

Luonnos kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmasta - lausuntoyhteenveto

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmasta saatiin yhteensä 40 lausuntoa. Kaikki lausunnonantajat pitivät kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmaa tarpeellisena ja ajankohtaa sen valmisteluun oikeana (sekä ilmasto- ja muista ympäristösyistä että kansanterveyden näkökulmasta). Monet lausunnonantajat totesivat myös, että ohjelman tavoitteet vastaavat hyvin lausunnonantajan omia tavoitteita. Lausunnoissa kannatettiin myös valtioneuvoston periaatepäätöksen laatimista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Useissa lausunnoissa nostettiin esiin ohjelman valmistelu laajalla kokoonpanolla, hyvässä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Ohjelmaan valittuja toimenpiteitä pidettiin pääsääntöisesti oikeaan osuneina. Ohjelmaan mahtui myös toimia, joista esitettiin toisilleen vastakkaisia näkemyksiä. Nämä toimet on jäljempänä käyty läpi yksitellen. Ohjelman jatkovalmistelussa on linjattava näiden toimenpiteiden mukana olo ja muotoilu. Useimpien lausunnonantajien mielestä ohjelman toimenpidevalikko oli varsin kattava. Joitakin uusia toimenpiteitä kuitenkin ehdotettiin. Myös uudet toimenpide-ehdotukset on käyty yksitellen läpi alempana.

Lausunnoissa ehkä kaikkein eniten nostettu näkökulma oli se, että nyt esitetty kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma ei yksin riitä kävelyn ja pyöräilyn lisäämistavoitteen saavuttamiseksi. Tarvitaan myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden rahoitusta. Rahoituksen toivottiin monessa lausunnoissa olevan ns. uutta rahaa, jotta se ei olisi pois esimerkiksi teiden kunnossapidosta tai joukkoliikenteen nykyrahoituksesta. Rahoituksen etsiminen perusväylänpidon sisältä (edes osassa toimenpiteitä) katsottiin huonoksi ratkaisuksi.

Monet lausunnonantajista olivat huolissaan myös ohjelmassa hahmotellun rahoitustason riittävydestä. Monessa lausunnoissa arvioitiin, että nyt esitetyn rahoitustason kautta tuskin päästään ohjelmassa asetettuihin tavoitteisiin, mutta että ehdotettu rahoitus on hyvä alku pitempiaikaiselle rahoituksen kohdentamisen muutokselle (pois henkilöautoilun tukemisesta kohti kestävään liikenteen tukemista).

Joidenkin lausunnonantajien mielestä toimenpiteiden vastuut, seuranta ja mittarit vaativat yhä tarkentamista. Lisäksi muutamassa lausunnoissa toivottiin eri toimenpiteiden asettamista tärkeysjärjestykseen.

Yhden lausunnonantajan mielestä koko ohjelma tulee laittaa uusiksi.

Seuraavaksi käsitellään tarkemmin lausunnonantajien huomioita edistämishojelmasta. Ensiksi käsitellään lausunnonantajittain yleisiä huomioita edistämishojelmasta ja jäljempänä lausunnonantajien huomioita toimenpide-ehdotuksista ja perusteluista edistämishojelman otsikoittain..

Sisällys

1 YLEISIÄ HUOMIOITA LAUSUNNONANTAJITTAIN:	3
2 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN NYKYTILA	7
3 MIKSI LISÄÄ KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ?	8
4 KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ KOSKEVAT STRATEGIAT JA MUUT TOIMET SEKÄ TOIMIJAT	9
5 TAVOITTEET VUOTEEN 2030	9
6 TOIMENPITEET VUOSINA 2018-2023	10
6.1 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN MAHDOLLISTAVA YHDYSKUNTARAKENNE	10
6.2 LAADUKAS KÄVELY- JA PYÖRÄILYINFRASTRUKTUURI	12
6.3 KÄVELY- JA PYÖRÄILYVÄYLIEN KUNNOSTA HUOLEHTIMINEN JA HOIDON KEHITTÄMINEN	14
6.4 KÄVELY JA PYÖRÄILY OSANA MATKAKETJUJA	15
6.5 LIIKKUMISEN OHJAUS	16
6.6 KÄVELYYN JA PYÖRÄILYYN LIITTYVIEN PALVELUIDEN KEHITTÄMINEN	17
6.7 PYÖRÄMATKAILUN KEHITTÄMINEN	18
6.8 LAINSÄÄDÄNNÖN JA OHJEISTUKSEN KEHITTÄMINEN	19
6.9 HALLINNON RAKENTEIDEN KEHITTÄMINEN JA POIKKIHALLINNOLLISEN YHTEISTYÖN LISÄÄMINEN	19
6.10 TALOUDELLISET OHJAUSKEINOT	20
6.11 SEURANTA	22

1 Yleisiä huomioita lausunnonantajittain:

Raision kaupungin mukaan ohjelmassa esitetyt perusteet pyöräilyn ja kävelyn suosimiseksi ovat hyvin perusteltuja ja ohjelmassa laaditut linjaukset kannatettavia ja kattavia.

Liedon kunnan mukaan lausunnolla oleva kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on omiaan edistämään tähän painopisteeseen sisältyviä tavoitteita sekä on yhteneväinen Liedon kunnan omien asiaa koskevien tavoitteiden ja toimenpiteiden kanssa.

Ilmatieteen laitos pitää tärkeänä, että pyöräilyn ja kävelyn osuutta lisätään. Näin voidaan tehokkaasti torjua ilmastonmuutosta. Pyöräilyn ja kävelyn osuuden lisääminen parantaa myös ilmanlaatua kaupungeissa ja taajamissa.

Invalidiliitto pitää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaluonnosta pääosin hyvänä ja kannatettavana esityksenä, mutta toteaa, että kävelyn ja pyöräilyn lisäksi ohjelman sisällössä olisi hyvä näkyä myös henkilöt, joilla on kävelyn vaikeuksia ja jotka liikkumisessa käyttävät apunaan erilaisia liikkumisen apuvälineitä.

Kaarinan kaupungin mukaan Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on yleisesti tärkeä, sillä arkiliikunnan määrä niin aikuisilla kuin lapsillakin on nyky-yhteiskunnassa vähentynyt.

Kangasalan kaupungin mukaan valtio ja kunnat ovat toteuttaneet huonosti tavoitteitaan ilmastonmuutoksen hillitsemisessä, päästöjen vähentämisessä ja kestävä liikunnan osuuden kasvattamisessa, kun rahoituksen painopiste on ollut uuden tieinfran rakentamisessa. On hyvä, että kävelyn ja pyöräilyn roolia pyritään korostamaan valtakunnallisella ohjelmalla.

Suomen latu korosti, että kävely on suomalaisten suosituin ulkoilumuoto ja kansallisen liikuntatutkimuksen mukaan eniten käytettyjä liikuntapaikkoja olivat kevyen liikenteen väylät sekä ulkoilureitit. Ne ovat siten Suomen tärkein ja kansanterveydellisesti merkittävä liikuntapaikka. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vapaa-ajan liikuntana ja sen merkitys ei näy lausuttavana olevassa luonnoksessa kulkutapanäkökulman ohella riittävästi. Vapaa-ajan liikunnan olosuhteilla on vaikutusta liikkumisen määrään ja siten ohjelma edistää myös harrasteliikuntaa. Ohjelmalla tehdään siten liikuntapolitiikkaa ja se koskee vahvasti mm. kuntien liikuntatoimia.

Pyöräilykuntien verkosto ry pitää ehdotettuja toimenpiteitä pääsääntöisesti hyvinä ja tervetulleina pyöräilyn, kävelyn ja yleisesti kestävä liikunnan kannalta. Myös nykytilan kuvaus ja muut taustoittavat osiot on hyvin laadittu.

Sosiaali- ja terveysministeriön totesi, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on laadittu tiiviissä yhteistyössä eri hallinnonalojen ja muiden keskeisten sidosryhmien kanssa, mikä on antanut sille erinomaisen pohjan. Kävelyn ja pyöräilyn laajamittainen edistäminen edellyttää eri hallinnonalojen ja sektoreiden yhteistyötä ja riittävää rahoitusta. Nyt laadittu ohjelmaa tarvitsee riittävät resurssit, keskeisten tahojen sitouttamisen sen toteuttamiseen sekä hyvin johdetun koordinoinnin ja seurannan. Panostusta tarvitaan niin valtion, maakuntien kuin kuntien tasolla. Kävely ja pyöräily tulee priorisoida liikennepolitiikassa yhdyskuntien perusliikkumismuotoina. Niitä on edistettävä aktiivisesti valtakunnan, alueiden ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyössä.

ELY-keskukset totesivat lausunnossaan, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sisältää ajankohdittaisia teemoja, joihin esitetään monipuolisesti edistämistoimenpiteitä. Ohjelman toteuttaminen edellyttää laajaa yhteiskunnallista hyväksyntää ja sitovuutta. ELY-keskukset pitävät kävelyn ja pyöräilyn edistämistä erittäin tärkeänä painopistealueena. Ohjelmassa kuvattujen tavoitteiden saavuttaminen

esitetyllä rahoituksella tuntuu haastavalta. Perusväylänpidon rahoituksen niukkuuden takia kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalle tulisi suunnata erillinen lisärahoitus kattaen kaikki ohjelmassa esitetyt toimenpiteet.

Tampereen kaupunki pitää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa juuri nyt erittäin tarpeellisena liikenteen kovien päästötavoitteiden ja SOTE-uudistuksen vuoksi. Toimenpideohjelma jää kuitenkin liian yleiselle tasolle. Vaikka ohjelma on laadittu hyvässä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa ja kunnianhimoisin tavoittein, sen vaarana on jatkaa aikaisempien linjapapereiden perinnettä ja jäädä sanaanäköiseksi. Toimenpiteiden toteuttamiseen on sitouduttava sekä valtion taholta että kaikissa kunnissa. Ohjelman ohjausvaikutus ja toimijoiden sitouttaminen tulee konkretisoida esim. tarkemmalla toimenpideohjelmalla. Kävely ja pyöräily tulee lisäksi huomioida kaikissa kunnan toimintaa ohjaavissa dokumenteissa. Näistä keskeisimpiä ovat kuntastrategia ja yleiskaava.

Liikennevirasto pitää erittäin kannatettavana, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on laadittu. Liikenneviraston kannalta tärkeimpiä teemoja edistämishjelmassa ovat rahoituksen lisääminen kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin, kävelyn parempi huomiointi osana liikennejärjestelmää ja matkaketjuja, toimenpiteiden vaikuttavuus, kunnossapidon kehittäminen, sekä seurannan kehittäminen.

Jyväskylän kaupunki kannattaa kävelyn ja pyöräilyn tukemista merkittävänä osana liikennejärjestelmää ja ilmastonmuutoksen hallintaa. Jyväskylässä kuten muissakin kaupungeissa on paljon sekä kaupungin että valtion omistamia ja hallinnoimia kävely- ja pyöräteitä. Ongelmana on ollut erityisesti se seikka, että ELY-keskuksella ainakaan Keski-Suomessa ei ole ollut resursseja kehittää jalankulku- ja pyöräteiden laatua. Huonokuntoiset ja osittain jopa vaaralliset kulkuyhteydet eivät houkuttele kävelemään saati pyöräilemään. Toivomme, että tämän edistämishjelman myötä saadaan resursseja kävelyn ja pyöräilyn infran kehittämiseen useammalle vuodelle eteenpäin. Toivomme myös, että edistämishjelmalla voidaan sitouttaa eri toimijoita toteuttamaan yhdessä sovittuja toimenpiteitä esimerkiksi seudullisesti laadittujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimusten sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien mukaisesti.

Jyväskylän kaupungin mukaan ohjelmaluonnoksessa on nostettu hyvin esille eri kulkumuotojen erottelun merkitys liikenneturvallisuutta parantavana seikkana. Kulkumuotojen erottelu parantaa myös erityisesti pyöräilyn kilpailukykyä autoiluun nähden kaupunkiympäristössä lyhyillä matkoilla. Suomessa suurin osa kävely- ja pyöräilyväylistä ovat niin sanottuja yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä, joten olosuhteiden parantaminen on suuri urakka ja vaatii merkittäviä resursseja. Toteutuessaan edistämishjelma tarjoaa huomattavaa edistysaskelta olosuhteiden parantamiseksi, kuten valtion rooli useissa Euroopan johtavissa pyöräilymaissa on ollut. Ohjelmaluonnoksessa ehdotettu valtion 50%:n tuki kaupunkien kävely- ja pyöräilyhankkeisiin on erittäin tervetullut ja merkittävä edistysaskel.

