

# Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet

Mannola Max, Aavajoki Saara, Koramo Marika, Lamuela Carlos, Päivänen Jani

VALTIONEUVOSTON SELVITYS- JA  
TUTKIMUSTOIMINNAN JULKAISUSARJA 2021:53

[tietokayttoon.fi](https://tietokayttoon.fi)

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53

# Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet

Mannola Max, Aavajoki Saara, Koramo Marika, Lamuela Carlos,  
Päivänen Jani

Valtioneuvoston kanslia Helsinki 2021

**Julkaisujen jakelu**

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston  
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-  
arkivet Valto

[julkaisut.valtioneuvosto.fi](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi)

**Julkaisumyynti**

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston  
verkkokirjakauppa**

Statsrådets  
nätbokhandel

[vnjulkaisumyynti.fi](http://vnjulkaisumyynti.fi)

Valtioneuvoston kanslia

© 2021 tekijät ja valtioneuvoston kanslia

ISBN pdf: 978-952-383-398-2

ISSN pdf: 2342-6799

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2021

## Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet

### Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53

**Julkaisija** Valtioneuvoston kanslia

**Tekijä/t** Mannola Max, Aavajoki Saara, Koramo Marika, Lamuela Carlos, Päivänen Jani

**Kieli** suomi

**Sivumäärä** 177

#### Tiivistelmä

Valtakunnallisiin liikennepoliittisiin tavoitteisiin sisältyy kävelyn ja pyöräilyn yhteenlasketun osuuden nostaminen 30 prosentilla (matkoista) sekä liikenteen kokonaispäästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Tutkimuksen päätavoitteena oli kartoittaa tietoa, jolla voidaan nopeuttaa näiden tavoitteiden toteutumista. Työssä etsittiin ja arvioitiin vaikuttavimpia keinoja edistää kävelyä ja pyöräliikennettä. Päämenetelminä olivat kansainvälinen kirjallisuuskatsaus ja asiantuntijahaastattelut.

Tutkimuksen johtopäätöksinä suositellaan seuraavia: Kävelyn ja pyöräilyn korostaminen ensisijaisina liikkumisvaihtoehtoina etenkin tiiviillä kaupunkiseuduilla, taloudellisen ohjauksen ja kannustimien lisääminen, poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen ja vastuiden selkiyttäminen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvien ristiriitojen hyväksyminen ja ratkaiseminen, kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteiden selkiyttäminen ja kävelyn ja pyöräilyn määrien seurannan kehittäminen, digitalisaation tehokkaampi hyödyntäminen, kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin ripeämpi täydentäminen sekä olosuhteiden ympärivuotisen kunnossapidon tehostaminen.

Julkaisu on läpikäynyt ulkopuolisen tieteellisen arvioinnin.

**Klausuuli** Tämä julkaisu on toteutettu osana valtioneuvoston selvitys- ja tutkimussuunnitelman toimeenpanoa. (tietokayttoon.fi) Julkaisun sisällöstä vastaavat tiedon tuottajat, eikä tekstisisältö välttämättä edusta valtioneuvoston näkemystä.

**Asiasanat** tutkimus, tutkimustoiminta, kävely, pyöräily, liikenne, liikkuminen, valtio, kunnat, koulut, työpaikat

**ISBN PDF** 978-952-383-398-2

**ISSN PDF** 2342-6799

**Julkaisun osoite** <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-398-2>

## Potential och utmaningar i främjandet av gång och cykling

---

### Publikationsserie för statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet 2021:53

**Utgivare** Statsrådets kansli

---

**Författare** Mannola Max, Aavajoki Saara, Koramo Marika, Lamuela Carlos, Päivänen Jani

**Språk** finska

**Sidantal**

177

---

#### Referat

De riksomfattande transportpolitiska målen omfattar att öka den kombinerade andelen av gång och cykling med 30% (av resorna) och att halvera de totala transportutsläppen fram till år 2030. Studiens huvudmål var att kartlägga information som kan påskynda förverkligandet av dessa mål. I arbetet söktes och utvärderades de mest effektiva sätten att främja gång- och cykeltrafik. Huvudmetoderna var internationell litteraturgenomgång och expertintervjuer.

Slutsatserna av studien är följande: Betoning på gång och cykling som prioriterade mobilitetsalternativ särskilt i tätbefolkade områden, ökad ekonomisk vägledning och incitament, ökat tväradministrativt samarbete och förtydligande av ansvar, acceptering och lösning av konflikter gällande främjandet av gång och cykling, förtydligande av målen för främjandet av gång och cykling, utveckling av uppföljning av gång- och cykeltrafikvolymerna, effektivare utnyttjande av digitalisering, snabbare komplettering av gång- och cykelinfrastruktur samt effektivare underhåll året runt av gång- och cykeltrafikförhållanden.

Publikationen har genomgått en extern vetenskaplig utvärdering.

#### Klausul

Den här publikation är en del i genomförandet av statsrådets utrednings- och forskningsplan. (tietokayttoon.fi) De som producerar informationen ansvarar för innehållet i publikationen. Textinnehållet återspeglar inte nödvändigtvis statsrådets ståndpunkt

#### Nyckelord

forskning, forskningsverksamhet, gång, cykling, trafik, mobilitet, staten, kommunerna, skolorna, arbetsplatserna

---

**ISBN PDF** 978-952-383-398-2

**ISSN PDF**

2342-6799

---

**URN-adress** <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-398-2>

---

## Potential and challenges in promoting walking and cycling

---

**Publications of the Government's analysis, assessment and research activities 2021:53****Publisher** Prime Minister's Office**Author(s)** Mannola Max, Aavajoki Saara, Koramo Marika, Lamuela Carlos, Päivänen Jani**Language** Finnish**Pages**

177

**Abstract**

The Finnish national transport policy targets include increasing the combined share of walking and cycling by 30 % (of journeys) and halving total transport emissions by 2030. The main goal of the study was to survey different ways to accelerate the realization of these goals. The work sought and evaluated the most effective ways to promote walking and cycling. The main methods were an international literature review and expert interviews.

In its conclusions, the study leads to the following guidelines: Prioritizing walking and cycling as mobility options especially in densely populated areas, implementing economic guidance and incentives according to best international practice, empowering cross-administrative cooperation while clarifying each sector's responsibilities, facing and resolving conflicts when implementing measures to promote walking and cycling, clarifying the goals of promoting walking and cycling, developing the monitoring of walking and cycling volumes, boosting the efficient use of digitalization, accelerating the completion of walking and cycling infrastructure, and ensuring an efficient year-round route maintenance.

This publication has undergone an external scientific review.

**Provision**

This publication is part of the implementation of the Government Plan for Analysis, Assessment and Research. (tietokayttoon.fi) The content is the responsibility of the producers of the information and does not necessarily represent the view of the Government.

**Keywords**

research, research activities, walking, cycling, transport, mobility, state, municipalities, schools, workplaces

**ISBN PDF** 978-952-383-398-2**ISSN PDF**

2342-6799

**URN address** <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-398-2>

---

# Sisältö

<b>1</b>	<b>Johtopäätökset ja suositukset</b> .....	8
1.1	Lainsäädäntö, suunnittelu ja ohjaus.....	9
1.2	Viestinnällinen ohjaus ja politiikka.....	11
1.3	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet.....	13
<b>2</b>	<b>Tutkimuksen tarkoitus ja toteutus</b> .....	16
2.1	Johdanto.....	16
2.2	Tutkimuksen tavoitteet ja selvittävät kysymykset.....	17
2.3	Tutkimusmenetelmät.....	18
2.3.1	Kirjallisuuskatsaus.....	18
2.3.2	Asiantuntijoiden haastattelut.....	20
<b>3</b>	<b>Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet</b> .....	23
3.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön välineet.....	23
3.2	Kestävämpi ja vähäpäästöisempi liikenne tavoitteena.....	25
3.3	Fyysisen aktiivisuuden lisääminen tavoitteena.....	27
<b>4</b>	<b>Toimivat käytännöt, mahdollisuudet ja esteet</b> .....	32
4.1	Hallinnolliset rakenteet ja strategiataso.....	32
4.1.1	Lainsäädännön, koulutuksen ja ohjeistuksen kehittäminen.....	32
4.1.2	Taloudellinen ohjaus ja tukeminen.....	35
4.1.3	Hallinnon rakenteiden, poikkihallinnollisuuden ja yhteistyösopimusten kehittäminen.....	44
4.2	Liikkumisen olosuhteet ja palvelut.....	48
4.2.1	Käveltävä ja pyöräiltävä yhdyskuntarakenne.....	48
4.2.2	Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri.....	55
4.2.3	Kävely-ympäristön erityiskysymyksiä.....	65
4.2.4	Kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapito.....	73
4.2.5	Pyörämatkailu.....	77
4.2.6	Pandemian opetukset: taktiset liikennejärjestelyt ja -verkot.....	81
4.3	Liikkumisen viestintä, osallistaminen ja seuranta.....	88
4.3.1	Liikkumisen ohjauksen käytännöt.....	89
4.3.2	Konfliktit ja yhteistyö paikallistasolla: asukkaat, yrittäjät, päättäjät.....	95
4.3.3	Järjestöjen vaikutusmahdollisuudet ja haasteet.....	102
4.3.4	Aktiivisten liikkumismuotojen seuranta.....	107

4.4	Työpaikat kävelyn ja pyöräilyn edistäjinä.....	113
4.4.1	Nykytilanne .....	113
4.4.2	Onnistuneita käytäntöjä.....	117
4.4.3	Edistämisen mahdollisuudet ja haasteet.....	122
4.4.4	Yhteenveto ja suosituksia .....	127
4.5	Koulut kävelyn ja pyöräilyn edistäjinä .....	128
4.5.1	Nykytilanne .....	128
4.5.2	Onnistuneita käytäntöjä.....	140
4.5.3	Edistämisen mahdollisuudet ja haasteet .....	143
4.5.4	Yhteenveto ja suosituksia .....	149
<b>5</b>	<b>Tulosten tarkastelu .....</b>	<b>151</b>
5.1	Vastaukset tutkimuskysymyksiin .....	151
5.1.1	Vaikuttavimmiksi osoittautuneet toimenpiteet.....	151
5.1.2	Kuntien ja valtion mahdollisuudet.....	152
5.1.3	Työnantajien ja koulujen mahdollisuudet.....	153
5.1.4	Edistämisen haasteet .....	154
5.2	Tutkimuksen itsearviointi .....	154
<b>Lähteet</b>	.....	<b>156</b>
<b>Liitteet</b>	.....	<b>164</b>
	Liite 1. Haastatellut tahot.....	164
	Liite 2. Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelurunko.....	166
	Liite 3. Kaupunkien ja kuntien haastattelurunko .....	169
	Liite 4. Työpaikkojen haastattelurunko .....	172
	Liite 5. Koulujen haastattelurunko.....	175



# 1 Johtopäätökset ja suositukset

Tämä selvitys tarjoaa tutkimuksellisen tietopohjan, jota voidaan käyttää, kun suunnataan valtion ja muiden toimijoiden työtä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Taustana selvitykselle ovat pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitteet lisätä kansalaisten liikumista ja vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasu- ja muita päästöjä.

