 3 M€ osana perusväylänpidon rahoitusta. Summan pitäisi olla suurempi ja perusväylänpidon niukkuuden vuoksi erillisrahoitus.



OULU



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

- **Kohta 6.3 (s. 20):** Oulun seudullisen pyöräilyn pääreittien yhteisurakkamalliin voisi lisätä, että Oulussa samassa urakassa on otettu käyttöön työkoneiden reaaliaikainen seuranta julkisena Internet-palveluna eli kuka tahansa pääsee katselemaan työkoneiden reaaliaikaisia sijainteja
- **Tavoitteeseen 2 (s. 19–20)** esitämme lisättäväksi seuraavat uudet toimenpiteet:
  - Pyöräilyn viitoituksen ja opastuksen toteuttaminen uuden tieliikennelain mukaisilla merkeillä erityisesti kaupunkiseuduilla. Vastaavan tyyppinen toimenpide on mainittu vain EuroVelo-reiteille (toimenpide 7.1).
  - Autoliikenteen rajoittamiseen liittyvät toimenpiteet keskusta-alueilla sekä toimenpiteet miellyttävän kävelykeskustan rakentamiseksi.
  - Pyöräilyn parempi huomioiminen ja priorisoiminen liikennevaloissa.
- **Toimenpide 3.1 (s. 20):** Esitämme mittariksi uusittavan verkon kilometrimäärää/vuosi.
- **Kohta 6.4 (s. 21–22):** Esitämme pyöräpysäköintiä käsittelevään kohtaan lisättäväksi, että pyöräpysäköinnille tulisi voida ottaa tilaa autojen kadunvarsipysäköinnistä. Lisäksi voitaisiin pilotoida ja kokeilla olemassa olevien pysäköintilaitosten hyödyntämistä pyöräpysäköintiin.
- **Toimenpide 4.1 (s. 23):** Yhtenä vastuutahona esitämme mainittavan myös asemanseudun omistavan tahon, joka ei ole aina Liikennevirasto tai kunta.
- **Toimenpide 4.3 (s. 23):** Kaupunkipyörät ovat olleet Helsingissä menestys ja 14 % niiden käyttäjistä on tehnyt matkansa ennen henkilöautolla. Eikö valtion olisi perusteltua olla tukemassa kaupunkipyöräjärjestelmien käynnistämistä kaupungeissa myös taloudellisesti?
- **Toimenpide 5.2 (s. 25):** Esitämme valtiolla olevan osarahoittajan rooli.
- **Toimenpide 7.2 (s. 28):** Miksi ajoitus on vasta 2020 alkaen?
- **Toimenpide 10.1 (s. 33):** Toimenpidettä pitäisi yksilöidä enemmän, jotta selvityksessä esille tulevat asiat käsitellään (työntajan tarjoaman ilmaisen auton pysäköintipaikan verottaminen, pyörän verovähennyskelpoisuuden vieminen asunnon ja työpaikan välisissä matkoissa auton tasolle tai edes sitä lähemmäksi, liikunta- ja virikesetelien käyttöalueen laajentaminen...).
- **Toimenpide 10.2 (s. 33):** Sähköpyörien hankintatuki on erittäin tervetullut toimenpide erityisesti pitempien pyörämatkojen lisäämiseksi, mutta 3 M€/v rahoitus on riittämätön.
- **Toimenpide 11.1 (s. 35):** Kävely- ja pyöräilymäärien jatkuvatoimista seuranta kaupunkiseudulla tulee kehittää ja nostaa kyseisten kulkumuotojen imagoa hyödyntämällä laskentatietoa suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin lisäksi viestinnässä ja markkinoinnissa. Voisiko LVM kannustaa kaupungeja seuraamaan tai raportoimaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksiaan tarkemmin? Voisiko valtio tukea ja lankulun ja pyöräilyn automaattisen laskennan kehittämistä?

Lisätietoja lausunnosta antaa tarvittaessa Oulun kaupungista liikenneinsinööri Harri Vaarala ([harri.vaarala@ouka.fi](mailto:harri.vaarala@ouka.fi), M 044 703 2108 Oulun seudun teknisenä asiantuntijana toimiva KäPy-koordinaattori Reijo Vaarala Ramboll Finland Oy:stä ([reijo.vaarala@ramboll.fi](mailto:reijo.vaarala@ramboll.fi), M 040 716 0769).

Oulussa 31.1.2018

### **Oulun seudun liikenteen puolesta**

#### **Oulun seudun Käpy-ryhmä**

(liikenneinsinööri Harri Vaarala Oulun kaupungista, ympäristövastaava Päivi Hautaniemi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, kunnallistekniikkapäällikkö Eelis Rankka Kempeleen kunnasta, suunnittelupäällikkö Reijo Vaarala Ramboll Finland Oy:stä ja toimitusjohtaja Timo Perälä Navico Oy:stä)

**Tiedoksi** Pasi Heikkilä, Oulun kaupunki, Oulun seudun liikenteen johtoryhmän pj.