Kuopion kaupunki totesi, että ohjelma sisältää moninaisen keinovalikoiman ja tukee Kuopion kaupungin strategiaa ja sen päämääriä sekä tukee osaltaan joulukuussa 2017 hyväksytyin Kuopion resurssi- viisusohjelman toteutumista.

Mikkelin kaupunki pitää tärkeänä liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimista. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön tavoitteet ovat myös Mikkelin kaupungin strategisten päämäärien ja ohjelmien painopisteiden mukaisia. Ohjelmaluonnoksessa on kattava keinovalikoima käytettäväksi myös kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä ja esitetyt toimenpiteet ja kaantuvat laajasti eri tahoille. Ohjelmassa esille tuodut toimenpiteet tukevat kaupungin tekemää kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä ja tuovat siihen myös uusia keinoja kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvattamiseksi.

Valpastin Oy:n mukaan edistämishjelma on laadittu asiantuntemuksella ja erityisen ilahduttavaa on, että edistämishjelman toteuttamiseen ollaan varautumassa myös rahoituksella. Lausuntoa ei kuitenkaan ole pyydetty yrityksiltä eikä niitä edustavilta tahoilta. Yritykset ovat kuitenkin tärkeässä asemassa

sa sekä asiantuntijoina, toimenpiteiden toteuttajina että uudenlaisten palvelumallien luojina. Katsomme, että edistämishjelman toteuttaminen ei ole mahdollista ilman yritysten mukanaoloa. Erityisesti kuntien tai viranomaisten toiminta ei saisi hidastaa ja hankaloittaa edistämishjelman toimenpiteiden toteuttamista.

Kemiönsaaren kunnan näkökulmasta tärkeimmät toimenpiteet ovat 6.2 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastrukturi sekä 6.7 Pyörämatkailun kehittäminen. Pyöräteiden laukäytävät paikallisten taajamien välillä tukevat molempia tavoitteita.

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

Pyöräliitto kaipaa ohjelmaan heti johdannosta lähtien vahvempaa otetta autoliikenteen vähentämiseen ja erityisesti alle 10 kilometrin automatkojen muutosta kävelyyhin, pyöräilyyn ja sähköavusteiseen pyöräilyyn. Pyöräliitto toivoo 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.

Pyöräliitto toivoo myös, että ohjelmassa käytettäisiin pyöräilyn sijaan termiä pyöräliikenne. Helsingin kaupunki käyttää termiä pyöräliikenne ja tietyvästi monet muut kaupungit ovat siirtymässä samaan.

Turun kaupungin mukaan on tärkeää, että eri toimijat tunnistavat omat roolinsa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä, ja saavat niihin myös rahoitusta. Valtion tulisi huolehtia siitä, että niin lainsäädäntö, verotus kuin liikenteen rahoituskin todella heijastavat asetettuja pyöräilytavoitteita.

Turun kaupungin mukaan kattavuus on ohjelman vahvuus, mutta myös heikkous sikäli, että se voi jäädä toivelistaksi, jos muut toimijat eivät sitoudu toimenpiteisiin. Osassa toimenpiteistä vastuu ja resursointi jäävät epäselviksi.

Ympäristöministerio huomautti, että valtioneuvoston keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa (nk. Kaisu-suunnitelma) on korostettu, että kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen merkittävä lisääminen ja henkilöautoliikenteen suoritteiden vähentäminen on välttämätöntä [liikenteen päästövähenystavoitteen saavuttamiseksi].

Ympäristöministerion mukaan nopeusrajoitusten alentamisella 30-40 km/h on merkittävä vaikutus kävely- ja pyöräilyonnettomuuksien määrään ja vakavuuteen. Nopeusrajoitusten alentaminen keinona edistää kävelyä ja pyöräilyä etenkin taajamissa olisi syytä mainita eräänä toimenpiteenä. Nopeusrajoitusten käytöstä ja muista toimenpiteistä katuverkolla vastaavat kunnat.

Kuntaliitto korosti YM:n tapaan, että kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta voidaan lisätä laskemalla ajonopeuksia taajamissa.

Ympäristöministeriö korosti maakuntien roolia kävelyn ja pyöräilyn edistämässä maakuntauudistuksen jälkeen ja totesi, että selvyuden vuoksi vastuutahoiksi kannattaisi kirjata joko vuoden 2019 loppuun toimivat kuntien muodostamat maakuntaliitot sekä ELY-keskukset tai vuoden 2020 alussa aloittavat itsehallinnolliset maakunnat.

Kuntaliiton mukaan toimenpideohjelmassa tulisi vielä kirkastaa, miten eri toimijat voivat edistää kävelyn sujuvuutta ja miellyttävyyttä, sillä päähuomio ohjelmassa on pyöräilyssä.

Valtiovarainministeriö edellyttää kävelyn ja pyöräilyn viisivuotisesta investointiohjelmasta toimenpiteenä on käsiteltävä ja sovitettava yhteen käynnissä olevien energia- ja ilmastopolitiikan toimenpiteiden sekä korjausvelkaohjelman rahoituksen kanssa ja käsiteltävä julkisen talouden suunnitelman ja vuosittaisen talousarvion laadinnan yhteydessä.

Joensuun kaupunki katsoo, että ohjelmassa tulisi käyttää termin kävely sijaan termiä jalankulku. Lisäksi termin kevyen liikenteen väylä sijasta tulisi käyttää termiä jalankulun- ja pyöräilyn väylä, koska jalankulku ja pyöräily ovat täysin toisistaan poikkeavia kulkumuotoja, joita tulisi aina käsitellä erillisinä.

HSL:n mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien (nk. porkkanoiden) lisäksi ohjelmassa pitää nostaa esille se, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää joillain alueilla myös autoilun houkuttelevuuden vähentämistä suhteessa kävelyn ja pyöräilyyn. Esimerkkejä toimenpiteistä voivat olla alueelliset nopeusrajoitukset ja suunnitteluratkaisut, jotka mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn suorimmat reitit. Lisäksi ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on tutkitusti tehokas keino henkilöautoilun vähentämiseksi ja matkojen siirtämiseksi kävelyn ja pyöräilyyn.

HSL katsoo, että kävelyn ja pyöräilyn varsin vähän suhteessa kävelyn ja pyöräilyn kasvusta syntyviin rahallisiin hyötyihin yhteiskunnalle (vrt. ohjelman sivu 8: "Valtakunnallisesti on laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä").

Vaasan kaupunki totesi, että edistämishjelmalla on suorat vaikutukset kunnan toimintaan ja kunnilla on iso vastuu ohjelman toteuttamisesta ja tämän vuoksi ohjelmassa esillä olevat mittarit tulisi huomioida kaupunkien strategioissa.

Vaasan kaupunki pitää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman luonnosta on kattavana ja hyvänä kokonaisuutena, josta ei tulisi jatkossa karsia asioita pois.

Maarit Nermeksen mukaan pyöräilyä ja kävelyä tulee käsitellä edistämishjelmassa siten, että ne ovat liikkumistapoja/liikennevälineitä, joilla on oltava tilaa koko maassa henkilöautoilun kustannuksella. Tampereen kaupunkiseudun mukaan edistämishjelmassa esitetyt kehittämistoimenpiteet ovat erittäin kattavasti ja onnistuneesti valittuja. Edistämishjelmassa nähdään kävelyn ja pyöräilyn potentiaali monipuolisesti. Toimenpiteistä osa on sellaisia, joilla voidaan vaikuttaa esim. päästövähennystavoitteisiin suoraan, tutkitusti ja nopeasti (esim. infrainvestoinnit). Osa esitetyistä toimenpiteistä on sellaisia, joiden vaikutukset tulevat pitkällä aikavälillä ja jatkuvana (esim. vaikuttaminen yhdyskuntarakenteeseen). Kaikkia esitettyjä teemoja voidaan pitää erittäin tärkeinä.

Tampereen kaupunkiseudun mukaan Edistämishjelman toteuttamiseksi ja jalkauttamiseksi olisi tärkeää, että edistämishjelman toimeenpano suunnitellaan ja vastuutetaan tarkemmin.

Varsinais-Suomen liiton mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tukee hyvin nykyistä toimintaa ja luo samalla uusia mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi maakunnassa. Esitetyt toimenpiteet ovat kiitettävän monipuoliset ottaen huomioon myös eri hallinnonalojen mahdollisuudet näiden liikkumismuotojen edistämiseen. Erittäin positiivisena asiana nähdään verotuksen uudistaminen kävelyä ja pyöräilyä edistäväksi työmatkaliikenteessä.

THL:n mukaan ohjelma on huolella laadittu, ajankohtainen ja toteutettavissa oleva.

Oulu pitää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa erittäin tarpeellisena ja sisällöllisesti hyvänä. Joidenkin toimenpiteiden sisältö voitaisiin esittää ehkä hieman tarkemmin. Oulu antaa täyden puollon 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

Motiva Oy pitää esitettyä luonnosta Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmasta kokonaisuudessaan kannatettavana. Edistämishojelman keskeiset keinot kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi ovat kannatettavia, mutta esitetyn laajan listan käytäntöön toteutus vaatii tarkempaa vastuun ja koa, resurssointia ja priorisointia. 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.

Valtion liikuntaneuvosto korostaa, että LVM:n tavoitteisiin kannattaa monessakin mielessä pyrkiä. Valtakunnallisesti on laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. Mittasuhteeksi hahmottuu hyvin sote-uudistukselle asetetun 3 miljardin säästötavoitteen näkökulmasta. Yhteiskunnallisesti merkityksellistä on myös, että kävely ja pyöräily vähentävät liikenteen päästöjä, lisäävät elinympäristöjen viihtyisyyttä, ihmisten aktiivista elämäntapaa ja mahdollistavat liikennejärjestelmän kehittämisen nykyistä kestävämpään ja taloudellisempaan suuntaan. Laaditun ohjelmaluonnoksen lähtökohdat ovat toimivat.

Trafi pitää kävelyn ja pyöräilyn määrää koskevia tavoitteita perusteltuina. Liikenneturvallisuuden osalta ohjelmaluonnos asettaa tavoitteeksi sen, että kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus ei saa heiketä nykytasosta. Kuitenkin EU:ssa tavoitteeksi on asetettu tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrän puolittaminen vuosina 2010-2020. Tavoitetta ei ole ositettu erikseen eri kulkutavoille, mutta se koskee myös kävelyä ja pyöräilyä. Trafien näkemyksen mukaan ohjelman tavoitteena tulisi kuitenkin olla tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän väheneminen. (Tästä sama näkemys myös Valtion liikuntaneuvostolla).

OKM totesi lausuntonaan muun muassa seuraavaa: Luonnos kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmaksi tunnistaa hyvin olemassa olevista opetus- ja kulttuuriministeriön rahoittamista valtakunnallisista liikunnan edistämishojelmista Kunnossa kaiken ikää –hojelman sekä sen merkityksen ja toimenpiteet työikäisen aikuisväestön kävelyn ja pyöräilyn edistäjänä. Sen sijaan lasten ja nuorten kohderyhmään kohdistuvan Liikkuva koulu –hojelman merkitystä ei luonnoksessa tunnisteta riittävästi. Lasten ja nuorten kävelystä ja pyöräilystä koulun kontekstissa ja koulumatkoilla on tehty tutkimusta ja kerätty seurantatietoa, sitä on edistetty valtakunnallisessa ja alueellisessa Liikkuva koulu – työssä ja siihen on kiinnitetty huomiota paikallisissa kuntien ja koulujen hankkeissa (esim. ostettu kouluille polkupyöriä, kannustettu koulupäivän aikaiseen fyysisesti aktiiviseen kulkemiseen, annettu pyöräilykasvatusta ja järjestetty pyöräilykoulutusta sekä organisoitu pyöräilypäiviä). Liikkuva koulu –hojelman puitteissa tehty aiempi ja tuleva työ kannattaa siis hyödyntää Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmassa.