Lähtökohtana on ollut vuonna 2018 julkaistu kansallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Selvityksessä tarkastelussa ovat viimeaikaiset kansallisen tason strategiat ja ohjelmat aktiivisen liikkumisen, etenkin kävelyn ja pyöräilyn osalta. Työssä on käsitelty toimenpiteistä sekä ”porkkanoita” (esim. kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ja pyöräpalvelut, aktiivisen liikkumisen edistämistoimet) että ”keppejä” (esim. autoliikenteen rajoittamistoimet, pysäköintipolitiikat). Lisäksi on tutkittu niin liikkumisen tietopohjaa ja seurantaa kuin laajempaa yhteiskunnallista kontekstia.

Selvityksen perusteella kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinot ovat jo hyvin tiedossa. Näitä ovat ennen kaikkea kävelyn ja pyöräiliikenteen laadukkaat reitit ja muut olosuhteet, kävelijän ja pyöräilijän ensisijaisuus reittisuunnittelussa sekä autoliikenteen rajoittamiseen tähtäävät taloudelliset ja tilalliset ohjauskeinot. Sen sijaan esteitä, jotka jarruttavat keinojen käyttöönottoa tai hidastavat kestävän liikenteen rakennemuutosta, ei ole aiemmin karotettu Suomessa.

Selvitys pohjautuu kansainväliseen kirjallisuuskatsaukseen ja laajaan haastattelukierrokseen. Selvitys laadittiin poikkeuksellisen yhteiskuntaa ravistelleen koronakriisin aikana, jolloin kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet ja niiden merkitys on noussut voimakkaasti esiin.

Tässä luvussa esitetään johtopäätökset ja suositukset jatkotyöhön teemoittain. Raportissa esitetyt suositukset perustuvat kansainväliseen tutkimuskirjallisuuskatsaukseen sekä suomalaisiin asiantuntijahaastatteluihin. Haastatteluissa käsiteltiin valtion, kuntien ja järjestöjen asiantuntijoiden, tutkijoiden sekä koulu- ja työnantajapuolen edustajien näkemyksiä ja kokemuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteiden erilaisista vaikutuksista, toteutuksista paikallistasolla, toteutuksen esteistä sekä tulevista mahdollisuuksista.

Seuraavassa esitetään raportin johtopäätökset. Ne on jaoteltu kolmen teeman alle, jotka ovat 1. lainsäädäntö, suunnittelu ja ohjaus, 2. viestinnällinen ohjaus ja politiikka sekä 3. kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet. Suositukset on muodostettu tutkimuksen haastattelujen ja kirjallisuuden perusteella. Jokaisen suosituksen jälkeen on nimetty päävastuutahot, joita suositukset tekijöiden näkemyksen mukaan erityisesti voivat koskea.

## 1.1 Lainsäädäntö, suunnittelu ja ohjaus

### Kävelyn ja pyöräliikenteen merkityksen korostaminen liikkumisvaihtoehtoina

Kävely- ja pyöräliikenne tulisi nähdä ensisijaisina liikkumisvaihtoehtoina etenkin tiiviillä kaupunkiseuduilla. Yhteiskuntamme on rakentunut lähes kaikilla tasoilla henkilöauton varaan: alueet on suunniteltu ja asuinpaikat valittu pitkälti autoilun ehdoilla, työssäkäyntialueet ovat laajentuneet, ja tuloksena on hyvin autoriippuvainen elämäntapa, joka ei ole sidoksissa lähipalveluihin. Autoilu on yksilön tasolla hyvin usein helpoin valinta ja suunnittelun tasolla ns. juurtunut teknologia (*embedded technology*), joka paljolti yhä määrää uusien ratkaisujen suunnan. Autoriippuvaisen yhdyskuntarakenteen mukana juurtunut ajatustottumus auton ensisijaisuudesta on edelleen voimissaan. Sen kääntäminen on välttämätöntä, jotta kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen otettaisiin vakavasti ja sille osoitettaisiin tarvittava rahoitus.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tehokkaimpia tapoja lisätä arkiliikuntaa. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet lisäävät aktiivista liikkumista, mikä parantaa väestön terveyttä, hyvinvointia ja elämänlaatua. Lisäksi parantuneilla olosuhteilla on myönteisiä vaikutuksia asuntojen ja kiinteistöjen arvoon ja kaupunkitalouteen. Kävely ja pyöräily tulisi näistä syistä nostaa selvemmin ensisijaisiksi liikkumisvaihtoehdoiksi erilaisissa suunnitelmissa ja strategioissa ja niitä tulisi edistää kokonaisvaltaisena yhdyskuntasuunnittelun ja terveyden edistämisen tavoitteena. Tämän toteuttamiseksi sekä suunnittelijoiden että päätöksentekijöiden kaikilla hallinnon tasoilla tulisi tuntee kävelyn ja pyöräilyn hyödyt ja edellytykset nykyistä paremmin. Päätöksenteossa tulisi käyttää parasta asiantuntija- ja tutkimustietoa hyvän kävely- ja pyöräily-ympäristön tekijöistä ja perusteluista.

Kävely ja pyöräily tulee tunnistaa erillisinä kulkutapoina ja laatia niille erilliset omat edistämishjelmansa ja tavoitteensa, jotka ohjaavat olosuhteiden, kuten infran ja väylaverkon kehittämistä. Vastaavasti kuin pyöräilyn suunnitteluohje edistää pyöräilyä, käveltyvyyttä tulisi edistää suunnittelun eri tasoilla ja varmistaa edistämistyölle riittävät resurssit ja osaaaminen. Mahdollisimman monet palvelut tulee sijoittaa kävelyetäisyydelle käyttäjistä. Kävely tulee tunnistaa tärkeänä osana matkaketjuja ja suunnata resursseja kävelijän palvelutasoon, kuten vaihtopysäkki- ja asemaympäristöihin. Kävelijän havainnot ovat yksityiskohteisempia kuin muiden kulkijoiden ja keskittyvät silmän ja korvan tasalla olevaan ympäristöön. Siksi kävelyyn kutsuvassa ympäristössä on ajateltu esteettömyyttä, turvallisuutta, valaistusta, levähdyspaikkoja, yksityiskohtien runsautta ja myös äänimaisemaa.

Isoissa tie- ja väylähankkeissa tulee kävelyn ja pyöräliikenteen intressien huomioiminen varmistaa niille nimetyn erityisen ”edunvalvojan” kautta.

**Vastuutahot:** Valtionhallinto, kunnat

## Taloudellisen ohjauksen ja kannustimien lisääminen

Kansainväliset seurantatutkimukset osoittavat, että taloudellisilla ohjauskeinoilla voidaan vaikuttaa kulkutapavalintaan. Useissa EU-maissa käyttöön otetut sähköpyörien hankintatuet ovat selvitysten mukaan lisänneet pyöräilyä ja osaltaan vaikuttaneet henkilöautoilun vähentymiseen. Lisäksi useissa EU-maissa kuten Belgiassa, Alankomaissa, Itävallassa, Saksassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä Irlannissa tuetaan työsuhdepolkupyöriä myös verotuksellisesti. Taloudellisia ohjauskeinoja on Suomessa hyödynnetty vähäisesti suhteessa edellä mainittuihin verrokkimaihin. Vastikään on tullut voimaan työsuhdepyöräetu, joka on otettu innokkaasti vastaan (mikä näkyy jo pyörien saatavuudessa). Lisäksi esimerkiksi sähköpyörän hankintaa on syytä tukea pyöräilyn lisäämiseksi.

Työpaikalla tapahtuva autopysäköinti tulisi myös muuttaa veronalaiseksi luontaiseduksi. Työnantajien tulisi vähentää ilmaisten parkkipaikkojen tarjontaa työntekijöilleen erityisesti kuntakeskuksissa ja vastaavilla alueilla. Näillä alueilla hyvä ratkaisu on usein se, että työnantaja vuokraa pysäköintipaikat keskitetyistä laitoksista ja työntekijät huolehtivat itse pysäköinnin kustannuksista.

Taloudellisia ohjauskeinoja tulee selvittää tarkemmin sekä ottaa käyttöön esimerkiksi kokeilujen kautta. Ohjauskeinot tulee yhdistää hyvään ja sujuvaan infraan sekä viestintäkampanjointiin.

**Vastuutahot:** valtiovarainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työnantajat

## Poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen ja vastuiden selkiyttäminen

Väestön liian vähäisen fyysisen aktiivisuuden haasteen ratkaisemiseen tarvitaan mukaan kaikki hallinnonalat. Hallinnonalojen välinen yhteistyö on kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keskeisiä edellytyksiä niin valtio-, seutu- kuin kuntatasollakin. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamisesta seuraa myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseen, liikkumisen yhdenvertaisuuteen ja talouteen.

