

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA LVM/2366/01/2017

LAUSUNTO 31.1.2018

Pyöräliitto pitää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa erittäin tervetulleena. Se on lähtölaukaus hallituksen asettaman 30 % pyöräilyn ja kävelyn kasvutavoitteen saavuttamiseksi. Nyt esitetty rahoitus ei tule kuitenkaan arviomme mukaan riittämään tavoitteen saavuttamiseksi.

Kaipaisimme ohjelmaan heti johdannosta lähtien vahvempaa otetta autoliikenteen vähentämiseen ja erityisesti alle 10 kilometrin automatkojen muutosta kävelyn, pyöräilyyn ja sähköavusteiseen pyöräilyyn. Toivoisimme myös matkaketjuajattelun nostamista kärkeen: kävely ja pyöräily ovat usein osa julkisilla tehtyä matkaa ja niiden edistämistä on tehtävä yhdessä. Liikennesuunnittelussa joudutaan tekemään valintoja resurssien ja tilan riittävyyden vuoksi. Tällöin on priorisoitava kestäviä liikennemuotoja. Olisi toivottavaa, että valtio tekisi selkeän prioriteettijärjestyksen eri liikennemuotojen välille ja toimisi tämän perusteella.

Edistämishjelman toimenpiteet kattavat vuodet 2018-2023. Näille vuosille on ohjelmassa myös hahmoteltu rahoitusta, joka perustuu tämänhetkisen hallituksen kehukseen. Rahoitus vuosille 2018 ja 2019 tulee olla hallitusohjelman mukainen, mutta vuosille 2020-2023 ohjelmassa voitaisiin määrittellä huomattavasti kunnianhimoisempi rahoitustaso. Vaikkei rahoitussuunnitelma ei suoraan sido seuraavaa hallitusta, antaa se askelmerkit kävelyn ja pyöräilyn investointitasolle tulevilla hallituskaudella.

Kieli luo maailmoja. Siksi toivoisimme, että ohjelmassa käytettäisiin pyöräilyn sijaan termiä pyöräiliikenne - sillä siitähän tässä on kyse. Jos LVM tekisi raideliikenteen edistämishjelman, niin siinäkin ei puhuttaisi junailusta. Helsingin kaupunki käyttää termiä pyöräiliikenne ja tietävästi monet muut kaupungit ovat siirtymässä samaan.

TOIMENPITEET, JOISSA PYÖRÄLIITTO ON VASTUUTAHONA

Toimenpide 3.3. väylien kuntoon liittyvä tiedonkeruu. Pyöräliitto osallistuu mielellään asiantuntijana tiedon tarpeen ja keruumenetelmien suunnitteluun.

Toimenpide 4.3. kaupunkipyöräjärjestelmien kehittäminen ja kaupunkipyöräfoorumi. Pyöräliitto kannattaa ajatusta kaupunkipyöräfoorumin perustamisesta ja on mielellään aktiivinen asiassa.

Toimenpide 5.3. päiväkotien ja koulujen liikunta ja liikennekasvatus. Pyöräliitto on jatkossakin aktiivinen koulujen ja päiväkotien pyöräilykasvatuksen edistäjä. Pitäisimme tavoiteltavana, että kaikkien koulujen viidennen luokan opetusohjelmaan tulisi koulutus ajoradalla pyöräilyyn, kun lapset täyttävät 12 eivätkä enää saa ajaa jalkakäytävillä.

Toivomme myös, että yhdeksi toimijaksi pyöräilykasvatukseen lisätään Koululiikuntaliitto, jonka kanssa Pyöräilykuntien verkosto ja Pyöräliitto tekevät yhteistyötä jo vuonna 2018 ja toivottavasti tulevaisuudessa laajemminkin.

Toimenpide 5.4. kampanjat ja tilaisuudet. Pyöräliiton suunnitelmissa on jatkaa menestyksestä Pyöräilytalvi -kampanjaa, VeloFinland -seminaaria sekä muitakin nykyisiä toimintamuotoja. Kehitämme myös mielellämme uusia toimintamuotoja yhteistyössä muiden kanssa.



Toimenpide 7.1. EuroVelo-reitit. EuroVelo-reitit ovat pyöräliiton eurooppalaisen kattojärjestön, ECF:n hallinnoimia reittejä. Pyöräliitto kannattaa niiden merkitsemistä maastoon sekä portaalin perustamista ja on mielellään mukana toiminnan suunnittelussa ja kehittämisessä.

Toimenpide 7.3. Pyörämatkailun koordinoitikeskuksen perustaminen. Pyöräliitto on ottamassa yhä vahvempaa roolia pyörämatkailun kehittämisessä ja olemme mielellämme mukana koordinoitikeskuksen selvitystyössä. Edustamme pyörämatkailijoita, joten pystymme tuomaan asiakasnäkökulman aiheeseen ja ECF:n täysjäsenenä olemme luonteva linkki kansainväliselle tasolle.