Liikenneturvan mukaan erinomaista, että kävelyä ja pyöräilyä edistävä ohjelma tehdään ja mahdollisesti aiheesta annettaisiin linjaukset myös valtioneuvoston periaatepäätöksenä. Liikenneturva painottaa turvallisuutta ja korostaa, että parhaimmat hyödyt saadaan, kun kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus kasvaa. Onkin tärkeää, että ohjelmaluonnoksessa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi käsitellään myös näiden liikkumismuotojen turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä.

2 Kävelyn ja pyöräilyn nykytila

Ohjelman kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa koskevaa osiota edistämishojelmasta pidettiin yleisesti hyvänä. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila, sekä perusteet niiden käytön lisäämiselle katsottiin kuvatuksi edistä-

misohjelmassa varsin realistisesti. Erityisesti kehuttiin kävelyn ja pyöräilyn käsittelyä omina liikenne-
muotoinaan, sekä liikenneturvallisuuden tuontia luontevasti osaksi esitettyjä toimenpiteitä.

Invalidiliitto, ELY-keskukset ja Liikennevirasto katsoivat, että tieliikenneonnettomuuksien osalta olisi
hyvä käsitellä kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lisäksi myös henkilövahinkoon johtaneiden
onnettomuuksien, sekä ylipäättään kävellen ja pyöräillen tapahtuneiden onnettomuuksien määriä ja
kehitystä. Tämän johdosta ohjelmaan lisättiin näitä tietoja käsittelevä osio.

Useat lausunnonantajat totesivat, että keskusta-alueilla matalien nopeusrajoitusten suosiminen pa-
rantaisi niin kävelyn kuin pyöräilynkin turvallisuutta.

Varsinais-Suomen ELY-keskus halusi nostaa 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 pyöräilybarometrissa 96 % vastaajista tuki pyöräilyn kehittämistä.
THL totesi, että terveystutkimuksen nykytilasta Suomessa on juuri tulossa tuoretta tietoa THL:n FinTer-
veys- väestötutkimuksesta. THL toivoo, että nykytilaa käsittelevässä kappaleessa kävelyn ja pyöräilyn
kohderyhmää kuvailtaisiin tarkemmin. Ymmärrys siitä, kuka liikkuu kävellen tai pyöräillen, milloin ja
miksi, on tarpeen, jotta toimenpiteitä voidaan kohdistaa vähän liikkujille. Aiempien THL:n väestötut-
kimusten 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.
Terveystieteiden tutkimuslaitos, Helsinki). Väestön liikkumisessa on vahvoja sosiodemografisia ja
alueellisia eroja, jotka on THL:n mukaan tärkeä huomioida tämänkaltaisissa edistämishjelmissä.

3 Miksi lisää kävelyä ja pyöräilyä?

Useat lausunnonantajat totesivat, että luvussa tuodaan hyvin esille kävelyn ja pyöräilyn merkitys hy-
vinvoinnin ja terveyden edistämiseksi ja huomioidaan liikkumattomuuden aiheuttamat kustannukset
yhteiskunnalle. Yleisesti kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen kansantaloudelliset hyödyt todettiin kiistatto-
miksi.

Pyöräilykuntien verkoston mukaan tekstissä on kerrottu varsin hyvin pyöräilyn positiivisista taloudelli-
sista vaikutuksista, mutta kokonais kuvan helpottamiseksi tekstin alkuun voisi olla hyvä nostaa in-
fograaffi Liikenneviraston teettämästä ”Bikenomics – Taloustietoa päätöksenteon tueksi” -hankkeen
loppuraportista 2016.

Joensuun kaupungin mukaan tekstissä tulisi nostaa esille myös se, että jalankulun ja pyöräilyn lisää-
minen työmatkoilla ja asiointimatkoilla vähentää auton käytön tarvetta, mikä mahdollistaa esimerkiksi
ns. kakkosautosta luopumisen, koska valtaosa kotitalouksien liikkumiseen käytettävistä menoista
kohdistuu auton ylläpitämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen antaisi siten kotitalouksille enemmän
taloudellista liikkumavaraa. Lisäksi Joensuun kaupungin mukaan voisi korostaa vahvemmin sitä, että
jalankulun ja pyöräilyn lisääminen mahdollistaa ja edellyttää yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja sa-
manaikaisesti mahdollistaa viihtyvyyden lisääntymisen, kun kaupunkitilaa vapautuu esimerkiksi pysä-
köinniltä ja melu sekä hengitysilman epäpuhtaudet vähenevät.

THL ehdotti kappaleesta poistettavaksi lauseen ”fyysisen aktiivisuuden kokonaismäärä on pudonnut
historiallisen alhaiselle tasolle” sillä THL:n mukaan tutkimustieto ei tue tätä väitettä. Lisäksi THL toi-
voo täsmennettävän väitettä, että osa väestöstä ei liiku käytännössä lainkaan. THL viittaa FINRISKI
2012 tutkimukseen, jonka mukaan työikäisessä väestössä miehistä 20% ja naisista 23% ei liiku va-

paa-ajallaan lainkaan (viite: Borodulin K, Jousilahti P. Liikunta vapaa-ajalla, työssä ja työmatkalla 1972-2012. Tutkimuksesta tiiviisti 5, marraskuu 2012. Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, Helsinki). THL toivoo myös, että tekstissä huomioidaan liikunnan muut terveydelle suotuisat vaikutukset, kuten mielenterveyttä edistävä vaikutus.

4 Kävelyä ja pyöräilyä koskevat strategiat ja muut toimet sekä toimijat

Yleisesti lausunnoissa oltiin yksimielisiä siitä, että yhteistyö eri toimijoiden kesken kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on tärkeää ja toimijoita on paljon. ELY-keskusten mukaan toimijoita asian ympärillä on paljon tekstissä mainittua enemmän, ja jo otsikkotasolla olisi hyvä mainita ministeriöiden ja järjestöjen lisäksi "muut tahot", joita ovat esimerkiksi kunnat, ELY-keskukset, maakunnat, kaupunkiseudut ja liikennejärjestelmätyöryhmät. Myös muut lausujat, kuten muun muassa Joensuun kaupunki toivat esille sen, että olisi tärkeää saada esille mahdollisimman laajasti pyöräilyä ja kävelyä edistäviä toimijoita. Lausunnoissa toivottiin, että suunnitelman alkuosassa tuotaisiin esille maakuntauudistuksen ja liikenteen virastouudistuksen vaikutuksia eri toimijoiden rooleihin. Maakuntauudistus vaikuttaa merkittävästi myös jalankulun ja pyöräilyn edistämistyön rooleihin ELY-keskusten toiminnan muuttuessa. ELY-keskusten lausunnossa toivottiin, että edistämishjelma olisi tärkeää kirjata sellaiseen muotoon, että se on selkeästi tulkittavissa hallintouudistusten jälkeenkkin. Tämän johdosta maakuntien rooliin kiinnitettiin edistämishjelmassa tarkempaa huomiota.

Jyväskylän kaupunki toivoo, että Jyväskylän v. 2016 valmistunut pyöräilyedistämishjelma mainitaan sivun 12 taulukossa. Pyöräilyn edistämishjelmassa on esitetty yhdeksän pyöräilyn pääreitit (pyöräbaanan) kehittämistä ja näistä pyöräbaanoista moni on ainakin osittain valtion omistuksessa. Oulun kaupunki toivoo, että listaukseen lisätään myös v. 2016 valmistunut "Kempeleen pyöräilyverkko – strategiasta konkretiaan".

Joensuun kaupungin mukaan kuntien toiminnan kytkentä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen voidaan varmistaa vain siten, että kunnan jalankulku- ja pyöräilystrategian päämäärän saavuttamiseksi olisi valtuustokaudeksi kulloinkin tehtävään kaupunkistrategiaan ja sen toteuttamiseksi tehtäviin toimenpiteohjelmiin sisällytettävä jalankulun ja pyöräilyn edistäminen, minkä johdosta tästä tulisi mainita ohjelmaluonnoksen osiossa 4.2.

Lausunnonantajat korostivat rahoituksen ja laadunseurannan varmistamista kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmatyössä. Joidenkin lausunnonantajien mukaan pienet kunnat eivät tee ohjelmia ilman rahallista tukea. Lausunnoissa arvosteltiin sitä, että kävelyä ja pyöräilyä arvostetaan periaatetasolla, mutta arvostus konkretisoituu kuitenkin vain satunnaisesti kulkutapavalintoja ohjaavissa toimenpiteissä ja rahoituslinjauksissa.

OKM toi esille virheitä sivun 13 viimeisessä kappaleessa (koskien Kunnossa kaiken ikää –ohjelmaa ja Liikkuva koulu –ohjelmaa) ja korjaavat tiedot tästä.

5 Tavoitteet vuoteen 2030

Tavoite kävely- ja pyöräilymatkojen lisäämisestä 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä katsottiin lausunnoissa kannatettavaksi, korkeaksi, haasteelliseksi ja kunnianhimoiseksi. Tavoitteen katsottiin olevan linjassa liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa. Tavoite katsottiin toteuttamiskelpoiseksi, mutta toteuttamisen vaativan määrätietoisia toimenpiteitä.

Muun muassa ELY-keskukset ja Tampereen kaupunki toivat lausunnoissaan esiin huolen siitä, riittääkö rahoitus suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Lausunnoissa tuotiin selvästi esille riittävän rahoituksen keskeisyys tavoitteiden saavuttamisen kannalta ja toivottiin rahoituksen kasvattamista. Suunnitelmaan kirjatusta tavoitteesta ”kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus ei saa heiketä nykytasosta” annettiin tavoitetta lausuntoja. Muun muassa Liikenneturva ja Pyöräiliitto pitivät tavoitetta vaatimattomana ja kritisoivat sitä, ettei turvallisuuden absoluuttiseen parantamiseen pyritä. Tämän johdosta tavoitetta muutettiin siten, että turvallisuuden parantamiseen on pyrittävä.

Joensuun kaupunki totesi, että sille 30% kasvutavoitteen toteutuminen on haasteellisempaa, koska jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulku- muoto-osuus on Joensuussa Suomen korkeimpia jo nyt. Joensuu katsoo, että olisi hyvä asettaa kasvutavoitteet erikseen koko maan tasolle ja erikseen kuntatasolla, jotta voitaisiin paremmin ottaa huomioon jalankulun- ja pyöräilyn edistämisen eri vaiheissa olevat kunnat.

Pyöräiliitto toi esille huolensa siitä, että luonnoksesta puuttuu selkeä esitys autoliikenteen määrän ja nopeuden roolista osana jalankulun ja pyöräiliikenteen turvallisuutta. Pyöräiliiton mukaan alueilla joissa on paljon jalankulkijoita ja pyöräiliikennettä tulisi autoliikenteen määrää sekä nopeuksia vähentämään. Yhdessä lausunnossa katsottiin, että ohjelman tavoitteiden pitäisi olla vielä kunnianhimoisempia, ja tavoitteeksi tulisi asettaa se, että jokainen terve ihminen taittaisi tavanomaiset vain pyörällä tai kävelen, sekä osin joukkoliikennettä käyttäen.

6 Toimenpiteet vuosina 2018-2023

6.1 Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne

Lausunnoissa kommentoitiin kiitettävän runsaasti esitettyjä toimenpiteitä, sekä esitettiin parannusehdotuksia ja kokonaan uusia toimenpiteitä. Lausunnoissa esitettiin myös tärkeitä kriittisiä huomioita toimenpiteistä. Esitettyjä toimenpiteitä kommentoitiin lausunnoissa kiitettävällä tarkkuudella. Kestävän liikenteen kannalta kaupunkiseutuja pidettiin oikeana suunnittelutasona niin joukkoliikenteen, kuin kävelyn ja pyöräilynkin laatukäytävien rakentamiselle. Toimenpiteitä pidettiin merkittävänä ja kannattavina. Toimenpiteiden osalta keskeisenä huolena esitettiin rahoituksen vähäisyys. Lisäksi esitettiin huoli siitä, että kävelyn ja pyöräilyn asiantuntemus kunnissa lisääntyy hitaasti, koska katu- ja liikennesuunnittelun koulutuksen painopiste on muissa aiheissa.