Poikkihallinnollisen yhteistyön tärkeys on tunnistettu eri strategioissa ja työryhmissä, mutta etenkin paikallisissa poikkihallinnollisissa yhteistyön käytännöissä on puutteita. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen eivät ole millään sektorilla suuressa roolissa, eikä niiden edistäminen suoranaisesti kuulu yhdenkään sektorin ydintehtäviin. Lisäksi kukin sektori lähestyy asiaa oman hallinnonalansa ja omien intressiensä näkökulmasta. Siten kävelyn ja pyöräilyn nostaminen keskeisempään asemaan edellyttää niiden strategista johtamista, sitä että hallinnonalat tunnistavat omat ja myös toisten hallinnonalojen intressit kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen, sekä kolmanneksi selkeätä vastuuttamista kussakin organisaatiossa.

Kävelyn ja pyöräilyn strategiset tavoitteet on määriteltävä seutu- ja paikallistasolla hallinnonaloja yhdistävällä tavalla. On huolehdittava siitä, että päätetyt tavoitteet tuetaan konkreettisilla toimenpidesuunnitelmilla. Niissä esitetään keskeisimmät edistämisen keinot sekä hyödynnetään muiden kuntien parhaita käytäntöjä. Useissa kunnissa on jo laadittu monialaisia kestävästi liikkumisen suunnitelmia; niitä tulee soveltaa muihinkin kuntiin ja varmistaa keskinäinen oppiminen.

**Vastuutahot:** Kunnat, maakuntien liitot, AVI-alueet, seutuorganisaatiot, valtio (ministeriöt)

## 1.2 Viestinnällinen ohjaus ja politiikka

### Ristiriitojen hyväksyminen ja ratkaiseminen

Suomalaiselle hallinnolle tyypillinen konsensusajattelu ja vastakkainasettelun pelko aiheuttaa usein kielteisen vastarinta-varovaisuus-kehän. Erityisesti päätöksentekijät (ja toisinaan suunnittelijatkin) ennakoivat voimakkaiden sidosryhmien vastustavan lieviäkin autoilun rajoituksiksi koettuja toimia ja esittävät siksi hyvin varovaisia kävely- ja pyöräilykenteen ratkaisuja. Vastakkainasettelun välttäminen haittaa kävelyn ja pyöräilykenteen nostamista ensisijaisiksi kulkumuodoiksi tiiviillä kaupunkiseuduilla ja saattaa johtaa suunnittelussa kaikille huonoihin kompromisseihin. Kunnissa ja seuduilla olisi tärkeää tunnistaa ja tuoda avoimesti esiin myös ristiriidat eri tavoitteiden välillä. Se on edellytys poliittisen tahtotilan vahvistamiselle. Kuntien virkamiehet voivat helpottaa päätöksentekoa välittämällä päättäjille tutkittua tietoa ja hyviä käytäntöjä (asian tärkeyden perustelut, vaikutukset, väyläratkaisut, olosuhteet, liikkujan palvelut).

Myös se asetelma, jossa väestöä ylhäältäpäin ”osallistetaan” ja ”ohjataan”, on toisinaan este luontevalle yhteistyölle aktiivisen liikkumisen edistämässä. Liikennepoliittinen muutos voi lähteä yhtä hyvin ruohonjuuritasolta kuin ylimmästä johdosta. Euroopassa 1970-luvulta alkaen koetussa pyöräilyrenessanssissa yhteiskunnalliset liikkeet ja ristiriidat ovat toimineet lopulta rakentavana muutostekijänä. Viime vuosien kävely- ja pyöräilyolosuhteiden merkittävät parannukset lukuisissa maailman kaupungeissa, esimerkiksi New Yorkissa ja Pariisissa, on viety läpi laajoina strategisen kaupunkipoliittikan hankkeina.

Hallinnon lisäksi myös muissa yhteisöissä aktiivinen liikkuminen tarvitsee monipuolisia päätöksentekijöitä esikuviksi: kouluissa rehtorit, yrityksissä johtoryhmän jäsenet sekä ”tavalliset” kansalaiset eri rooleissaan tarvitaan mukaan edistystyöhön. Kansanedustajat tai valtioneuvoston jäsenet voisivat toimia nykyistä näkyvämmiin kävelyn ja pyöräilyn sponsoreina tai kummeina, esimerkiksi Alankomaiden tai Viron tavoin. Osallistamisen ja ohjauksen lisäksi tarvitaan paremmat mahdollisuudet liikkujien ja järjestöjen omille aloitteille.

**Vastuutahot:** Kuntien, valtion ja yritysten edustajat

## Kävelyn ja pyöräilyn tavoitteiden selkiyttäminen ja seurannan kehittäminen

Eri hallinnonalojen strategisiin asiakirjoihin tulisi asettaa selkeät tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi sekä tavoitetasot esimerkiksi kulkumuotojakaumalle. Tavoitetasot ohjaavat osaltaan toimenpideohjelmien valmistelua ja tehokkaiden toimenpiteiden valintaa jo suunnitteluprosessin aikana. Mittarina tulisi käyttää matkojen määrän sijaan toteutuneita kilometrejä, mikä antaisi paremman kuvan kokonaistilanteesta. Autoliikenteen kasvun taittamisen tulisi olla yhtenä keskeisenä lähtökohtana poikkihallinnolliselle kävelyn ja pyöräilyn edistämistyölle.

Tavoitetasot ovat tärkeitä myös toimenpiteiden toteutumisen seurannan kannalta ja hallinnonalojen sitoutumisen näkökulmasta. Määrävuosina tehtävät henkilöliikennetutkimukset eivät riitä tarkan kuvan luomiseen kulkumuotojen valtakunnallisesta kehityksestä. Koronapandemia on osoittanut, että muutokset voivat olla hyvinkin nopeita.

Tarvitaan ajantasaisempi seurantajärjestelmä, joka mahdollistaisi paikallisen ja väestöryhmittäisen tiedon helpon hakemisen. Seurannan tulisi tuottaa avointa tietoa niin liikenteen kokonaiskuvasta, liikkumisen tuottamista hiilidioksidipäästöistä kuin liikunnan kehityksestä. Tämän seurantatiedon keruu ja ylläpito on vastuutettava selvästi, jolloin sen löytäminen ja hyödyntäminen on tehokasta. Seurannan kehittäminen voidaan aloittaa suurista kaupunkiseuduista.

Kävelyä ja pyöräilyä palvelevia investointeja sekä niiden vaikuttavuutta tulisi seurata systemaattisesti ja suhteessa kaikkiin liikenneinvestointeihin, kuten esimerkiksi Irlannissa tehdään.

**Vastuutahot:** liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom, Väylävirasto, kunnat, Tilastokeskus (vastuutaho sovittava)

## Digitalisaation tehokkaampi hyödyntäminen

Lukuisat digitaaliset sovellukset auttavat kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä ainakin kolmella tasolla. Ne helpottavat ensinnäkin kävelijän ja pyöräilijän navigointia sekä motivoivat liikkumaan enemmän; oman liikunnan ja terveyden ajantasainen seuranta on eri sovellusten avulla entistä helpompaa. Toiseksi matkapuhelindataan pohjautuvaa ajantasaista liikenneseurantaa kehittämällä voidaan tuottaa hyvinkin ajantasaista tietoa ihmisten liikkumisesta. Kolmanneksi sovelluksilla voidaan merkittävästi parantaa osallistumisen mahdollisuuksia hyödyntämällä mahdollisuuksia antaa palautetta yhdistettynä sijaintitunnistukseen, valo- ja videokuvaan jne.

Sekä liikkumisen, seurannan että osallistumisen digitaalisia sovelluksia tulee kehittää eri toimijoiden yhteistyöllä, mihin tarvittaneen uusia hankinta- ja/tai rahoitusinstrumentteja.

Panostamalla tiedon avoimuuteen ja sovellusten helppokäyttöisyyteen tulee taata eri ryhmille nykyistä paremmat mahdollisuudet osallistua kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen. Sekä julkiset että yksityiset toimijat tulee kutsua tuottamaan avointa liikkumistietoa ja hyödyntämään sitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Päästökauppa on yksi esimerkki, jolla voidaan tehokkaasti vaikuttaa kulkumuodon valintaan kokonaisvaltaisella, valtakunnallisella sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Lahden CitiCAP-hankkeessa (2019–21) kokeiltiin yhtä mahdollista liikkujien päästökaupan mallia rohkaisevin tuloksin.

**Vastuutahot:** sosiaali- ja terveysministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Tilastokeskus, yritykset

## 1.3 Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet

### Kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin ripeämpi parantaminen ja täydentäminen

Laadukas kävely- ja pyöräiliikenteen infrastruktuuri takaa kävelijöille ja pyöräilijöille oman ja turvallisen tilan liikenneympäristössä. Infrastruktuurin parantaminen on yksi edellytys kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyn nostamiselle autoilun rinnalla. Valtio vauhdittaa kuntien vastuulla olevan katuverkon kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin rakentamista osoittamalla taloudellista tukea. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta vasten edellytetään hankkeen vaikutusten arviointia ja seurantaa mm. kävely- ja pyöräilymääristä. Vastaavasti myös muiden liikenneinvestointien valtiontuen ehtona olisi edellytettävä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista, vaikutusten arviointia kävelyn ja pyöräilyn suhteellisesta kilpailukyvästä ja seurantaa mm. kävely- ja pyöräilymääristä. Suunnittelussa erityistä huomiota tulee suunnata tukea tarvitsevien väestöryhmien tarpeisiin, toimintakyvyltään heikentyneiden ja erilaisten apuvälineiden kanssa liikkuvien henkilöiden liikkumiseen. Myös koulujen läheisyydessä tulee priorisoidusti turvata riittävä kävely- ja pyöräiliikenteen verkosto, jotta oppilaat tottuvat jo varhain kävelyyn ja pyöräilyyn ensisijaisina liikkumismuotoina.