Toimenpide 11.2. PyöräKompassi. PyöräKompassi on toistaiseksi ollut Pyöräilykuntien verkoston hanke, mutta olemme mielellämme mukana tuomassa erityisesti käyttäjänäkökulmaa mukaan kompassiin.

LAUSUNNOT MUISTA TOIMENPITEISTÄ

1.2. Kävelyn ja pyöräilyn MAL-sopimukset. Nykyisissä MAL-sopimuksissa jalankulun ja pyöräliikenteen rooli on jäänyt paikoin epäselväksi. Kaupunkiseuduilta on vaadittava rahoitusta myöntäessä selkeitä tietoja siitä miten hankkeet edistävät kävelyä ja pyöräliikennettä. Myös ELY:jen on sitouduttava aiempaa paremmin jalankulun ja pyöräliikenteen MAL-sopimuksiin ja niiden tavoitteisiin. Laatusoa valtion välillä voitaisiin nostaa.

Ehdotus uudeksi toimenpiteeksi: 2.4. Kustannustehokkaiden jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisujen toteuttaminen alemmalla tieverkolla. Valtion tieverkolla jalankulun ja pyöräliikenteen roolia on nostettava entisestään. Perinteisenä ratkaisuna tässä on nähty erillisen kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Se ei kuitenkaan ole ainoa vaihtoehto. Alemmalla tieverkolla voidaan tehdä esimerkiksi 1+2 teitä, joissa on pyörä- ja jalankulkukaistat tien molemmilla laidoilla. Nämä kaistat ovat moottoriajoneuvoliikenteen käytettävissä kohtaamistilanteissa. Usein edulliset ratkaisut vaativat nopeusrajoitusten alentamista, mutta tähän ei ole aina suostuttu elinkeinoelämän kuljetuksiin vedoten. Ne eivät voi olla ainoa lähtökohta kyläteiden rakentamisessa, vaan jalankulun ja pyöräilyn rooli on huomioitava entistä paremmin - ja se on usein mahdollista tehdä kustannustehokkaasti nykyisellä väyläverkolla.

4.3. Kaupunkipyöräjärjestelmät. Ehdotamme mittareiksi kaupunkipyöräjärjestelmissä olevien pyörien määrä, käyttäjämäärää sekä järjestelmillä ajettujen matkojen sekä kilometrien määrää. Yksi kansainvälisesti varsin suosittu mittari on matkaa per pyörä per päivä. Tämä on hyvä perusmittari, joka kertoo paljon järjestelmän toimivuudesta.

Ehdotus uudeksi toimenpiteeksi: 8.3. Liikenneviraston ohje "Jalankulku- ja pyöräväylien suunnittelu" (11-2014) tilalle Liikennevirasto valmistelee puhtaalta pöydältä uudet erilliset ohjeet jalankulku- ja pyöräväylien suunnitteluun. Pohjana tulee käyttää viimeisintä tutkimustietoa ja alan ammattilaisten kokemuksia.

Ehdotus uudeksi toimenpiteeksi: 8.4. Liikenneviraston kaikki liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen liittyvät ohjeet käydään läpi, ja jalankulun sekä pyöräliikenteen suunnitteluun liittyvät kohdat päivitetään vastaamaan nykyajan vaatimuksia.

Ehdotus uudeksi toimenpiteeksi: 8.5. Toteutetaan jalkakäytävien, pyöräteiden ja muiden pyöräilyväylien talvikunnossapidosta ohjeistus. Samalla tarkistetaan Liikenneviraston nykyiset talvikunnossapidon ohjeet muiltakin osin ja lisätään niihin tarvittaessa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden huomiointia.

Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat Liikenneviraston kyselytutkimuksen mukaan kaikkein tyytymättöimpiä talvikunnossapidon tasoon. Asia on korjattava, jos jalankulkua ja pyöräliikennettä halutaan lisätä. Valtakunnallinen ohjeistus tukisi myös kuntien omia ohjeistuksia. Aiheesta on tehty [hyvä selvitys](#) Liikenneviraston toimesta, josta tosin puuttuu selkeät toimenpiteet valtakunnallisella tasolla.



TOIMENPITEIDEN RAHOITUS

Luonnoksessa ehdotetaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa, joka olisi 15 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on sopiva taso vuodelle 2019 kun ohjelma on uusi, mutta vuosina 2020-2023 investointitason pitää olla 30 miljoonaa euroa. Tämä loisi pohjan tulevalle hallitukselle ja raamittaisi valtiontalouden järkeviä investointeja tulevaisuuteen.

30 miljoonaa euroa on edelleen alle 2 % liikenneinvestoinneista. Jalan tai pyörällä tehdään kuitenkin 30 % kaikista matkoista. Myös liikkumisenohjauksen valtionavustuksen tason pitäminen 0,9 miljoonassa on varsin vaatimatonta. Valtionavustus tulisi nostaa ainakin 1,5 miljoonaan, jotta sen avulla voitaisiin rahoittaa yhä suurempia kampanjoita. Valtionavustus on ollut merkittävä tekijä pyöräliikenteen ja jalankulun nousussa viime vuosina. Tätä nousua tulisi tukea yhä suuremmilla satsauksilla

MAL-sopimukseen merkitty 30 miljoonan rahoitus on suhteessa MAL-prosessien kokonaispanostukseen ja merkitykseen sangen pieni summa. MAL-prosesseilla on myös taipumus keskittyä suurten hankkeiden ympärille. Vaikka pienet ja kustannustehokkaat hankkeet usein mainitaan tärkeimpänä, käytännössä rahaa ei kunnille niihin saada, vaan ainoastaan suuriin hankkeisiin. Toivomme ministeriöltä työkaluja pienten hankkeiden vahvempaan rahoitukseen.