Useat lausunnonantajat pitivät kannatettavana ja erinomaisena, että MAL-rahoitusta hyödynnetään ja hyödynnettäisiin jatkossa entistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Toisaalta Tampereen kaupunki toi esille, että MAL-rahoituksella on jo nyt mahdollista edistää kävelyä ja pyöräilyä suurilla kaupunkiseuduilla. ELY-keskusten näkemys on, että MAL-rahoitusta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulisi harkita laajennettavaksi myös keskisuurille kaupunkiseuduille. Lausunnoissa tuotiin esiin myös huomio, jonka mukaan 30 miljoonan rahoitus on suhteessa MAL-prosessien kokonaispanostukseen ja merkitykseen sangen pieni summa, ottaen erityisesti huomioon kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet. Pyöräiliitto korosti, että kaupunkiseuduilta tulisi vaatia rahoitusta myönnettäessä selkeitä tietoja siitä, miten hankkeet edistävät tosiasiasa kävelyä ja pyöräilyä. Kuntien ja kaupunkien lausunnoissa tuotiin esiin myös näkemys siitä, että ennestäänkin niukan MAL-rahoituksen kohdentaminen enemmän kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin ei ole valtiolta riittävä rahallinen panostus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, ellei MAL-rahoituksen määrää samalla lisätä. Oulun kaupunki esitti, että kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteiden vaikutuksen kasvattamisen lisäksi kaikkia MAL-hankkeita tulisi arvioida niiden kestävyysvaikutusten ja päästövähennysvaikutusten kautta.

ELY-keskukset huomauttivat olevansa useissa luvussa 6 esitetyissä tavoitteissa taho, jolla on osuutta toimenpiteiden toteuttamisessa. Lausunnon kaikkia 6 luvun toimenpiteitä on tarkasteltu kriittisesti vastuutahojen osalta ja ELY-keskukset lisäty vastuutahoiksi relevantteihin toimenpiteisiin. ELY-keskukset huomauttivat myös, että jokaiseen toimenpiteeseen tulisi nimetä päävastuussa oleva taho. Tampereen kaupunkiseudun lausunnon mukaan olisi tärkeää, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämismahdollisuudet huomioitaisiin kaikkien valtion infrainvestointien suunnittelussa ja toteuttamisessa. Kävelyn ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen hankkeita tulisi rahoittaa myös osana autoilun investointeja ja esimerkiksi kirjaus siitä, että valtion infrainvestoinnit eivät saa vaikeuttaa kävelyä ja pyöräilyä, on riittämätön vaatimus.

Kangasalan kaupunki huomautti, että ohjelmassa tulisi korostaa sitä, että liikennemuotojen erottelu ei usein ole oikea tapa sujuvoittaa liikennettä. Kaupungin mukaan sekaliikenne on luontevaa vähäliikenteisillä ja alle 30km/h väylillä. Kaupungin mukaan sekaliikenneväylät hoidetaan hyvin ja helposti, eikä niiden käyttö pyöräreittien osana aiheuttaisi lisäkustannuksia enintään hoitoluokituksen kautta. Suomen latu korosti, että kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien parantaminen myös lähiviheralueille on tärkeää, koska viheralueiden saavutettavuus ilman autoa mahdollisuuksien mukaan on tärkeää. Järjestö toi esille, että luontoympäristössä liikkuminen lisää tutkitusti liikunnan tuomia henkisiä ja fyysisiä terveyshyötyjä, joten jotta kävelylle ja pyöräilylle suunnitellut väylät olisivat houkuttelevia ja vetovoimaisia, tämä tulisi ottaa niiden suunnittelussa ja ympäristön hoidossa huomioon.

Eheän yhdyskuntarakenteen merkitys kävelyn ja pyöräilyn edistämässä tunnustettiin lausunnoissa yksimielisesti. Tämän johdosta kävelyn ja pyöräilyn tarpeet tulisi huomioida lausunnonantajien mukaan maankäytössä ja liikennesuunnittelussa nykyistä paremmin. STM huomautti, että yhdyskuntarakenteen merkitystä kävelyn ja pyöräilyn lisäämisessä korostetaan myös Muutosta liikkeellä - valtakunnallisissa terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan linjauksissa 2020 (STM 2013:10). Liikennevirasto katsoo, että olisi erityisen tärkeää keskittää uusi maankäyttö alueille, joilla on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja huomioida suunnittelussa sujuvat jalankulkuyhteydet pysäkeille ja asemille. THL ja YM toivat lausunnoissaan esiin sen, että ulkoilureittien suunnittelu tulisi kytkeä osaksi kuntien pyörätieverkoston suunnittelua. Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistavan yhdyskuntarakenteen toteuttaminen siten, että jalankulku ja pyöräily tähdentyvät työpaikka- ja palvelukeskittymiin suuntautuvien metsäisten puistoalueiden varrelle, tuottaa selviä terveyshyötyjä vähentämällä esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden altistumista pakokaasu- ja katupölyhiukkasille. Motiva Oy huomautti, että tutkimusten mukaan reitit, jotka etenkin kaupunkimaisessa ympäristössä kulkevat kaupunkimetsien tai viheralueiden kautta, lisäävät kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. YM huomautti, että kunnat voisivat ilmoittaa sekä ulkoilureitit että maastopyöräilyn polut valtakunnalliseen LIPAS-järjestelmään, jolloin tiedot reitistä ovat kaikkien saatavilla liikuntapaikka.fi -sivustolla. Kuntaliitto huomautti, että polut sijaitsevat pääosin yksityisellä maalla, eikä niiden osoittamista ja suojelua kaavoituksessa voi pitää tarkoituksenmukaisena, joten toimenpiteen (kävelyn ja pyöräilyn ulkoilureittien ja polkujen aseman vahvistaminen kaavoituksessa) sisältö voi olla tältä osin haastava toteuttaa.

Pyöräpysäköinnin kaava- ja rakennusjärjestysmääräysten osalta Kuopion kaupunki toivoo kunnille ja kaupungeille yhteistä ohjeistusta eri maankäyttömuodot huomioiden. Myös maastopyöräilyn huomiointi kaavoituksessa on tärkeää, mutta tämänkin osalta Kuopion kaupunki kaipaa valtakunnallista ohjeistusta. Oulun kaupunki esitti, että pyöräilyn pääreitit ja tarvittaessa aluereitit merkittäisiin yleiskaavaan ja, että pyöräpysäköinnissä huomioidaan määrän lisäksi laatu. Vaasan kaupunki esitti, että päätösten yhteydessä on tulisi arvoida hankkeen liikennevaikutukset ja esimerkiksi se, kuinka pyöräpysäköintiratkaisuihin on varauduttu. Pyöräpysäköinnin olennaisuus pyöräilyn kannalta tunnustettiin lausunnoissa laajasti. Lausunnoissa todettiin, että joukkoliikenteellä tehtävästä matkasta osa on lähes aina kävelyä ja pyöräilyä.

Joensuun kaupunki katsoo, että toimenpiteeksi kirjattu sopimusmenettelyjen tarpeen ja mahdollisuuksien selvittäminen myös muilla kaupunkiseuduilla tulisi tehdä heti ohjelmakauden alussa, koska keskisuuret kaupungit voisivat olla parhaita alustoja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

HSL:n mukaan nykyisen MAL-sopimuksen 2016-2019 rahoitustaso jalankulun ja pyöräilyn hankkeet sisältävään KUHA-ohjelmaan (pienet kustannustehokkaat hankkeet) on riittämätön kasvavalla kaupunkiseudulla. HSL pitää valtion osallistumista jalankulun ja pyöräilyn hankkeisiin tie- ja ratahankkeita vastaavalla tavalla perusteltuna. Kuntayhtymän mukaan jalankulun ja pyöräilyn hankkeiden rahoitus onkin moninkertaistettava ja ulotettava kaupunkien katuverkkoon. Kuntayhtymän mukaan radanvarret mahdollistavat ihanteelliset pyöräilyolosuhteet (sujuva, katkeamaton ja tasainen pyöräväylä), joten pyöräilyn laatuikäytävien toteuttaminen ratojen varsille tulisi huomioida valtion uusissa infrainvestoinneissa ratoihin, jotka ovat käynnissä kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden toteuttamisen yhteydessä. Yhdessä lausunnossa tuotiin esiin huoli siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa on vaikea ottaa vakavasti, kun LVM edistää kovasti yksityisautoilua.

Oulun kaupunki esitti, että valtio osallistuu käpy-edistämishjelmien valmistelun kustannuksiin 50/50-periaatteella (kunnat/valtio).

6.2 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

Pyöräilykuntien verkosto ry pitää kuntien katuverkon tärkeimpien pyöräliikennekohteiden investointitukea koko edistämishjelman tärkeimpänä ja tarpeellisimpana uutena avauksena. Verkoston mukaan investointituen piiriin pääsevät kohteet tulevat todennäköisesti olemaan sellaisia pyöräväyliä, joilla on suurin potentiaali saada aikaan toivottua kulkutapamuutosta eli siirtymää lyhyistä automatkoista pyöräilyyn. Myös Liikennevirasto totesi erityisesti investointien tukemisen edistävän ohjelman kulkutapavoitteiden toteuttamista. Tärkeänä pidettiin sitä, että investointiohjelman toimenpiteet ohjataan vaikuttavuudeltaan parhaisiin kohteisiin.

Useat lausunnonantajat pitivät ehdotettua 15 M € / vuosi riittämättömänä, kun otetaan huomioon niiden kuntien ja kaupunkiseutujen, jotka voisivat tukea hyödyntää, lukumäärä, sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin investointitarpeet. Summaa pidettiin kuitenkin hyvänä alkuna. Pyöräilykuntien verkosto ry:n mukaan 30 M € vuodessa olisi summa, jolla pystyttäisiin muuttamaan pyöräliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä. Pyöräiliitto piti 15 miljoonaa euroa sopivana tasona vuodelle 2019 ohjelman käynnistyessä, mutta vuosille 2020-2023 Pyöräiliiton mukaan rahoituksen pitäisi olla 30 miljoonaa euroa. Liitto huomautti, että 30 miljoonaa euroa on alle 2 % kaikista liikenneinvestoinneista, kun jalan tai pyörällä tehdään kaikista matkoista noin 30 %. Liikenneviraston mukaan ohjelman toimenpiteiden edistäminen edellyttää lisärahoitusta valtiolta. Ohjelmassa tulisi lisäksi mainita, että kyseeseen tulisi uusi rahoitus, jotta kävelyn ja pyöräilyyn kohdennettava rahoitus ei heikentäisi muiden kestävien liikkumismuotojen edistämiseen käytettävää rahoitusta. Lausunnonantajien mukaan valtion tulisi varata lisärahoitusta maanteiden jalankulku- ja pyörätiehankkeisiin, koska liikenneturvallisuuden parantamisen lisäksi näillä hankkeilla on tärkeä merkitys lasten ja nuorten omatoimisen liikkumisen edistämässä ja siten tukee mm. ohjelman tavoitetta 5 (innostetaan ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään).

Lausuntoja antaneet kaupungit kannattivat esitettyä mahdollisuutta kohdentaa valtion tukea katuverkolle toteutettaviin kävely- ja pyöräilyhankkeisiin. Lausunnoissa katsottiin yleisesti, että valtiontueksi esitetty 50 % rahoitusosuus on riittävän korkea, jotta se kannustaa kuntia lisäämään omaa rahoitustasoaan. Kuitenkin esitetty 3 M € / vuosi katsottiin riittämättömäksi rahoitukseksi tavoitteiden toteuttamisen näkökulmasta. Esimerkiksi yksin Tampere ilmoitti investoivansa kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin 3-4 M € vuosittain. Rahoituksen jatkossa valtiolta toivottiin pitkäjänteisyyttä. Oulu esitti tuen saamisen ehdoksi, että kunnalla olisi laadittuna valtion tavoitteita vastaava kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Useissa lausunnoissa pidettiin tärkeänä, että rahoitus saadaan muualta, kuin perusväylänpidosta. Tampereen ja Turun kaupungit katsoivat, että kannustinjärjestelmä on luotava sellaiseksi, että investoinneilla haetaan seuduille parasta vaikuttavuutta. ELY-keskusten ja Varsinais-

Suomen liiton mukaan myös MAL-sopimuksiin osallistuvilla kunnilla tulisi olla mahdollisuus saada rahoitusta parhaimman vaikuttavuuden kattamiseksi.