Kävely- ja pyöräreittien jatkuvuus tulee turvata ja tulee varata riittävät resurssit kattavan verkoston luomiseen niin katu- kuin maantieverkolla. Resurssien riittävyttä voidaan tehostaa esimerkiksi taktisen urbanismin mallilla, jossa rajataan omat pyöräkaistat ajoradalle asentamalla tilaa suojaavia elementtejä. Taktisia ratkaisuja voidaan toteuttaa tavanomaisia edullisemmin, nopeammin ja laajemmin, kuten kymmenissä kaupungeissa ympäri maailmaa on tehty jo vuodessa koronapandemian aikana. Kansainvälisistä kokemuksista oppimalla tulee tunnistaa ratkaisut, joilla liikkujien turvallisuudesta ei tarvitse tinkiä.

**Vastuutahot:** Kunnat, Väylävirasto, Traficom, Liikenne- ja viestintäministeriö, ELY-keskukset

### Hyvien olosuhteiden ympärivuotinen kunnossapito

Pyöräily ja kävely tulee nähdä ympärivuotisina kulkutapoina ja pyrkiä takaamaan kunnolliset pyöräily- ja kävelyolosuhteet ympäri vuoden, kuten esimerkiksi Oulussa ja Joensuussa jo tehdään. Ympärivuotista kunnossapitoa, erityisesti talvihoitoa tulee edelleen parantaa. Hyvin hoidetut väylät kannustavat useampia talvipyöräilijöiksi. Hyvä talvikunnossapito tukee myös kävelyä: sillä on ratkaiseva merkitys kaikkien, ja erityisesti iäkkäiden ja vammaisten, aktiiviselle liikkumiselle. Tähän on varattava riittävät resurssit ja osaaminen.

Vastuutahojen tulee laatia kävely- ja pyöräilyväylien verkkosuunnitelmat, joissa kävelyn ja pyöräilyn pääväylät on tunnistettu ja toteuttaa niiden talvihoito reittikohtaisena urakointina yhtenäisen laatutason varmistamiseksi. Tulee laajentaa sellaisten karttapalveluiden tarjontaa, joista väylien käyttäjät näkevät talvihoidon ajantasaisen tilanteen. Kaupunkipyöräpalveluiden jatkamista ympärivuotiseksi tulee selvittää.

**Vastuutahot:** Kunnat, ELY-keskukset, Väylävirasto (valvojana)

Taulukko 1. Johtopäätökset ja suositukset, yhteenveto

Lainsäädäntö, suunnittelu ja ohjaus	Viestinnällinen ohjaus ja politiikka	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet
<p><b>Kävelyn ja pyöräiliikenteen merkityksen korostaminen liikkumisvaihtoehtoina</b></p> <p>Kävelyn ja pyöräilyn nostaminen ensisijaisiksi vaihtoehtoiksi etenkin tiiviillä kaupunkiseuduilla, niin kulku- kuin liikkumismuotona. Kävelyn ja pyöräilyn näkökulmien varmistaminen nimetyn ”edunvalvojan” avulla.</p>	<p><b>Ristiriitojen hyväksyminen ja ratkaiseminen</b></p> <p>Liasta konsensusajattelusta rohkeampiin kävelyn ja pyöräilyn edistämiskäytäntöihin. Ristiriitojen avoin käsittely ja ratkaisujen vaikutusarviointi. Tutkitun tiedon hyödyntäminen päättäjien ja kansalaisten kanssa käytävän keskustelun tueksi.</p>	<p><b>Kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin ripeämpi parantaminen ja täydentäminen</b></p> <p>Laadukas käveltävä ja pyöräiltävä infrastruktuuri, tukea tarvitsevien väestöryhmien huomioon ottaminen. Valtion tukiessa liikenneinvestointeja on edellytettävä, että nämä parantavat kävelyn ja pyöräilyn asemaa. Vaikuttavuus on todennettava seurannan avulla. Taktisen urbanismin ratkaisuja hyödynnettävä laajemmin.</p>
<p><b>Taloudellinen ohjaus</b></p> <p>Taloudellisten ohjauskeinojen laajempi hyödyntäminen, jotta voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Tukea sähköpyörien hankintaan, työpaikan autopysäköinti veronalaiseksi luontaiseduksi.</p>	<p><b>Indikaattorit, tavoitteet ja ennusteet</b></p> <p>Aktiivisen liikkumisen seurannan systemaattisuus ja vastuuttaminen. Seurannan yhdistäminen päästöjen vähentämisen tavoitteeseen. Kulkumuotojen seuraaminen myös kilometrisuoritteina.</p>	<p><b>Hyvien olosuhteiden ympärivuotinen kunnossapito</b></p> <p>Pyöräily ympärivuotiseksi kulkutavaksi. Talvihoidon tehostaminen pyöräilyn pääreiteillä, kaupunkipyöräpalvelu ympärivuotiseksi.</p>
<p><b>Poikkihallinnolliset toimenpidesuunnitelmat</b></p> <p>Poikkihallinnollisen yhteistyön vahvistaminen strategisella johtamisella, eri hallinnonalojen intressien tunnistamisella sekä selkeällä vastuutuksella. Monialaiset kestävän liikkumisen suunnitelmat sekä konkreettiset toimenpiteet.</p>	<p><b>Digitalisaation tehokkaampi hyödyntäminen</b></p> <p>Liikkumista, seuranta- ja osallistumista palvelevien sovellusten kehittäminen. Julkisten ja yksityisten toimijoiden tiivis yhteistyö avoimen liikkumisdatan tuotannossa ja hyödyntämisessä.</p>	



## 2 Tutkimuksen tarkoitus ja toteutus

### 2.1 Johdanto

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään EU:n taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikennejärjestelmän tehostaminen on yksi keino liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisesti liikenteessä siirrytään entistä kestävämpään suuntaan ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttamalla. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlaskettua matkasuoritetta on kasvatettava selvästi. On edesautettava kaikkia toimia, jotka vähentävät autoilun liikennesuoritteita ja edistävät kestäväan liikenteeseen siirtymistä. Hallitusohjelmassa viitataan Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan ja sen tavoitteeseen kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn määrää vuoteen 2030.

Väestön riittämätön fyysinen aktiivisuus on toinen suuri yhteiskunnallinen haaste. Lapsista ja nuorista vain noin kolmannes, aikuisväestöstä viidennes ja ikäihmisistä muutama prosentti liikkuu terveytensä kannalta riittävästi. Väestön fyysinen aktiivisuus on kokonaisuudessaan laskenut. Hallituksen tavoitteena on parantaa ulkoilun ja arkiliikkumisen edellytyksiä sekä nostaa liikunnallista kokonaisaktiivisuutta kaikissa ikäryhmissä. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden edistäminen on kustannustehokas keino lisätä väestön liikunta-aktiivisuutta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on tunnistettu keinoja vuonna 2018 valmistuneessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (liikenne- ja viestintäministeriö 2018), jolla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi on asetettu 30 prosentin matkamäärien kasvu. Kunnat ja kaupungit voivat edistää asiaa esimerkiksi kaavoituksella, liikennejärjestelmäsuunnittelulla ja erilaisin kokeiluilla. Myös työnantajilla, kouluilla ja päiväkodeilla on käytettävissä monia eri keinoja.

Tämän tutkimuksen valossa on tärkeää tunnistaa toimenpiteitä, joiden vaikutukset kävelyn ja pyöräiliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun ovat suurimmat. Näiden toimenpiteiden edistämisen taustalla olevat juurisyyt ja pullonkaulat ovat erityisenä mielenkiinnon kohteena. Kävelyn ja pyöräilyn matkamäärän huomattava kasvattaminen tarkoittaa uuden ajattelutavan omaksumista, mahdollisuuksien ja haasteiden tunnistamista, lukuisten toimenpiteiden toteuttamista niin valtionhallinnossa kuin kuntatasolla sekä toimijoiden

välisen yhteistyön, koordinaation ja poikkihallinnollisuuden lisäämistä sirpaloituneella hallintokentällä.

Tämän selvityksen tavoitteena on tuottaa tietoa muun muassa yllä mainittujen tavoitteiden ratkaisemiseksi ja esteiden tunnistamiseksi. Hanketta on rahoitettu valtioneuvoston tutkimus- ja ennakoitihankkeiden (VN TEAS) avustuksista.

Ohjausryhmän puheenjohtajana on toiminut heinäkuuhun 2021 asti Tuire Valkonen (liikenne- ja viestintäministeriö, LVM) ja elokuussa 2021 Tuuli Ojala. Ohjausryhmän jäseniä ovat Leena Sirkjärvi (LVM), Saara Reinimäki (LVM), Kaisa Mäkelä (ympäristöministeriö, YM), Tarja Lahtinen (YM), Mari Miettinen (sosiaali- ja terveysministeriö, STM), Saku Rikala (opetus- ja kulttuuriministeriö, OKM), Maija Rekola (Väylävirasto) ja Virpi Ansio (Traficom). Ohjausryhmään osallistui projektin alussa myös Sari Kivimäki (STM).

Selvityksen projektiryhmän FCG Finnish Consulting Group Oy:stä muodostivat Max Mannola (projektipäällikkönä), Carlos Lamuela, Marika Koramo, Jani Päivänen ja Saara Aavajoki.

## 2.2 Tutkimuksen tavoitteet ja selvitettävät kysymykset

Valtakunnallinen tavoite on lisätä kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien osuutta kaikista matkoista 30 prosentilla sekä puolittaa liikenteen kokonaispäästöt vuoteen 2030 mennessä. Tämän tutkimuksen päätavoitteena oli kartoittaa päätöksenteon tueksi tietoa, jolla voidaan nopeuttaa näiden haastavien tavoitteiden toteutumista. Tavoitteena oli kirjallisuuskatsauksen sekä asiantuntija- ja sidosryhmähaastatteluiden avulla löytää vaikuttavimmat ja eniten mahdollisuuksia sisältävät keinot, joilla edistetään kävelyä ja pyöräliikennettä. Teemaa on tarkasteltu esimerkiksi liikkumisympäristön, liikkumisen ohjauksen, lainsäädännön, viestinnän ja eri osapuolten intressien näkökulmista. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tulee vaikuttaa niin asuinympäristöön, yhdyskuntarakenteeseen, liikenneinfraan ja ylläpitoon kuin ihmisten liikkumisvalintoihinkin. On selvitetty, mitkä aktiivisen liikkumisen edistämistoimenpiteistä ovat vaikuttavimpia sekä millaisia mahdollisuuksia ja haasteita niiden laajempaan käyttöön liittyy.