LAINSÄÄDÄNNÖN JA OHJEISTUKSEN KEHITTÄMINEN

Luonnoksessa väitetään, että Liikenneviraston vuonna 2014 valmistunut *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu* -ohje olisi ajankohtainen ja palvelisi hyvin tarpeitaan. Nähdäksemme tämä ei pidä paikkaansa. Ohjetta käytetään paljon kunnissa ja kaupungeissa, koska mitään muutakaan ohjetta ei ole valtakunnallisesti ollut. Useat kaupungit ovat tehneet omia ohjeitaan, koska Liikenneviraston ohje ei ole heidän käyttöönsä käyttökelpoinen. Ohje soveltuu hyvin heikosti kaupunkiliikenteen suunnitteluun ja siitä puuttuu lukuisia uudentyypisiä suunnitteluratkaisuja kuten pyöräkadut.

Ohje sai jo valmisteluvaiheessa hyvin voimakasta kritiikkiä. Ohje oli alunperin tarkoitettu kaikkialle Suomeen - ei vain maanteiden yhteyteen tehtävien väylien suunnitteluun, mutta silti se tehtiin maantienäkökulmasta.

Ohjeen uudistaminen tulisikin liittää toimenpiteiden joukkoon. Jo pelkästään tieliikennelain ja maantielain muutokset toimivat tähän hyvänä perusteena. Uuden ohjeen pohjaksi voitaisiin ottaa Helsingin kaupungin luoma Pyöräliikenne.fi-suunnitteluohjeistus, jossa on mukana valtaosa moderneista katutyypeistä.

Liikenneviraston ohje "Maantie- ja rautatiealueiden valaistuksen suunnittelu" (16-2015) ohjaa valaisemaan pyörätiet puutteellisesti, mikä heikentää pyörällä liikkuvien ihmisten turvallisuutta. Sama vaikutus on Tiehallinnon ohjeella "Tasoliittymät" (2001), jossa pyöräteiden pysähtymisnäkövaatimukset ovat huomattavasti alhaisemmat, kuin esimerkiksi 30 km/h nopeusrajoitetun ajoradan vaatimukset.

SEURANTA

Tällä hetkellä kunnat ja ELY-keskukset kukin tekevät koneellista jalankulun ja pyöräliikenteen laskentaa. Mutta näitä tietoja ei kerätä millään tavoin yhteen. Automaattilaskureiden tietojen kerääminen yhteen on otettava yhdeksi toimenpiteeksi, jonka vastuutahona olisi Liikennevirasto. Tiedot tulisi julkaista avoimena datana.

Seurantamittareista voitaisi mainita Liikenneviraston tienkäyttäjille tekemä talvihoidon kysely.



TAVOITTEET JA TURVALLISUUS

Yksi kirjatuista tavoitteista on "Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus ei saa heiketä nykytasosta." Mielestämme tämä on vaatimaton tavoite. Jalankulun ja pyöräiliikenteen turvallisuus tulisi selkeästi parantua vuoteen 2030 mennessä samalla kun niiden sujuvuutta ja houkuttelevuutta lisätään. Mittarina suosittelisimme käyttämään kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä suhteessa kullakin liikennemuodolla tehtyyn suoritteeseen.

Turvallisuustavoitteesta ei kuitenkaan tule johtaa toimenpiteitä, jotka voisivat heikentää päätavoitetta, eli kävelyn ja pyöräiliikenteen lisäämistä. Esitämme keskeiseksi teemaksi nostettavan plussavision - eli parannetun version liikenneturvallisuuden nollavisiosta. Plussavisiassa huomioidaan myös eri liikennemuotojen aikaansaaman elinvuosien pidennykset. Noin 50 jalankulku- ja pyöräliikenneonnettomuuksissa kuolleen ohella kävely ja pyöräily aikaansaavat paljon enemmän elinvuosia.

Luonnoksesta puuttuu selkeä esitys autoliikenteen määrän ja nopeuden roolista osana jalankulun ja pyöräiliikenteen turvallisuutta. Niillä alueilla joissa on paljon jalankulkijoita ja pyöräiliikennettä tulisi autoliikenteen määrää sekä nopeuksia vähentämään. Nopeuksien alentamiseen tehokas keino olisi taajamien yleisnopeuden alentaminen uuden tieliikennelain myötä 30 km/h:ssa.

LISÄTIEDOT

Pyöräliitto ry

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

matti.koistinen@pyoraliiitto.fi

P. 044-2795588