HSL esitti, että ehtona saada valtion rahoitusta viisivuotisesta kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmasta tulee olla väylän hyvä laatutaso, koska kaupunkialueilla ja muilla tiiviin asutuksen ympäristöissä kävely- ja pyöräily-ympäristön parantaminen edellyttää myös autoilun houkuttelevuuden heikentämistä suhteessa kävelyn ja pyöräilyyn, mitä miellyttävä ja turvallinen väyläympäristö on omiaan edistämään.

Lausunnonantajat totesivat ulkoilureittien toimivan oleellisena katuverkkoa täydentävänä pyöräverkon osana, jota käytetään runsaasti työmatka- ja muuhun arkipyöräilyyn. Hyvin suunniteltujen ulkoilureittien merkitys on parhaimmillaan keskeinen pyöräilyn sujuvuuden ja houkuttelevuuden kannalta. Pyöräilykuntien verkosto toivoikin, että edistämishjelmaan lisätään seutu- ja kuntakohtaisten pääulkoilureittisuunnitelmien laatiminen toteutusohjelmineen. Suomen latu painotti terveysliikunnan näkökulman huomioimista valtion liikenneinvestoinneissa. Toisaalta tietyillä alueilla pyöräilyverkon pääkäyttäjärühmäksi on nähty virkistys- ja matkailupyöräilijät työmatkapyöräilijöiden sijaan, minkä johdosta joissakin lausunnoissa todettiin, että reittien suunnittelussa tulisi painottaa elämyksellisyyttä ja virkistysarvoa. Suomen latu kannattaa valtakunnallista panostamista taajamien välisiin pyöräteihin, sillä taajamien väliset pyörätiet ovat hyvin käytettyjä pyörälenkkeilyyn. Lausunnonantajien mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on tärkeää huomioida jalkakäytävien ja pyöräteiden määrän ohella niiden laatu.

Lausunnoissa tuotiin myös esiin huomio siitä, että kaupunkirakenteiden esteettömyyden huomioiminen on tärkeää vanhuspainotteisilla alueilla jalankulun edistämiseksi. Invalidiliiton mukaan kävelemisen ja pyöräilyn lisäämistä mahdollistaa se, että asumisen ja julkisten tilojen yhteydessä mahdollistetaan riittävät, esteettömät ja turvalliset liikkumisvälineiden säilytys- ja lataustilat, joten ehdotetun valtionavustuksen lisäksi tarvittavat tilavaraukset on otettava huomioon rakennusmääräyksissä ja -ohjeistuksissa.

Muutamissa lausunnoissa toivottiin opastemerkintöjen lisäämistä työmatkailun ja ulkoilun suosion lisäämiseksi. ELY-keskukset katsoivat, että pitkämatkaisen pyöräilyn toimenpiteiden osalta on syytä keskittyä reittien merkitsemiseen ja panostaa pyöräilyolosuhteiden parantamiseen kaupunkiseuduilla. Pitkän aikavälin tavoitteena Liikennevirasto kannattaa valtakunnallisen kaupunkiseutu- ja taajamia yhdistävän pyörätieverkon syntyä, sillä se tukisi erityisesti virkistyskäyttöä ja matkailua.

Oulu esitti uusiksi toimenpiteiksi pyöräilyn viitoituksen ja opastuksen toteuttamista uuden tieliikennelain mukaisilla merkeillä erityisesti kaupunkiseuduilla, autoliikenteen rajoittamiseen liittyviä toimenpiteitä keskusta-alueilla ja pyöräilyn parempaa huomioimista ja priorisointia liikennevaloissa.

Pyöräiliitto ehdotti uutta toimenpidettä otsikolla ”Kustannustehokkaiden jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisujen toteuttaminen alemmalla tieverkolla”, joka tarkoittaisi uusia ratkaisuja erillisen kevyen liikenteen väylien rakentamisen lisäksi, kuten esimerkiksi 1+2 tiet, joissa on pyörä- ja jalankulkukaistat tien molemmilla laidoilla. Kaistat olisivat moottoriajoneuvoliikenteen käytettävissä kohtaamistilanteissa. Pyöräiliiton mukaan edulliset ratkaisut vaativat usein nopeusrajoitusten alentamista, mutta tähän ei ole aina suostuttu elinkeinoelämän kuljetuksiin vedoten. Pyöräiliiton mukaan eivät voi olla ainoa lähtökohdat kyläteiden rakentamisessa, vaan jalankulun ja pyöräilyn rooli on huomioitava entistä paremmin - ja se on usein mahdollista tehdä kustannustehokkaasti nykyisellä väyläverkolla.

Toisaalta lausunnoissa huomautettiin, että valtion tuen kohdentamisessa tulee huolehtia, että kehittämisen kärkikunnat pääsevät aidosti tasapuolisina mukaan tukimenettelyyn eikä tuki kohdennu vain niihin kuntiin, jotka ovat aiemmin laiminlyöneet jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin kehittämisen. Lisäksi Joensuun kaupunki ehdotti, että ohjelman toimenpiteeksi lisättäisiin, että valtio lisää rahoitus-

taan erityisesti koulumatka - ja työmatkaliikenteen jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteiden poistamiseen valtion maantieverkolla.

Trafi pitää esitettyjä toimenpiteitä myönteisinä. Soveltuvan infrastruktuurin puuttuminen on edelleen suurimmassa osassa maata keskeisin turvallisuusriski ja este kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Trafi pitää valtiolle varattuja kustannuksia investointiohjelmassa pienenä, koska esimerkiksi viimeisimmän (2013) tarkastelun mukaan pelkästään Uudenmaan ELY:n jalankulku & pyöräily –hankekorissa oli 500 hanketta, joiden kustannusarvio yht. n. 460 M€.

Yhdessä lausunnossa esitettiin, että kävelyn suhteen tarvitaan erillisiä väyliä, koska kävely on hidasta verrattuna autoiluun ja pyöräilyyn.

Kun ohjelmaluonnoksessa ehdotetaan valtion tukia kaupunkien ja kuntien pyöräilyinfrastruktuurin parantamiseksi ja luonnoksessa ehdotetaan tukien saannin ehdoksi kunnassa laadittua kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa, Motiva totesi kannattavansa molempia ehdotuksia, mutta esitti kuitenkin lievennyksenä, että myös jokin kävelyn- ja pyöräilyedistämishjelmaa vastaava ohjelma (kuten viisaan liikkumisen edistämishjelmat) otettaisiin huomioon tuen edellytykset täyttävänä kriteerinä.

6.3 Kävely- ja pyöräilyväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen

Lausunnonantajat korostivat kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidon tärkeyttä ja sitä, kuinka päivittäinen hoidosta huolehtiminen on avainasemassa ympärivuotisen pyöräilyn mahdollistamiseksi. Lausunnoissa kritisoitiin nykyistä kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapitoa ja katsottiin, että talvihoidon merkittävä parantaminen on edellytys talvipyöräilyn lisäämiselle. Toimenpiteen 3.1 osalta esitettiin mittariksi uusittavan verkon kilometrimäärää/vuosi Toimenpiteen 3.2 osalta toivottiin entistä parempaa huomiointia valtion ja kuntien määrärahoissa.

ELY-keskuksen mukaan kävely- ja pyöräilyväylien talvikunnossapidossa suurimpia haasteita ovat puutteellinen liukkauden torjunta sekä lumen poiston viiveet ja puutteet toimenpideohjeissa. Haasteita hoidon tason vaihtelussa urakkarajoilla ja talvikunnossapidon laadussa voitaisiin parantaa mm. väyläverkon palvelutasoluokittelulla sekä uuden tyyppisillä alueurakan sopimusmalleilla. ELY-keskus pitää tärkeämpänä kehittää talvihoidon, kuin kuntoa koskevaa reaaliaikaista tiedottamista. Oulussa taas on otettu käyttöön talvihoidon etenemisen reaaliaikainen seuranta julkisessa internet-palvelussa.

Liikennevirasto ehdotti ohjelmaan uutta toimenpidettä otsikolla ”Päivitetään talvihoidon toimintalinjat.” Tämän osana kävelyn ja pyöräilyn väylien talvikunnossapitolinjaukset valtion liikennehallinnon osalta päivitetään hyödyntäen soveltuvien osien kokemuksia yhteisurakoista kuntien kanssa. Toimenpide ajoituisi keväälle 2018 ja sen vastuutahona olisi Liikennevirasto.

Lausunnonantajat huomauttivat asiavirheestä edistämishjelmassa 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. Ilmatieteen laitos muistutti, ettei pyöräilijöille ole tällä hetkellä omia (talvipyöräilyyn liittyviä) varoituksia. Autoilijoille tarkoitettu liikennesää ja jalankulkijoille tarkoitettut varoitukset eivät palvele kaikissa tilanteissa pyöräilijöitä. Olennainen osa varoitusten kehittämistä ovat havainnot. Pyöräilyväylien kunnosta ei ole havaintoja kuten ei myöskään jalankulkuväylien kunnosta. Tänä talvena Ilmatieteen laitos on kerännyt kansalaishavaintoja jalankulkureittien liukkaudesta meteorologin työn tueksi ja jalankulun kelimallin kehittämiseksi. Ilmatieteen laitos haluaa lisäksi kiinnittää huomiota jalankulun talviturvallisuuden parantamiseen.

ELY-keskuksien mielestä luvun taulukkoon tulisi lisätä tavoite kevyen liikenteen väylien luokittelusta eri palvelutasoluokkiin, sekä yhtenäisen palvelutason varmistaminen tärkeimmillä pyöräreiteillä yhteistyössä tien- ja kadunpitäjien kesken.

Joensuun kaupunki esitti harkittavaksi, että valtio kehittäisi tukijärjestelmää kävely- ja pyöräilyväylien korjausvelan poistamiseen ja kunnat voisivat hakea osarahoitusta tämän järjestelmän kautta omien kohteiden korjausvelan poistamiseksi. Tämä voitaisiin kytkeä osaksi infrastruktuuriin kohdistuvaa valtion tukea kuntien jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi.

OKM ja Liikenneturva nostivat esiin talvikunnossapidon haasteet työmatkapyöräilyn esteenä. Liikenneturva esittääkin toimenpide-ehdotuksena talvijalankulun turvallisuuden parantamista. Joka neljäs suomalainen kaatuu liukastumalla talvisin (Liikenneturva 2017), eikä liukastumiset ole vain vanhusten kansantauti, vaan koskettaa kaikkia ikään katsomatta. Iäkkäämmät tai muutoin vaikeasti liikkuvat voivat kuitenkin herkemmin rajoittaa omaa liikkumistaan talvella ulkona, jos pelkäävät liukastumisesta johtuvaa kaatumista. Liikenneturvan mukaan liukastumistapaturmien ehkäisyyn tarvittava keinovalikoima on laaja, ja yksi osa sitä on viestintä.

Pyöräiliitto lausui voivansa osallistua asiantuntijana tiedon tarpeen ja tiedonkeruutapojen suunnitteluun.

6.4 Kävely ja pyöräily osana matkaketjuja

Raision kaupunki toivoi, että ohjelmaan voisi mahdollisesti lisätä myös näkökulmia suurten kaupunkiseutujen segregoituvien alueiden mahdollisuuksista olla kiinteä osa liikenneketjuja myös kävelyn ja pyöräilyn näkökulmista, koska liikenneturvallisuus ja matkaketjut ovat kaupunkiseutujen pyöräilyn ja jalankulun edistämisen kannalta keskeisiä.