Työn tutkimuskysymykset ovat:

- Millaiset toimintatavat ovat osoittautuneet parhaiksi käytännöiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi (esim. sopimukset, seutuyhteistyö, rahoitusmallit, toimintakulttuurit, julkisen ja yksityisen sektorin sekä tutkimuspuolen yhteistyö)?

- Millaisia haasteita on noussut esiin toimintatavoissa ja asetelmissa (esim. viranomaisyhteistyössä, päätöksentekoprosesseissa, suhteessa paikallisiin asukkaisiin ja muihin sidosryhmiin)? Miten näitä haasteita on ratkottu?
- Mitkä toimenpiteet ovat osoittautuneet vaikuttavimmiksi kävelyn ja pyöräilyn matkamäärän kasvattamisen ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen sekä väestön fyysisen aktiivisuuden lisäämisen näkökulmasta?
- Mitkä asiat ovat edesauttaneet toimenpiteiden onnistumista?
- Mitkä ovat kuntien ja kaupunkien sekä valtionhallinnon mahdollisuudet edistää kävelyä ja pyöräilyä tällä hetkellä Suomessa? Mitkä ovat suurimmat haasteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tällä hetkellä?
- Mitkä ovat työnantajien ja koulujen suurimmat mahdollisuudet ja haasteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tällä hetkellä?

Työssä käsiteltävät aihepiirit pohjautuvat Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM 2018/5) toimenpiteisiin. Tutkimusilmiön sekä Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman eri teemoja ja näkökulmia on kuvattu luvussa 3. Eri aihepiirien toimivia käytäntöjä, mahdollisuuksia ja haasteita kuvataan luvussa 4. Suositeltavat keinot on kiteytetty raportin johtopäätöksissä (luku 1).

## 2.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen keskeisimpinä aineistonkeruumenetelminä ovat kirjallisuus- ja tutkimuskatsaus sekä eri tahojen haastattelut. Haastatteluja toteutettiin neljälle eri kohderyhmälle tutkimuksen eri vaiheissa. Kohderyhmiä olivat valtionhallinto ja sen sidosryhmät, kaupunkien ja kuntien virastot ja muut toimijatahot sekä koulut ja työpaikat. Seuraavissa alaluvuissa esitellään tutkimuksen aikana kerätty aineisto ja tutkimusmenetelmät tarkemmin.

### 2.3.1 Kirjallisuuskatsaus

Tutkimuksen alussa toteutettiin laaja kirjallisuus- ja tutkimuskatsaus. Kirjallisuuskatsauksen aineisto koostuu tieteellisten tutkimusten ja artikkeleiden sekä hallinnon selvitysten ja arviointien kartoitukseen. Kirjallisuuskatsaukseen koottiin keskeiset tutkimuksen teemoihin liittyvät suomalaiset ja kansainväliset akateemiset julkaisut kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöhön liittyen. Lähteinä on hyödynnetty myös eri ministeriöiden sekä järjestöjen selvityksiä ja raportteja, joiden pohjalta kartoitettiin Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan liittyviä toimenpiteitä sekä eri hallinnonaloilla tehtyä kehittämistyötä viime vuosina.

Kirjallisuuskatsauksessa kuvattiin myös teemakohtaisesti Suomessa tehtyä kansallista ja paikallista kehitystyötä ja selvitettiin työnantajien ja koulujen mahdollisuuksia ja haasteita kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä. Kirjallisuuden pohjalta kartoitettiin, millaiset toimintatavat ovat osoittautuneet vaikuttavimmiksi käytännöiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Lisäksi tarkoituksena oli syventää pohjatietoa myös siitä, mitkä asiat ovat edesauttaneet toimenpiteiden onnistumista, ja mitkä ovat olleet keskeisimpinä haasteina edistämistyössä. Katsauksessa koottiin kokemuksia ja tuloksia eri ohjelmien, toimenpiteiden ja kokeilujen vaikutuksista Suomessa ja jossakin määrin myös eri maissa toteutettuja ohjelmia ja lakimuutoksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Tarkoituksena oli saada mm. tietoa siitä, minkälaisia taloudellisia ohjauskeinoja eri maissa on kokeiltu ja miten erilaiset kokeilut ovat vaikuttaneet kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvattamiseen. Kaikkiaan tutkimuskirjallisuuden tavoitteena oli arvioida kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen liittyviä mahdollisuuksia ja esteitä myös kansainvälisten tutkimuksen valossa. Toimintatapojen temaattisina näkökulmina olivat esimerkiksi sopimukset, seutuyhteistyö, rahoitusmallit, taloudellinen ohjaus sekä liikkumisen ohjauksen keinot.

Kirjallisuuskatsauksen aineisto painottuu yhteiskunnalliseen liikenteen ja liikkumisen tutkimukseen, ja mukana on ollut niin käyttäytymistieteellisiä, sosiologisia kuin taloustieteellisiä julkaisuja ja artikkeleita. Tutkimuskatsauksen laadinnassa hyödynnettiin kotimaisia yliopistojen tietokantoja (esim. Helka Finna, Aalto Finna) sekä osin myös kansainvälisiä tietokantoja (esim. Google Scholar). Kirjallisuutta on hyödynnetty raportissa jokaisen sisältyvässä temaatissa.

Kaikkiaan tarkastelua tehtiin kolmesta näkökulmasta:

**Toimenpiteet:** Lähtökohtana oli Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteet ja niiden edistymiseen tai toteuttamatta jättämiseen vaikuttavat tekijät. Selvityksessä tarkasteltiin, mitä teemoja jää edistämishjelman kehikon ulkopuolelle vertailemalla siinä esitettyjä teemoja kansainvälisiin tutkimuksiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpidekokonaisuuksista.

**Prosessi:** Tässä kohdassa tarkasteltiin hallintoa ja politiikkaa ja sitä, miten niissä vallitsevaa suunnittelukulttuuria tulisi muuttaa ja kuinka nopeasti.

**Muuttuva konteksti:** Selvityksessä käsiteltiin Suomen muuttuvaa tilannetta koko yhteiskunnan tasolla vuosina 2020–2030. Seuraavan kymmenen vuoden aikana Suomen kehitykseen ja yhteiskuntaan vaikuttavat muun muassa ikääntyminen, ilmastokriisi ja ilmastotavoitteet, fyysisen aktiivisuuden lisäämisen tarve, digitalisaation kehitys sekä jatkuvasti muuttuva poliittinen kenttä.

### 2.3.2 Asiantuntijoiden haastattelut

Tutkimuksessa oli tavoitteena saada kattava otos eri asiantuntijoiden ja viranhaltijoiden näkemyksistä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteistä sekä niiden mahdollisuuksista ja esteistä. Tutkimuksen aikana toteutettiin neljä haastattelupakettia: valtionhallinnolle sidosryhmineen, kunnille, koululle sekä työpaikoille.

Haastattelut tahot valittiin tutkijatiimin tekemän kartoituksen ja ohjausryhmän tai muiden haastateltujen asiantuntijoiden täydennysehdotusten perusteella. Haastattelut toteutettiin puolistrukturoituina teemahaastatteluina. Kysymyksiä käsiteltiin haastateltavalle etukäteen toimitetun kyselyrunгон mukaan, kuitenkin joustaen sen mukaan, mitä haastateltava halusi itse tuoda esiin ja painottaa. Jokaisessa paketissa oli oma kysymysrunkonsa. Haastattelupaketin varsin yksityiskohtaistenkin kysymysten lisäksi haastateltavat saivat vapaasti kertoa näkemyksiään kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta tärkeimmistä toimenpiteistä. Haastattelujen aineisto analysoitiin temaattisella sisällönanalyysillä ja erilaiset näkökohdat ryhmiteltiin ja analysoitiin teemoittain.

#### Valtionhallinto ja sen sidosryhmät

Tässä haastattelupaketissa toteutettiin yksilöhaastattelut ministeriöiden ja virastojen viranhaltijoille sekä muille sidosryhmille. Työpaketissa toteutettiin yhteensä 33 haastattelua. Asiantuntijoita haastateltiin yhteensä viideltä eri hallinnonalalta (opetus, työ- ja elinkeino, ympäristö, liikenne sekä sosiaali- ja terveysala) yhdeksästä eri virastosta/ministeriöstä. Lähes kaikki haastateltavat asiantuntijat tunsivat kävelyn ja pyöräilyn kansallista kehitystyötä viime vuosilta ja osa haastatelluista henkilöistä oli ollut myös mukana laatimassa Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa. Työpaketissa toteutettiin lisäksi ELY-keskusten asiantuntijoiden haastatteluja.

Samassa työpaketissa haastateltiin 17 sidosryhmän edustajaa (yritykset, järjestöt, tutkijat). Näihin sidosryhmiin sisältyi valtakunnallisia pyöräilyn, liikunnan tai terveyden edistämistyötä tekeviä järjestöjä, tutkimuslaitosten ja yliopistojen tutkijoita ja liikennealan yritysten asiantuntijoita, sekä yksi seudullinen kestävää liikkumista edistävä taho. Haastattelut tahot/organisaatiot on esitetty liitteessä 1.

Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastatteluissa sisällöllisinä teemoina olivat viime vuosien toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman eri toimenpidekokonaisuuksiin liittyen. Tarkoituksena oli arvioida systemaattisesti missä määrin eri teemoissa on onnistuttu, ja missä on vielä Suomessa kehitettävää. Lisäksi haastatteluiden tarkoituksena on kartoittaa, miten Suomessa voitaisiin paremmin edistää ja huomioida kävelyä ja pyöräilyä esimerkiksi lainsäädännön, rahoituksen ja verotuksellisin keinoin. Keskeisenä tutkimuskysymyksenä oli myös selvittää, mitkä tekijät ovat suurimpia esteitä/hidasteita kävelyn edistämässä Suomessa. Tämän lisäksi haastateltavilta kysyttiin näkemyksiä siitä, missä

kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarjoaa parhaat onnistuneet tai toisaalta haasteellisetkin esimerkit.

Haastatteluiden alustavia tuloksia hyödynnettiin lisäksi tutkimuksen seuraavissa työpaketeissa. Haastattelupaketin kysymysrunko on esitetty liitteessä 2.

### **Kaupunkien ja kuntien virkamiehet ja muut toimijat**

Tässä haastattelupaketissa toteutettiin yksilöhaastattelut valittujen kaupunkien ja kuntien keskeisille viranhaltijoille liikennesuunnittelun tai aktiivisen liikkumisen edistämisen kannalta. Myös aiheeseen perehtyneitä luottamushenkilöitä, järjestöaktiiveja tai yksityisiä aktiiveja haastateltiin. Haastateltavien kuntien valintaan vaikuttivat aikaisemmissa työvaiheissa paikallistetut toimivat käytännöt kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

Haastateltavina olivat Espoon, Tampereen, Jyväskylän, Lahden, Joensuun, Hämeenlinnan ja Mikkelin kaupunkien sekä Hattulan kunnan edustajat. Haastattelut toteutettiin puolistrukturoituina teemahaastatteluina ja niiden kesto vaihteli noin tunnista reiluun kahteen tuntiin. Useimmissa haastattelussa oli mukana kaksi asiantuntijaa, tai haastattelua täydennettiin myöhemmin toisen asiantuntijan haastattelulla. Joissakin yksitאיםissä kaupungeissa haastattelu toteutettiin ryhmähaastatteluna, jolloin osallistujia oli noin 5 asiantuntijaa.

Kaupunkien ja kuntien virkamiesten haastatteluissa painottui paikallisen tilanteen selvittäminen, eli kunnassa esillä olleet viimeaikaiset kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön erityisprojektit tai -olosuhteet. Osa kunnista valittiin haastateltaviin nimenomaan jonkin kiinnostavan siellä tehdyn projektin vuoksi. Yleisten kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kysymysten tutkimuksen erityisenä kohteena oli paikallisten osapuolten (kunnan virastot ja muut toimijat) välinen yhteistyö. Haastatellut tahot on esitetty liitteessä 1 ja haastattelupaketin kysymysrunko on esitetty liitteessä 3.

### **Työpaikat**

Tässä haastattelupaketissa toteutettiin yksilöhaastattelut valittujen työpaikkojen henkilöstöpäälliköille tai muille aktiivisesta liikkumisesta vastaaville henkilökunnan edustajille. Työpaikkojen valintaan vaikutti aikaisemmissa työvaiheissa kerätty tieto toimivista käytännöistä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Haastateltuina työpaikkoina oli viisi eri kokoista yritystä sekä kaksi julkisen sektorin työnantajaa. Haastatellut työpaikat on lueteltu liitteessä 1.

Työpaikkahaastatteluissa selvitettiin työnantajan sitoutuneisuutta aktiivisen liikkumisen edistämiseen työmatkoilla ja aktiivisen liikkumisen käytäntöjä. Haastatteluissa selvitettiin myös tarkemmin työpaikan mahdolliset erityispiirteet ja kartoitettiin mahdolliset

aktiivisen liikkumisen edistämishankkeet sekä yksittäisiä toimenpiteitä koskevat kokemukset ja suunnitelmat. Lisäksi haastatteluissa kartoitettiin mm. tietoja henkilöstön kulkumuodoista, haasteita työpaikan kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä sekä mahdollisia yhteistyömalleja julkisen sektorin kanssa. Ajankohtaisena kysymyksenä selvitettiin suhtautumista uuteen työsuhdepolkupyörää koskevaan lakiin. Haastattelukysymykset on esitetty liitteessä 4.

## Koulut

Tässä haastattelupaketissa toteutettiin yksilöhaastattelut valittujen koulujen rehtoreille tai muille aktiivisesta liikkumisesta vastaaville henkilökunnan edustajille. Haastateltujen koulujen valintaan vaikutti aikaisemmissa työvaiheissa kerätty tieto toimivista käytännöistä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Koulujen ja varhaiskasvatuksen edustajina haastatteluissa oli Jyväskylästä kaksi koulua, Vantaalta, Oulusta, Kuopiosta, Kangasalta ja Pyhtäältä yksi koulu kustakin sekä Hattulasta yksi päiväkotia. Haastatellut koulut on lueteltu liitteessä 1.

Näissä haastatteluissa kartoitettiin oppilaitosten johdon ja muiden asiantuntijoiden näkemystä koulun käytännön olosuhteista koulumatkaliikkumisen kannalta ja myös aktiivisen liikkumisen kannalta koulupäivänkin aikana. Haastatteluissa selvitettiin tarkemmin koulun mahdolliset erityispiirteet tai erityiset aktiivisen liikkumisen edistämishankkeet. Lisäksi kartoitettiin, miten koulu seuraa oppilaidensa koulumatkaliikkumista ja millaisia kulkutapavalintoja on ilmennyt. Haastatteluissa kartoitettiin myös suurimmat haasteet koululaisen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä, sekä koulun ja kunnan mahdollisuudet tehdä yhteistyötä tässä asiassa. Haastattelupaketin kysymysrunko on esitetty liitteessä 5.

Kirjallisuuskatsaus ja tehdyt haastattelut pyrittiin työprosessin kuluessa saattamaan keskustelemaan keskenään muun muassa lomittamalla työvaiheet toisiinsa siten, että kirjallisuuskatsauksen ensimmäisiä versioita hyödynnettiin haastattelurungon laatimisessa ja katsausta puolestaan täydennettiin haastattelujen jälkeen. Analyysissä sekä kirjallisuudesta että haastatteluista saatuja tuloksia tarkasteltiin rinnakkain ja pyrittiin tunnistamaan niitä asioita, erityisesti mahdollisuuksia, joihin Suomessa tulisi jatkossa kiinnittää huomiota.

## 3 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet

Tässä luvussa tehdään yleiskatsaus kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöhön, tavoitteisiin sekä välineisiin. Tärkeää on, että tässä edistämistyössä yhdistetään liikenteelliset tavoitteet eli välttämätön siirtymä kestäväan ja vähäpäästöiseen liikenteeseen ja toisaalta liikunnalliset näkökohdat eli aktiivisten elämäntapojen tukeminen.

### 3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön välineet

Suomessa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta säännellään tieliikenne-laissa, joka määrittelee jalankulkijaa ja pyöräilyä koskevat liikennesäännöt. Lisäksi kävelijän ja pyöräilyn asemaa säännellään liikennepalvelulaissa, laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa.

Lainsäädäntöä on viime vuosina kehitetty kestäväan liikkumisen näkökulmasta. Vuoden 2020 kesäkuun alussa tuli voimaan uusi Tieliikennelaki 729/2018, joka toi pyöräliikenteeseen muutoksia. Uuden lain muutoksia on yksisuuntaisen pyöräliikenteen korostaminen, uudet pyöräliikenteen väylätyypit, pyörätien jatkeen käyttöperiaatteet, polkupyöräopastimet liikennevaloihin sekä väistämiseen tulleet uudet säännökset ja liikennemerkkit. Tieliikennelaissa pyöräliikennettä käsitellään autoliikenteen kaltaisesti. (Väylävirasto 2020/18)

Valtion tasolla kävelyn ja pyöräilyn edistämiskeinoja ovat mm. valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet (VAT) sekä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12). Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla lisätään pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen koko Suomessa. 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa tie-, raide- ja vesiliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn investointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä. Suunnitelmalla tähdätään siihen, että ihmisillä olisi yhä enemmän mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumismuotoja arjen matkoilla. Suunnitelman toimenpidekirjo kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja uusien kestävien liikkumisen palvelujen kehittämiseen on moninainen.

MAL-sopimus puolestaan on väline, jolla voidaan ohjata kaupunkiseudun liikennejärjestelmien ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä kestävämpään suuntaan. Sopimukset on laadittu valtion ja suurten kaupunkiseutujen kuntien välillä Helsingin, Tampereen, Turun ja



Oulun kaupunkiseutujen kanssa. Keväällä 2021 valmisteltiin ensimmäiset MAL-sopimukset Lahden, Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseutujen ja valtion välillä.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on valmisteltu Fossiilittoman liikenteen tiekartta, joka hyväksyttiin valtioneuvostossa 6.5.2021. Tiekartta osoittaa keinot liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom käynnisti syksyllä 2020 erillisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishelmien laadintaa koskevan valtioneuvoston kunnille, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kunnissa. Aikaisemmin kuntien tai seutujen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishelmien laadintaan on myönnetty avustusta yksittäisille hankkeille vuosittain osana liikkumisen ohjauksen valtioneuvoston kunnille. (Ks. myös luku 4.1.2.)

Valtio rahoittaa kävelyä ja pyöräilyä edistäviä investointeja maantie- ja katuverkolla. Valtion ja kuntien yhteisen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman käynnistäminen on Kävelyn ja pyöräilyn edistämishelmassa määritelty yhdeksi toimenpiteeksi kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantamiseksi katuverkolla (LVM 2018/5). Eri puolilla Suomea toteutettavilla hankkeilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta kuntien katuverkolla. Hankerahoituksella rakennetaan muun muassa paikallisia ja seudullisia pyöräilyn pääväyliä, uuden tieliikennelain mukaisia pyöräkatuja, kävely- ja pyöräilyreitit sekä katoksellisia ja/tai runkolukittavia pyöräpysäköintipaikkoja. (Traficom 2021) (Ks. myös luku 4.1.2.)