Invalidiliitto piti hyvänä, että ohjelmassa on nostettu yhtenä tavoitteena edistää pyörien sekä erilaisten liikkumista helpottavien välineiden kuljettaminen joukkoliikenteessä. Invalidiliitto huomautti, että on keskeistä, että joukkoliikennevälineisiin varmistetaan esteetön sisäänkäynti ja joukkoliikennevälineissä on varattu riittävästi tilaa kuljettaa ja kulkea erilaisilla liikkumisen apuvälineillä, lastenvaunuilla sekä pyörän kanssa ja tilan varaamista voidaan edellyttää esimerkiksi rahoituspäätöksissä.

Pyöräpaikoitusta pidettiin lausunnoissa tärkeänä asiana, jota kuitenkin parhaiten edistetään asema-kaavoituksessa/ulkotilan ja kiinteistöjen suunnittelussa paikoitusvaatimusten osalta.

Pyöräilykuntien verkosto lausui voivansa ottaa mieluusti kopin toimenpiteestä ”edistetään kaupunkipyöräjärjestelmien rakentamista ja kehittämistä eri kaupungeissa yhteistyössä eri toimijoiden kesken. Selvitetään mahdollisuudet ja tarve perustaa erillinen kaupunkipyöräfoorumi”.

ELY-keskus esittää, että myös asemanseudut tulisi huomioida taulukossa erityistä huomiota kiinnitettävänä kohteina. Kaikissa mainituissa kohteissa tulisi huomioida maanomistus ja pyöräpysäköinnin järjestämisen haasteet vastuun suhteen.

Liikenneviraston totesi, että pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjuilla voitaisiin korvata pitkiäkin seudullisia automatkoja. Tästä johtuen pyöräpysäköinti tulisi huomioida erityisen hyvin solmupaikkojen maankäytön suunnittelussa. Pyöräily osana palveluistuvaa liikennejärjestelmää sekä sähköavusteinen pyöräily ovat kiinnostavia kehityssuuntia. Myös Motiva Oy korosti laadukkaana pyöräpysäköinnin roolia liikenteen solmukohdissa toimenpiteenä pyöräilyn ja kävelyn huomioimiseksi matkaketjuissa.

Kemiönsaaren kunta piti luvun toimenpiteitä tärkeinä, koska ne voivat lisätä myös julkisen liikenteen käyttöä ja siten auttavat ylläpitämään julkisen liikenteen tasoa myös maaseudulla.

Pyöräliitto ehdotti kaupunkipyöräjärjestelmien toimenpiteessä mittariksi kaupunkipyöräjärjestelmissä olevien pyörien määrä, käyttäjämäärää sekä järjestelmillä ajettujen matkojen sekä kilometrien määrää. Yksi kansainvälisesti varsin suosittu mittari on matkaa per pyörä per päivä. Liitto pitää tätä hyvänä perusmittarina, joka kertoo paljon järjestelmän toimivuudesta.

Pyöräliitto ja Motiva kannattavat ajatusta kaupunkipyöräfoorumin tai laajemman -foorumin perustamisesta ja ovat mielellään aktiivisia asiassa.

THL nosti esiin työpaikkojen pukuhuonemahdollisuuksien tarpeen osana matkaketjua, koska monelle työmatkapyöräily tai -kävelyn tai -juoksun este voi olla puuttuvat pukuhuone ja suihkutilat työpaikalla. Oulun kaupunki esitti pyöräpysäköintiä käsittelevään kohtaan, että pyöräpysäköinnille tulisi voida ottaa tilaa autojen kadunvarsipysäköinnistä. Oulu esitti toimenpiteessä 4.1 vastuutahoksi asemanseudun omistavaa tahoa (koska tämä ei aina Liikennevirasto tai kunta). Toimenpide 4.3: Kaupunkipyörät ovat olleet Helsingissä menestys ja 14 % niiden käyttäjistä on tehnyt matkansa ennen henkilöautolla. Oulu näkee, että tästä johtuen valtion olisi perusteltua olla tukemassa kaupunkipyöräjärjestelmien käynnistämistä kaupungeissa myös taloudellisesti.

6.5 Liikkumisen ohjaus

Useat lausunnonantajat totesivat liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden olevan olennainen osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

Luvussa esitettyä toimenpidettä, jossa työpaikkojen liikkumissuunnitelmat otetaan käyttöön osana rakennuslupakäytäntöjä, ei pidetty lausunnoissa hyvänä. Suunnitelman katsottiin olevan ristiriidassa hallituksen norminpurkutavoitteen kanssa ja uskottiin jäävän tosiasiallisesti käytäntöön soveltamatta. Suunnitelman kytkeminen rakennuslupamenettelyyn katsottiin kaupunkien lausunnoissa mahdottomaksi. Lisäksi liikkumissuunnitelman tekemisen rakennuslupavaiheessa ei katsottu vaikuttavan yritysten sijoittumispäätöksiin. Erityisesti Turun kaupunki ELY-keskus pitivät toimenpidettä huonona. Toisaalta pidettiin hyvänä, että työpaikkojen liikkumissuunnitelmiin kiinnitetään huomiota. Lisäksi liikkumissuunnitelma osana rakennuslupakäytäntöä vaikuttaa vain uudisrakennukseen muuttaviin työpaikkoihin. HSL:n mukaan Belgian mallia, jossa kaikki yli 100 hengen työnantajat on veloitettu liikkuvuussuunnitelmien laadintaan, tulisi soveltaa Suomeenkin. YM:n mukaan liikkumissuunnitelman sijaan kannattaisi korostaa arkiliikuntaa tukevien olosuhteiden edistämistä kiinteistöissä. Pyöräpysäköinnin ja sosiaalitoimien järjestäminen kannattaa tuoda vahvemmin mukaan rakennuslupaharkintaa ohjaaviin kuntien rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin.

Pyöräilykuntien verkosto ry: Liikkumisen ohjauksen valtionavun kokonaissumma pitäisi nostaa nykyisestä ja ohjelmaluonnoksessa esitetystä 0,9 miljoonasta eurosta 1,5 miljoonaan euroon / vuosi. (nykytaso on riittävä vain, jos kuntien edistämishjelmien rahoitus toteutetaan erikseen noin 0,6 M € / vuosi, kuten edellä on kommentoitu).

Pyöräilykuntien verkosto ehdotti toimenpiteeseen ”Kehitetään päiväkotien ja koulujen liikunta- ja liikennekasvatusta yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.” seuraavia lisäyksiä: ”Edistetään koulujen liikkumissuunnitelmia sekä Turvallisten ja sujuvat reitit -kouluun toimintamallin (ns. Lappeenrannan malli) laajentamista valtakunnalliseksi. Kiinnitetään erityishuomiota koulujen ja päiväkotien liikenneympäristön rauhoittamiseen. Suunnitellaan ja toteutetaan ”Pyöräkoulu” -konsepti yhteistyössä Liikkuva koulu -ohjelman kanssa.” Toimenpiteeseen ”Jatketaan nykyisiä, hyviksi havaittuja toimenpiteitä, esim. erilaisten kampanjoiden ja tilaisuuksien järjestämistä (Pyöräilyviikko, Vuoden pyöräilykunta, Kilometrikisa, Pyöräilytalvi –kampanja).” Pyöräilykuntien verkosto ehdotti lisättäväksi, että toteutetaan

kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman lanseeraamista palveleva sekä nykyisiä kävelyn ja pyöräilyn kampanjoita vahvistava laaja kansalaisille suunnattu viestintäkampanja.

STM pitää tärkeänä, että kannustetaan eri-ikäisiä ihmisiä valitsemaan kävely ja pyöräily ainakin osalla kulkumatkoistaan ja osana matkaketjuja sekä luoda mahdollisuuksia näille valinnoille. Työikäisten liikkumisvalinnat ovat keskeisiä tavoiteltaessa automattojen korvaamista ja lapsena ja nuorena omaksutut liikkumistottumukset vaikuttavat aikuisiällä. STM:n mukaan on myös tärkeää tiedostaa kävelyn ja pyöräilyn suuri merkitys myös ikääntyneiden ulkoilun, virkistuksen ja toimintakyvyn ylläpitämisen näkökulmasta.

Pyöräiliön lausunnon mukaan liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tason pitäminen 0,9 miljonnassa on varsin vaatimatonta. Valtionavustus tulisi nostaa ainakin 1,5 miljoonaan, jotta sen avulla voitaisiin rahoittaa yhä suurempia kampanjoita. Valtionavustus on ollut merkittävä tekijä pyöräiliön ja jalankulun nousussa viime vuosina. Tätä nousua tulisi tukea yhä suuremmilla satsauksilla. Motiva ja Keravan kaupunki totesivat, että olisi olennaista kohdentaa toimenpiteitä myös ikääntyneisiin liikkujiin ja eläkkeelle jääviin, muun muassa hyvinvointihyötyjen saavuttamiseksi. Keravalla on helpotettu pyöräilytempauksin myös maahanmuuttajien kokouksia.

THL korosti lapsiin ja nuoriin korostuvaa liikkumisen ohjausta kansanterveydelle pitkällä aikavälillä saatavien näkyvien parannuksien saavuttamiseksi. HSL:n mukaan lasten ja nuorten parissa liikkumisen ohjausta tulisi kohdentaa erityisesti kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi uusia innostamistapoja käytäen.

Lausunnoissa toivottiin myös jonkin verran liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden kohdistumista tiedon levittämiseen muun muassa hyviksi havaittuja käytänteitä koskien.

OKM toivoi muun muassa, että luvun viimeiseen kappaleeseen lisätään myös Liikkuva koulu – ohjelman, joka tekee määrätietoista liikkumisen ohjaustyötä myös kävelyn ja pyöräilyn osalta, yhteistyössä esim. Pyöräilykuntien verkoston kanssa.

Liikenneturva totesi, että Liikenneturvan toiminnassa keskeinen osa on kouluissa ja oppilaitoksissa tehtävällä liikennekasvatuksella. Liikenneturvan kehittämällä toimintamalleilla on merkittävä rooli liikennekasvatuksessa eri luokka-asteilla ja eri oppiaineissa. Monet näistä sopivat mainiosti ohjelmaluonnoksessa kirjatus tavoitteen 5 alle ja Liikenneturva toivoisi panostuksensa huomiointia tässä kohdassa. Liikenneturva ehdotti myös, että kypärän käytön edistäminen tulisi olla nimettynä myös toimenpide-ehdotuksiin, sillä luulo siitä, että kypärän käyttö vähentäisi pyöräilyä ei pidä paikkansa.

6.6 Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittäminen

Joidenkin lausunnonantajien mukaan luvusta jäi etäselväksi, miten tai kenen on ajateltu kannustavan tai tukevan kävelyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittämistä. THL:n mukaan teksti välitti turhankin yksipuolisen kuvan palveluiden kehittämisen mahdollisuuksista ja lisäämällä maininta perhe- ja erityisliikunnan palveluiden ja välineiden kehittämisestä monipuolistaisi näkökulmaa tässä kappaleessa.

ELY-keskus lausui, että luvussa olisi mainitsemisen arvoista myös citylogistiikan kehittäminen huomioiden pyöräilyliikennemuotona. Kaupunkilogistiikkaa hoidetaan useissa maissa pyörillä ja Suomessakin siitä on esimerkkejä. Liikenneviraston teettämä tutkimus citylogistiikkaratkaisujen konsepteista ja ohjelmoinneista valmistui viime vuonna. Mm. Turku oli ko. tutkimuksessa pilottialueena.

Valpastin Oy lausui luvussa esitetyistä toimenpiteistä seuraavaa: ”Kuntien tulisi mahdollistaa erilaisten kävelyä ja pyöräilyä edistävien palvelumallien syntyminen tai niiden syntymistä ei saisi ainakaan erityisesti hidastaa. Jos esimerkiksi jokin kiinteistö olisi halukas omalla kustannuksellaan parantamaan kiinteistön pyöräpysäköintiä, tai, jos kiinteistö haluaisi ottaa parkkiruudun kiinteistönsä edessä pyöräpysäköintikäyttöön ja olisi valmis maksamamaan katutilan käytöstä aluevuokraa, tulisi tämä mahdollistaa. Esimerkiksi autotallin käyttötarkoituksen muutos pyöräpysäköinniksi tulisi mahdollistaa kevyellä lupamenettelyllä ilman täysimääräistä rakennuslupakäsittelyä, jos muutoksesta ei aiheudu minkäänlaisia vaaraa tai ongelmaa terveydelle, paloturvallisuudelle ym. terveellisen ja turvallisen ympäristön tunnusmerkille. Tällä hetkellä esimerkiksi autotallin käyttötarkoituksen muutos pyöräpysäköinniksi vaatii täysimääräisen rakennuslupamenettelyn, joka on itse pyöräpysäköinnin parantamiseen nähden raskas ja kallis toimenpide. Myös pyörätelineen asentaminen parkkiruutuun edellyttää tällä hetkellä monimutkaista, raskasta ja vuosittain muuttuvaa lupamenettelyä.”

Liikenneturva toivoi lausunnossaan, että kaupunkipyöräjärjestelmien yhteydessä kehitettäisiin myös kypärän käytön lisäämisen mahdollisuuksia.

6.7 Pyörämatkailun kehittäminen

Pyöräilykuntien verkosto ry ehdotti lisäyksenä tekstiin, että EuroVelo -reitit kannattaa nähdä ensisijaisesti runkoreitistöinä ja markkinointikanavana, jota voidaan hyödyntää monella tavalla. Tärkeimmässä roolissa ovat alueelliset reitistöt (maakunnalliset ja ylismaakunnalliset), jotka luovat pohjan koko pyörämatkailulle ja linkittyvät EuroVelo -reitteihin. Alueellisten reittien persoonallinen tuotteistaminen alueen erityispiirteet huomioiden on luontevaa. Markkinointi ja viestintä on helpompi koordinoida yhteistyössä paikallisten, alueellisten ja maakunnallisten julkisten matkailutoimijoiden kanssa.

Pyöräilykuntien verkosto ry:n mukaan pyörämatkailun koordinoitikeskuksen tarve on jo pitkään ollut ilmeinen, jonka johdosta Pyöräilykuntien verkosto ehdottaa muutoksena toimenpiteeseen 7.3, että ”Perustetaan pyörämatkailun koordinoitikeskus vastaamaan pyöräreittien kehittämisestä, ylläpidosta, koordinoinnista ja markkinoinnista.” Pyöräilykuntien verkosto lausui ottavansa tästä mieluusti kopin omalta osaltaan ja saa mainita nimeltä vastuutahojen luettelossa. Karelia AMK Joensuusta, jossa ovat tehneet EuroVelo -kehittämistyötä kaikkein ansiokkaimmin Suomessa EV13 osalta, kannattaisi Pyöräilykuntien verkoston mukaan laittaa myös vastuutahoksi toimenpiteeseen 7.3.

Liikennevirasto kannattaa EuroVelo-reittien EV10 ja EV 11 osalta merkintää maastoon ja korostaa digitalisaation hyödyntämisen tuomia mahdollisuuksia pyörämatkailureittien markkinoinnin parantamiseksi.

Kuopion kaupunki lausui, että maastopyöräilyn edistäminen edellyttää rahoitusmallien lisäksi yhteinäistä ohjeistusta reittien vastuukysymyksistä, niistä sopimisesta mahdollisesti kolmannen osapuolen vastatessa reitin kunnossapidosta. Lisäksi Kuopion kaupungin mukaan on tarpeen määrittää esim. osana maastoliikennelakia yleiset liikennesäännöt pyörällä maastossa liikkumisesta.

YM totesi, että on syytä huomioida, että maastopyöräilyn toimintaympäristö on hyvin erilainen kaupunkiseutujen lähimetsissä ja kansallispuistoissa tai valtion retkeilyalueilla. Kaupunkiseutujen lähimetsissä maastopyöräilijöiden tarvitsemat polut on tarpeen erottaa kävelijöille tarkoitetuista poluista, kun taas kansallispuistoissa tai retkeilyalueille kävelyn ja maastopyöräilyn reittejä voidaan osittain yhdistää, käyttöpaineesta riippuen. YM huomautti myös, että Outdoors Finland nettisivuilla Suomen pyörämatkailureitit ovat hyvin esitetty, eikä ole tarvetta luoda uutta pyörämatkailun portaalia, niin kuin toimenpiteessä 7.1. mainitaan.

Motiva: Pyörämatkailun kehittämisessä täytyy huomioida kestävyys, jottei matkailun kehittäminen johda kasvihuonekaasupäästöjen kasvamiseen tai kestäväen kehityksen vastaisiin toimenpiteisiin kokonaisuutena arvostellen.

6.8 Lainsäädännön ja ohjeistuksen kehittäminen

Liikennevirasto lausui kiinnittävänsä huomiota kävelyn ja pyöräilyn edistämisen säädöspohjaan. Pyöräilyliiton näkemyksen mukaan edistämishjelman luonnoksen väite siitä, että Liikenneviraston vuonna 2014 valmistunut Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohje olisi ajankohtainen ja palvelisi hyvin tarpeitaan, ei pidä paikkaansa. Pyöräilyliiton mukaan ohje soveltuu heikosti kaupunkiliikenteen suunnitteluun ja sitä sovelletaan vain, koska muutakaan valtakunnallista ohjetta ei ole ollut. Pyöräilyliiton mukaan tämän johdosta ohjeen uudistaminen tulisi liittää toimenpiteiden joukkoon. Pyöräilyliitto ehdottaakin uutta toimenpidettä: ”Liikennevirasto valmistelee uudet erilliset ohjeet jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluun ohjeen 11-2014 ”Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu” tilalle. Pohjana tulee käyttää viimeisintä tutkimustietoa ja alan ammattilaisten kokemuksia.”

Pyöräliitto esitti myös huolensa siitä, että 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. Pyöräliitto ehdottaakin uutta toimenpidettä: ”Liikenneviraston kaikki liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen liittyvät ohjeet käydään läpi, ja jalankulun sekä pyöräilykenteen suunnitteluun liittyvät kohdat päivitetään vastaamaan nykyajan vaatimuksia.” Pyöräliitto esitti kolmantena uutena toimenpiteenä, että ”toteutetaan jalkakäytävien, pyöräteiden ja muiden pyöräilyväylien talvikunnossapidosta ohjeistus ja tarkistetaan Liikenneviraston nykyiset talvikunnossapidon ohjeet muiltakin osin ja lisätään niihin tarvittaessa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden huomiointia.”

Joensuun kaupunki: Ohjelmaluonnoksen asiassa 6.8 on määritelty lainsäädännön ja ohjeistuksen kehittämisasioita. Tähän osioon tulisi lisätä myös pyöräilijän oman vastuun lisääminen siitä, että pyöräilijä käyttää vain pyöräilyyn sallittuja väyliä. Esimerkiksi jalkakäytävällä pyöräily on ongelma, mihin tulisi löytää ratkaisuja, koska jalkakäytävällä pyöräily aiheuttaa hyvin usein vaaratilanteita ja turvattuuden tunnetta jalankulkijoille. Lainsäädännöllä ja ohjeistuksella pitäisikin pyrkiä nykyistä tehokkaammin ohjaamaan pyöräilijöitä esimerkiksi pyöräilyn pääreiteille. Tässä on myös infrastruktuurin kehittämistoimenpiteillä ja valistuksella suuri merkitys.

HSL totesi, että kävelyn ja pyöräilyn edistämisen huomiointi lainsäädännön kehittämisessä on tärkeää ja raportin sivulla 29 mainittu uusi liikennemerkki pyöräkadulle on erittäin kannatettava toimenpide. Pyöräkatu-merkillä on mahdollista parantaa pyöräilyolosuhteita suhteellisen helposti, kunhan väylä ja sen ympäristö osaltaan ohjaavat noudattamaan pyöräkatumerkkiä (psykologinen ohjaavuus).

Lausunnonantajien mukaan pyöräteiden suunnitteluohjeistuksessa pyörä- ja kävelytiet tulee suunnitella sujuviksi, miellyttäväiksi ja turvallisiksi, sekä nykyinen lainsäädäntö tulisi tarkistaa pyöräilyä tukevaksi. Vantaan kaupungin mukaan suunnittelussa tulee jatkossa huomioida erilaiset sähköavusteiset kulkuneuvot, mm. sähköpyörät, laatikkopyörät ja henkilökuljettimet. Uutta/päivitettyä suunnitteluopasta toivottiin usean lausunnonantajan toimesta. Vantaa esitti myös, että Liikenneviraston kulkulaari.fi-sivustoa voisi kehittää vastaamaan paremmin suunnittelun tarpeita; esim. uutiskirjeet käyttäjille muutama per vuosi.

6.9 Hallinnon rakenteiden kehittäminen ja poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen

Invalidiliitto huomautti, että viisaan liikkumisen suunnitelmissa sekä pyöräilykuntien verkoston suunnitelmissa, kehittämishankkeissa ja tutkimuksissa tulee huomioida myös henkilöt, joilla on kävelyn vaikeuksia ja jotka liikkumisessa käyttävät apunaan erilaisia liikkumisen apuvälineitä.

Lausuntojen mukaan valtion tulee varmistaa, että jokaista kuntaa tuetaan kaikin keinoin oman strategiansa tai edistämishjelmansa valmistelussa ja autetaan toteuttamisessa. Pyöräilykuntien verkoston mukaan suurin osa suurin osa kuntien kävelyn ja pyöräilyn strategioista ja edistämishjelmista on tehty viime vuosien Liikenneviraston myöntämän Liikkumisen ohjauksen valtionavun vauhdittamana. Pyöräilykuntien verkoston mukaan tämä toimintamalli on ollut hyvä ja sitä voidaan vahvistaa, mutta toinen vaihtoehto voisi olla oman erillisrahoituksen suuntaaminen edistämishjelmien ja viisaan liikkumisen suunnitelmien tekoon.

ELY-keskusten mukaan pyöräilijöiden liikennesääntötuntemusta olisi tarve parantaa ja erityisesti koulujen opetussuunnitelmissa asiaa tulisi nostaa voimakkaammin esiin.

Tampereen kaupunki korosti rahoituksen merkitystä toimenpiteiden toteuttamisessa, sillä kaupungin näkemyksen mukaan jo aikaisemmissa ohjelmissa tunnistetut toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat jääneet toteutumatta, koska niihin ei ole kohdennettu rahoitusta eikä työn tekemiseen ole osoitettu henkilöresursseja. Edistämishjelmassa onkin Tampereen mukaan aiheellisesti todettu tarve sekä nostaa rahoitustasoa että osoittaa kävelylle ja pyöräilylle vastuuhenkilöt kaikilla hallinnon tasoilla. Lisää resursseja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen katsoi myös HSL tarvittavan; se piti lisäresursseja ja vastuuhenkilöiden nimeämistä ehdottomana edellytyksenä toimenpiteiden toteuttamiseksi. Lisäksi HSL:n mukaan valtionhallinnon tulisi tukea systemaattisesti kestävän liikenteen järjestöjen työtä, kuten ohjelmassa on ehdotettu. Valtion liikuntaneuvoston mukaan kunnat ovat kävelyn ja pyöräilyn edistämässä avainasemassa, ja kuntien herääminen asian pariin edellyttää valtionhallinnolta taloudellisia panostuksia asian edistämiseksi.

Motiva nosti lausunnossaan esille, että poikkihallinnollista yhteistyötä tehdään tällä hetkellä muun muassa Motivan ylläpitämän viisaan liikkumisen verkoston (VILI) kautta.

OKM:n mukaan olisi tärkeää nostaa selkeästi ja vahvasti esiin pyöräilyn yhteiskunnallisia kannustimia. Verotuksellisia sekä työnantajien välillisiä ja välittömiä tukia pyöräilylle (raha, tarvikkeet, edut) tulisi kehittää pyöräilyyn kannustamiseksi.

6.10 Taloudelliset ohjaukeinot

Raision kaupunki: Joissakin tapauksissa myös vähävaraisuus voi haitata kulkuvälineiden hankintaa ja korjaamista. Tämän näkökulman huomioinen strategisella tasolla edistää kaupunkiseutujen eheyttä ja alueellista yhdenvertaisuutta.