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmia (*Sustainable urban mobility plan, SUMP*) on Suomessa tehty muutamissa kaupungeissa, mm. tämän tutkimuksen kohdekaupungeissa Tampereella ja Lahdessa. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma on kokonaisvaltainen, pitkän aikavälin liikkumisen suunnitelma, joka ottaa tasapuolisesti huomioon eri kulkumuodot – joukkoliikenne, kävely ja pyöräily, autoliikenne, matkaketjut, sekä liikenteen turvallisuus, pysäköinti, kaupunkilogistiikka, liikkumisen ohjaus ja älyliikenne. Euroopan komission määritelmän mukaan suunnitelma on ”kestävä”, kun siinä huomioidaan sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristölliset näkökohdat. (Leppäranta 2017)

Muita kävelyä ja pyöräilyä linjaavia suunnitteluvälineitä ovat liikennejärjestelmäsuunnitelmat, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat, maakuntakaavat sekä yleiskaavat. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat maakuntaliittojen, kaupunkiseudun kuntien, maahanrakennusvirastojen, ELY-keskusten ja muiden sidosryhmien yhteistyössä laatimia strategisia suunnitelmia, joissa tarkastellaan yksittäisten hankkeiden sijaan kokonaisuutta sekä erilaisten toimenpideyhdistelmien vaikutuksia liikkumiseen ja liikenteen kehitykseen. Joillakin kaupunkiseuduilla on lisäksi kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmia, jotka ohjaavat suunnittelua liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yksityiskohtaisemmalla tasolla.

Kunta- ja kaupunkistrategioissa käsitellään usein myös kestävän/aktiivisen kaupunkiliikenteen tavoitteita. Kuntien erilaiset liikennesuunnitelmat ohjaavat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista sekä kävelyn ja pyöräilyn verkkojen toteutusta.

Lisäksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään muun muassa liikkumisen ohjauksen ohjelmatyöllä, kestävän liikkumisen palveluilla sekä pyöräilyä ja pyöräpysäköintiä tukevilla ohjelmilla ja toimenpiteillä. Liikkumisen ohjauksen tavoite on saada eri toimijat vaikuttamaan esimerkiksi omien työntekijöidensä tai asiakkaidensa liikkumiseen. Liikkumisen ohjauksen työtä tukee Viisaan liikkumisen verkosto (VILI). VILI-verkosto yhdistää liikkumisen ohjauksen parissa työskenteleviä ja asiasta kiinnostuneita tahoja Suomessa. Kestävää liikkumista tukevia palveluita tuottavat maassa sekä kunnat, järjestöt että yksityiset tahot. Kestävän liikkumisen palveluita on kehitetty mm. hankkeessa Polkuja kestävän liikenteen palveluihin (LiVi 2018/24).

Aktiivisen liikkumisen edistämiseksi on kaksi päätavoitetta: ne liittyvät liikenteen muuttamiseen kestävämmäksi ja vähäpäästöisemmäksi ja toisaalta fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen. Seuraavassa tarkastellaan lyhyesti näitä tavoitteita ja niihin nykytilassa liittyviä haasteita.

## 3.2 Kestävämpi ja vähäpäästöisempi liikenne tavoitteena

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM 2018/5) päätavoite on ”lisätä sekä kävelyettä pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, nykytilaan verrattuna”. Kun nykyinen aktiivisen liikkumisen matkojen osuus on noin 30 %, kyseinen kasvu tarkoittaa vuoden 2030 mennessä 39 % kulkutapaosuutta *matkoista* ( $30 \times 1.3 = 39$ ). Tavoite on suhteellinen kahdesta näkökulmasta: tulevaisuuden toivottu tilanne esitetään suhteellisena muutoksena nykytilanteeseen, ja mittarina on aktiivisen liikkumisen määrä suhteessa kaikkiin matkoihin, ei matkustettuihin kilometrimääriin. Toisena tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn matkojen kasvuista vähintään puolet tapahtuisi siirtymänä henkilöautomatkoista. Seurannan mittareiden suhteellisuuteen palataan alaluvun lopussa.

Henkilöliikennetutkimusten mukaan kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista matkoista Suomessa on pitkällä aikavälillä vähentynyt. Niiden yhteenlaskettu osuus oli 1990-luvulla 34 %, kun taas 2010-luvun seurannoissa se oli enää 30 %. Lyhyistä, alle kilometrin mittaisista matkoista 65 prosenttia tehdään jalan. Pyöräily taas on suosituinta 1–3 kilometrin mittaisilla matkoilla, joista pyörämatkojen osuus on 13–17 prosenttia. Liikkumisen kokonaisuudessa aktiivinen liikkuminen edustaa kuitenkin paljon pienempää osaa. Viimeisimmän, vuonna 2016 tehdyn valtakunnallisen Henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävely ja pyöräily vastaa vain noin 4 prosenttia matkustetuista kilometreistä. Henkilöautomatkat olivat aiempaa pidempiä ja joukkoliikennematkat entistä lyhyempiä. Joukkoliikenteen

matkaluku ei ollut muuttunut, mutta matkasuorite on pudonnut. Henkeä kohti lasketut jalankulun ja pyöräilyn matkasuoritteet olivat säilyneet jokseenkin ennallaan vuoden 2010–2011 tilanteeseen nähden. (LiVi 2018/1)<sup>1</sup>

Valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä (Valtioneuvosto 2018c) sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma (LVM 2018/5) tähtäävät siihen, että vuoteen 2030 mennessä kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät lisääntyvät 30 prosentilla. Tällöin kävely- ja pyörämatkoja tehtäisiin jopa 450 miljoonaa nykyistä enemmän. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämällä vaikutetaan liikenteen päästöjen, liikenneonnetusten, saasteiden ja melun vähenemiseen. Ympäristöhyötyjen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämällä tavoitellaan muun muassa terveyshyötyjä, ihmisten hyvinvointia, ympäristön viihtyisyyden ja sosiaalisen turvallisuuden lisääntymistä. (LVM 2018/5)

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa (2020) tavoitteena on liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ja poistaminen kokonaan pidemmällä aikavälillä. Nykyisellä kehitysvauhdilla näihin on vaikea päästä erityisesti siksi, että autoliikenteen kasvu näyttää jatkuvan. Aktiivisen liikkumisen lisääminen sisältää mahdollisuuksia. Tiekartan tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuutta matkasuoritteesta ”merkittävästi” vuoteen 2030 mennessä. Tämä tapahtuisi yhdyskuntarakenteen kehittämisen, liikenteen palvelujen ja pysäköintitoimien avulla. Lisäksi oli tavoitteena se, että henkilöautojen suoritteet eli ajoneuvokilometrit eivät enää vuoden 2020 jälkeen kasvaisi.

Kestävien ja vähäpäästöisten liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen on tärkeää ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Tiekartassa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen esitetään rahoitusta, ja tavoitteena on säilyttää rahoitustaso vähintään nykytasolla jatkossakin. Tiekartta sisältää myös muita liikennejärjestelmän kehittämistoimia, jolla tuetaan tiivistä ja eheää yhdyskuntarakennetta.

Kansallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman tavoitteisiin liittyy haasteita. Ensinnäkin aktiivisen liikkumisen suhteellinen osuus matkoista antaa hyvin vaillinaisen kuvan liikennemäärien ja päästöjen kehityksestä ja liikennejärjestelmästä. Kestävyyden suhteelliset mittarit ovat ponnettomia, kuten Anders Bjørn ja kumppanit toteavat laajassa tutkimuskatsauksessaan, jossa he tutkivat ympäristöllisiä indikaattoreita. (Bjørn ym. 2015) Heidän mukaansa arvioitaessa jonkin järjestelmän kestävyttä, indikaattorissa tulisi olla pohjana (ekologiseen tai muuhun) kestävään tilaan perustuva kynnysarvo. Valtakunnallisten tavoitteiden mittareista siis puuttuu tällainen luonnon kantokykyyn perustuva kynnysarvo tai ”viitearvo”, joka indikoisi millä tasolla esimerkiksi suomalaisen liikennejärjestelmän tulisi

<sup>1</sup> Huom. viitteissä LiVi = Liikennevirasto.

suorittua. (Mt., 29–30.) Suhteellisten mittareiden toinen ongelma on käytännöllinen: kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä onnistumisen seuranta valtakunnallisesti niiden pohjalta ei ole kovin havainnollista.

Toisena tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn matkojen kasvuista vähintään puolet tapahtuisi siirtymänä henkilöautomatkoista. Myös tähän liittyy haasteita. Onnistumista tässä tavoitteessa on erittäin vaikea seurata suhteessa tyypillisiin konkreettisiin toimenpiteisiin: esimerkiksi uusien pääväylien rakentamisen vaikutusta kulkutapaosuuksien muutoksiin on yleensä hyvin vaikeaa tai mahdotonta erottaa muista tekijöistä (Auvinen ym. 2020). Siirtymä on hyvä tavoite, mutta se ei itsessään ole mitattava indikaattori, ellei siirtymiä ja niiden syitä pystytä empiirisesti osoittamaan.