Lausunnoissa tuotiin esiin, että työmatkojen sujuvuuteen vaikuttavat myös asianmukaiset sosiaalililat ja pyörävarastot työpaikoilla, minkä johdosta tulisi luoda yrityksille ja yhteisöille kannustimia tällaisten tilojen luomiseen. Useissa lausunnoissa tuotiin esiin taloudellisten ohjaukeinojen tarve pyöräpysäköinnin parantamistoimenpiteille vanhassa rakennuskannassa (erityisesti vanhojen taloyhtiöiden tilanteen parantamiseksi). Toisaalta YM lausui, että muutaman kunnan rakennusjärjestyksissä edellytetään laadukasta pyöräpysäköintiä, eikä valtionavustusmenettely pyöräpysäköinnin kehittämiseksi kiinteistöissä ole välttämättä luonteva toimintamalli, eikä avustusta pyöräpysäköinnin parantamistoimenpiteille tästä syystä pitäisi esittää toimenpiteenä.

Tampereen kaupunki ehdotti kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa linjattujen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman rinnalla sellaisten toimenpiteiden miettimisen, joilla vaikutetaan autoilun houkuttelevuuteen. Edistämishjelmassa on mainittu henkilöauton käyttöön ohjaavien kannustinten purkamisen, joista hyvinä esimerkkeinä ovat

työpaikkojen vapaa pysäköintietu ja työmatkojen verovähennysoikeus. Näiden rinnalle Tampere nostaisi tarkasteltavaksi myös työpaikkojen mahdollisuuden saada verovähennysoikeuden toteuttamiin kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteille sekä kaupunkiseutujen ruuhka- tai muut maksut, joilla rahoitettaisiin alueella kestävän liikkumisen hankkeita. Myös ympäristöministeriön mukaan valtion on omalta osaltaan luotava sellaisia taloudellisia kannustimia, joilla ohjataan kestävien kulkutapojen käyttöön.

Kuntaliitto korosti, että edistämishjelman toimenpiteiden priorisoinnissa tulisi huomioida toimenpiteiden vaikuttavuus suhteessa tavoitteisiin, kuten kulkutapasiirtymiin, turvallisuuteen ja päästöihin, sekä myös toimenpiteiden vaikuttavuuden aikajänne ja totesi, että ohjelma sisältää hyviä aloitteita taloudellisten kannustimien kehittämiseksi.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan edistämishjelmassa esitetty toimenpide-ehdotus 10.1. ”Kehitetään liikenteen verotusta ja/tai hinnoittelua niin, että kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus henkilöautoon verrattuna kasvaa” on jo toteutettu ja sen kehittämistarpeita seurataan aktiivisesti. VM:n mukaan työnantajan tarjoaman pysäköintiedun verotuksen voitaisiin arvioida lisäävän verotuloja jonkin verran, mutta kun otetaan huomioon edun määrittämiseen liittyvät ongelmat, ei valtiovarainministeriö pidä muutosta kokonaisuutena arvioiden kannatettavana. Lisäksi valtiovarainministeriön käsityksen mukaan työmatkojen kulkemiseen omalla autolla vaikuttavat ensisijaisesti muut tekijät kuten esimerkiksi asuinpaikka, työajat ja julkisten kulkuneuvojen käytettävyys.

Valtiovarainministeriön mukaan matkakuluvähennyksen rakenteen uudistaminen kilometripohjaiseen malliin on sinällään kannatettava ajatus. Asiasta ei kuitenkaan tällä hetkellä ole vireillä lisäselvityksiä eikä asian edelleen selvittämistä ole valtiovarainministeriön käsityksen mukaan pidetty ajankohtaisena juuri tällä hetkellä. Kyse olisi työvoiman liikkuvuuden näkökulmasta haastavasta asiasta. Lisäksi Valtiovarainministeriön mielestä liikunta- tai kulttuurisetelitä ei ole tarkoitettu käytettäväksi liikuntavälineiden hankintaan tai huoltoon eikä valtiovarainministeriö pidä laajentamista perusteltuna.

Toisaalta lausunnoissa pidettiin veronmuutosehdotuksia valtion omimpina ohjauskeinoina, joilla pystytään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen ja johdonmukaisilla verotusmuutoksilla voitaisiin saada aikaan pysyviä kulkutapamuutoksia. Useat lausunnonantajat, muun muassa kaupungit, Trafi ja HSL, pitivät verotuskäytäntöjen kehittämistä/hinnoittelua kävelyn ja pyöräilyn kannalta suotuisammaksi erittäin kannatettavana ja vaikutuksellisenä toimenpiteenä. Lausujat katsoivat, että vapaasta pysäköintiedusta luopuminen ja kilometripohjaiseen, kulkutavasta riippumattomaan verovähennykseen siirtyminen vaikuttaisivat tehokkaasti kestävän työmatkaliikkumisen lisäämiseksi. Muun muassa Vantaa piti tärkeänä sitä, että kaupunkiseuduilla verotusta kehitetään siten, että kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus autoiluun verrattuna kasvaa. Trafi piti huomioita pysäköintiedusta ja verovähennysoikeudesta erittäin kannatettavina.

Lausunnonantajista erityisesti HSL ja Oulu pitivät sähköpyörien hankintatukea erittäin tervetulleena ehdotuksena, koska sähköpyörät houkuttelisivat myös autoilijoita pyöräilemään HSL:n viisaan liikkumisen kokeiluiden mukaan. Oulu piti sähköpyörien hankintatuen 3 Me/v rahoitusta riittämättömänä. Trafi ja OKM suhtautuivat esitettyyn sähköpyörien hankintatukeen varauksella, koska nykyisen tutkimustiedon valossa ei ole vahvaa näyttöä siitä, että tuki kohdistuisi merkittävässä määrin henkilöauton käytöstä sähköpolkupyörän käyttäjiksi siirtyviin. Hankintatuki kohdistuu todennäköisesti tavallisesta polkupyörästä sähköpyörään siirtyviin. Trafina mukaan hankintatukea on vaikea kohdistaa niin, että se tukisi uusia ostajia ja tuen vaikutus jäisi heikoksi, koska sähköpyöriä hankintaan ilmeisesti ei ole vielä tarpeeksi. Lisäksi OKM:n mukaan ensisijaisesti tulisi tukea täysin fyysisesti aktiivista kulkutapaa, eli tavallista pyöräilyä.

Trafi esitti, että kun hankintatukeen suunniteltu 3 M€ vuotuinen panostus on suuri suhteessa esitettyihin infrastruktuuriin kohdistuviin investointeihin ja niiden merkitykseen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, tulisi esitetty 3M€ siirtää infrainvestointeihin sähköpyörien hankintatuen sijaan.

Motiva piti luonnoksessa esitettyjä taloudelliset ohjauskeinot järkevinä ja perusteltuina. Lisäyksenä Motiva ehdotti, että olisi syytä pohtia mahdollisuutta edistää työpaikkojen liikkumisen ohjausta taloudellisin ohjauskeinoin esimerkiksi myöntämällä tukea työpaikkakohtaisten liikkumissuunnitelmien tekoon.

Valtion liikuntaneuvosto totesi, että kunnianhimoiset valtakunnalliset tavoitteet edellyttävät, että kävelylle ja pyöräilylle annetaan oma tunnustettu asemansa liikennejärjestelmän kehittämisessä ja kunnossapidossa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kokonaisbudjetti on noin 3,2 miljardia euroa, josta noin 30 miljoonaa euroa kohdentuu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Määrärahan suuruutta ei vuosittain seurata. Myös henkilöstöresurssit ovat ilmiön laajuus ja kehittämistarpeet huomioiden niukkoja. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuuluu LVM:ssä yhden virkamiehen vastuulle. Liikennevirastossa on käytettävissä 1,3 henkilötyövuotta asian edistämiseen. Valtion liikuntaneuvosto lausui kannattavansa ohjelmassa esitettyjen viisivuotisen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman ja valtakunnallisen pyöräilyverkon parantamista sekä pyöräteihin liittyvän korjausvelan poistamista.

6.11 Seuranta

Lausunnonantajat pitivät tavoitetta terveyden edistämisen sekä hyvinvointikertomusten ja –suunnitelmien näkökulmasta tärkeänä, sillä systemaattisesti kerätylle ajantasaiselle tiedolle koettiin olevan suuri tarve. THL totesi väestötutkimusaineistojensa tarjoavan hyviä indikaattoreita kävelyn ja pyöräilyn mittaamiseen ja seurantaan yksilötason terveystäytymisenä. Pyöräliiton mukaan seurantamittareissa voisi mainita Liikenneviraston tienkäyttäjille tekemä talvihoidon kyselyn.

Liikennevirasto pitää seurannan osalta tärkeänä, että seurattaisiin kestävästä liikkumisesta kokonaisuutena: kävelyä, pyöräilyä ja niiden roolia matkaketjuissa. Seurantaan olisi hyvä sisällyttää myös onnettomuustilastojen seuranta. Seurantamenetelmät voidaan määritellä tarkemmin tehtäessä toimenpidesuunnitelmaa edistämishjelman jalkauttamiseksi.

Pyöräliitto ehdotti, että kuntien ja ELY-keskuksien tahoillaan keräämästä koneellisesta jalankulun ja pyöräliikenteen laskennasta saatavien tietojen kerääminen yhteen tulisi ottaa yhdeksi toimenpiteeksi, jonka vastuutahona olisi Liikennevirasto. Tiedot tulisi julkaista avoimena datana.

Tampereen kaupungin mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tulee näkyväksi vasta kun näille on käytössä omat budjetit. Edistämishjelmassa erillinen budjetointi ei tule esille ja Tampere pitää tärkeänä, että ohjelmaa täydennettäisiin tältä osin. Budjettien toteumista on seurattava ja toimenpiteiden vaikuttavuuden seurantaan määriteltävä mittarit.

Vaasan kaupunki totesi, että kun pyöräilyn tavoitteet on sidottu valtakunnallisesti ja myös kaupungeissa kulkutapaosuuden kasvattamiseen ja kulkutapaosuus määritetään 6 vuoden välein henkilöliikennetutkimuksessa, on kuntien tasolla pyöräilyn seuranta harvoin tehtävällä valtakunnallisella tutkimuksella hankalaa. Kaupungin mukaan seuranta tulisi olla vuosittaista ja menetelmä sellainen jota kunnat voivat tehdä itse. Lisäksi sen tulisi olla vertailukelpoista eri kuntien ja alueiden välillä. Myös Oulu toivoi, että LVM kannustaisi kaupunkeja seuraamaan tai raportoimaan kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksiaan paremmin.

Varsinais-Suomen liitto pitää tavoiteltavana toimenpiteiden mitattavuuden parantamista niin, että toimenpiteet paikannettaisiin sinne, missä ne lisäävät tehokkaimmin kävelyn ja pyöräilyn määriä. Samalla mittaristo palvelisi maakuntien, seutujen ja kuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien seurannan kehittämistä, toimenpiteiden priorisointia ja toimenpiteisiin rahoitusavustuksen hakua. Suurimpien kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa on hyvin paljon samoja tavoitteita, joten samaa mittaristoa voitaisiin näin ollen käyttää myös MAL-sopimuksia solmittaessa ja niiden vaikuttavuutta seurattaessa.

Sama mittaristo helpottaisi myös valtakunnallista ja kaupunkiseutujen välistä vertailua. Tämänhetkiset mittarit eivät kerro toimenpiteiden vaikuttavuudesta, vaan enemmän niiden toimeenpanosta. Varsinais-Suomen liiton mukaan LVM:n tulisi luoda kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteille myös jonkinlainen vaikuttavuusanalyysimenetelmä, mikä parantaisi toimenpiteiden priorisointia ja ohjaisi investoinnit tehokkaasti sinne, missä niistä eniten on hyötyä.

Liikenneturva lausui kannattavansa ehdotettuja seurantamittareita ja ehdotti, että turvallisuudessa tapahtuneita muutoksia seurataan muutoinkin, kuin poliisin tietoon tulleiden tieliikenneonnettomuuksien tilastoja katsomalla. Liikenneturva kritisoi, että sen rooli seurantatietojen tuottajana ei näy toimenpiteissä lainkaan, vaikka Liikenneturvalla on vuosikymmenten kokemus tietojen keruusta.