### 3.3 Fyysisen aktiivisuuden lisääminen tavoitteena

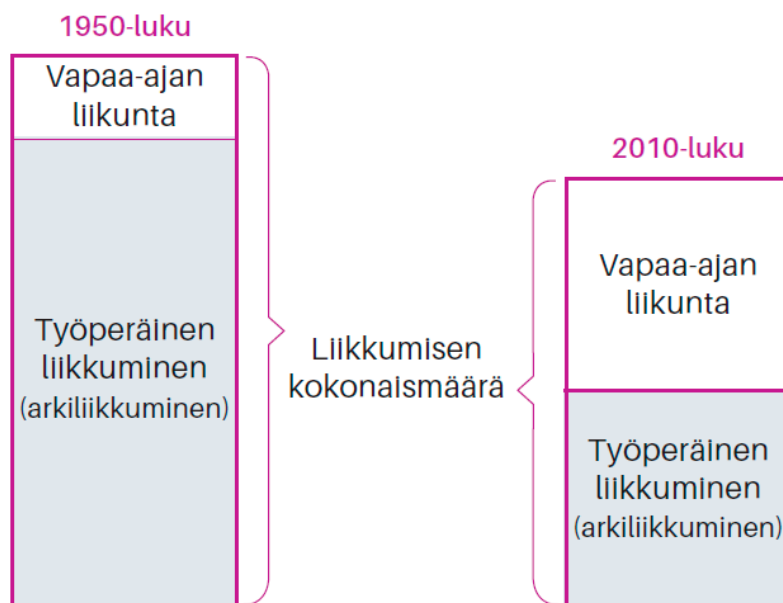
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kiinnittyy keskeisesti myös tarpeeseen lisätä väestön fyysistä aktiivisuutta. Hallitusohjelman tavoitteisiin kuuluu se, että liikunnallinen kokonaisuaktiivisuus nousee kaikissa väestöryhmissä. Fyysisen aktiivisuuden puute on Suomessa ja globaalistikin yksi suurimpia terveyttä ja hyvinvointia vähentäviä tekijöitä. Tutkimustietoa aiheesta on tuotettu jatkuvasti lisää. Käytettävissä on vakuuttavaa tutkimustietoa tavanomaisen arkiliikunnan hyödyllisyydestä. Kohtuuvauhtinen ja kohtuullisen pituinen kävely tai pyöräily parantavat kestävyys- ja lihaskuntoa sekä ylläpitävät tasapainoa ja toimintakykyä. Liikunnan ei tarvitse olla yhtäjaksoista, vaan se voi koostua useasta lyhyemmästä jatkosta.

Liikunnan edistämisestä valtionhallinnossa ja kunnissa säädetään liikuntalailla. Lain tavoitteena on edistää väestön hyvinvointia ja terveyttä ja laajentaa liikuntaharrastuksia myös uusiin ja liikunnallisesti passiivisiin väestöryhmiin sekä lisätä monialaista ja -ammattillista yhteistyötä. Laki antaa kunnille liikunnan yleisen edistämismääräyksen: edellytysten luominen liikunnalle paikallistasolla on kuntien tehtävä.

Aktiivisen liikkumisen käsite yhdistää liikenteen ja liikunnan kenttiä toisiinsa. Aktiivisessa liikkumisessa on kysymys ihmisten liikkumisesta ja liikunnasta ihmisten arjessa: päiväkohteissa, kouluissa, töissä, erilaisissa palveluissa (esim. kaupassa käynti) ja harrastuksissa sekä näihin kuljettavista matkoista. Liikuntasektori onkin korostanut, että fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen tarvitaan mukaan myös liikennepolitiikka sekä aktiivista liikkumista tukeva liikennejärjestelmä. Näillä on iso merkitys väestön fyysiselle aktiivisuudelle ja liikunnan harrastamiselle. Väestön liian vähäinen fyysinen aktiivisuus on suomalaisen ja yleensä länsimaisen yhteiskunnan keskeisimpiä haasteita (Valtion liikuntaneuvosto 2021).

Liikunnan käsitteen voi määritellä monella tavoin ja määritelmästä riippuen väestön liikunnallisuutta voidaan tulkita hyvinkin eri tavoin. Liikunnallisuus jakautuu hyvin epätasaisesti yhteiskunnassa eivätkä keskiarvot kerro paljoakaan. Kuitenkin yleisesti ottaen viimeisten vuosikymmenten aikana arjen työperäinen liikkuminen on vähentynyt enemmän kuin liikuntaharrastukset ovat kasvaneet. Luontevan, työntekoon ja välttämättömään asiointiin liittyvän liikkumisen vähentymistä on ollut vaikea korvata liikunnan harrastamisella, kuten Teijo Pyykkönen toteaa pamfletissa *Maailman istuvin urheilukansa* (2019, 9–10). (Ks. kuva 1)

**Kuva 1.** Vapaa-ajan liikkuminen on lisääntynyt, mutta se ei korvaa paljon enemmän vähentynyttä työperäistä liikkumista, josta 2000-luvulla on alettu puhua arkiliikkumisena. (Pyykkönen 2019; alkuperäislähde Pyykkönen & Kokkonen 2017 julkaisematon.)



Liika paikallaanolo, varsinkin istuminen on vahingoksi ihmisen hyvinvoinnille ja terveydelle. Kolu ja kumppanit (Kolu ym. 2018) ovat arvioineet paikallaanolon kustannuksia ja liikunnan lisäämisen vaikutuksia. Jos kaikki yli kuusi tuntia vapaa-ajallaan istuvat vähentäisivät istumistaan korkeintaan kahteen tuntiin vuorokaudessa, väestötasolla vähentyneistä avoterveydenhuollon käynneistä säästyisi noin 79 miljoonaa euroa vuodessa. Toisaalta väestötasolla olisi mahdollista saavuttaa noin 151 miljoonan euron säästöt vuodessa, mikäli terveysliikuntasuosituksen mukaan liian vähän liikkuvat harrastaisivat reipasta kävelyä vähintään viitenä päivänä viikossa puolen tunnin ajan ja lihaskuntoharjoittelua vähintään kahdesti viikossa. Säästö on vieläpä arvioitu alakanttiin, sillä laskelmissa ei ollut mukana alle 20-vuotiaita.

Toisaalta ratkaisut ovat lähellä ja monessa tapauksessa yksinkertaisia. Tunnistamalla kävely- ja pyörävyylät läheisimpänä ja monelle liikkujalle tärkeimpänä liikuntapaikkana, voidaan arkiympäristö ottaa nykyistä paremmin mukaan ”haltuun” liikennesuunnittelussa, parantaa olosuhteita, tukea ihmisten kävelyä ja pyöräilyä ja siten edistää terveys-, hyöty- ja arkiliikuntaa. (Päivänen ym. 2005)

Nykyisissä terveysterveyshyötyjen suosituksissa riittävällä fyysisellä aktiivisuudella tarkoitetaan reipasta tai rasittavaa kestävyysliikuntaa seuraavasti: vähintään 2,5 tuntia reipastehoista tai 75 minuuttia rasittavaa liikuntaa viikon ajalla, pienempinä kerta-annoksina. Lisäksi runsas yhtäjaksoinen ja pitkään jatkuva paikallaanolo, tyypillisesti istuminen, on kroonisten kansansairauksien itsenäinen riskitekijä riippumatta siitä, liikkeuko henkilö terveysterveyshyötyjen suosituksen mukaisesti vai ei. Vain joka neljäs 20–85-vuotias harrastaa riittävästi kestävyysliikuntaa viikossa. (Vasankari & Kolu, toim. 2018)

Vähäisen fyysisen aktiivisuuden taloudelliset vaikutukset ovat erittäin merkittävät. Sen suorat kustannukset ovat 595 M€, eli kolme prosenttia Suomen terveydenhuollon kokonaismenosta. Yhteensä vähäisestä fyysisestä aktiivisuudesta arvioidaan aiheutuvan vuodessa vähintään 3,2 miljardin euron kustannukset. Tutkimuksissa on havaittu yhteys liikunnan tehon ja sairauspoissaolojen välillä, sillä säännöllisesti rasittavaa liikuntaa harrastavilla oli vuoden aikana yli neljä sairauspoissaolopäivää vähemmän verrattuna kevyellä teholla liikkuviin. Rasittavan liikunnan harrastaminen oli yhteydessä myös pienempään työkyvyttömyyseläkkeelle jäämisen riskiin. (Vasankari & Kolu, toim. 2018)

Liikunnan terveyshyötyjä on arvioitu myös työnantajien kannalta. Turussa tehdyssä Liikettä työmatkaan -kampanjassa osallistujien sairauspoissaolot vähenivät 2,31 päivää aikaisempiin nähden. Taloudelliseksi hyödyksi työnantajalle arvioitiin 810 euroa henkilöä kohti vuodessa. Australiassa tehdyssä tutkimuksessa arvioitiin, että jos työntekijät saataisiin pyöräilemään työmatkoja, kilometrikohtainen hyöty olisi jopa 3,2 €/km. Hollannissa toteutetussa tutkimuksessa todettiin, että töihin pyöräilevät ovat 1,3 päivää vähemmän poissa töistä kuin muut. Suomessa tunnettu hyvä esimerkki on Pekkaniska Oy, joka maksaa työntekijöilleen bonuksia työmatkapyöräilystä. Yrityksen työntekijöillä on ollut merkittävästi vähemmän (5 päivää/hlö/vuosi) sairaspäiviä maan keskiarvoon (11 päivää) verrattuna. Arkiliikunnan kasvu hyödyttää koko maan bruttokansantuotetta. Saksassa arvioitiin kymmenen prosentin aktiivisten liikkumismuotojen kasvun kasvattavan 1,11 prosentilla maan bruttokansantuotetta. (Perälä & Haapakorva 2016)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa käsitellään terveyshyötyjä myös yhtenä etuna. Koko Suomen kannalta siinä on todettu, että kävelyn lisääminen 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä. Liikunnan puute näkyy miljardiluokan sekä suorina että epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna,

työkyvyttömyytenä sekä jopa ennenaikaisina kuolemantapauksina. (LVM 2018/5) Liikunnalla on myönteisiä vaikutuksia sairastuvuuteen (muun muassa sepelvaltimotauti, aivohalvaus, diabetes ja eräät syövät), tuki- ja liikuntaelimestön terveyteen, energiatasapainoon, mielenterveyteen (muun muassa ahdistuneisuuteen ja masennukseen) ja ikääntyneiden ihmisten toiminnalliseen terveyteen. Liikunnan vaikutuksesta kuolleisuuden vähentämiseen on kuitenkin yksiselitteisempi ja parempi tutkimusnäyttö kuin sen vaikutuksista sairastuvuuteen, joten esimerkiksi HEAT-työkälun laskelmissa on mittarina nimenomaan kokonaiskuolleisuus. (HEAT 2013)

Ikääntyneen väestön fyysisen aktiivisuuden ja liikunnan lisäämisellä on erittäin suuret potentiaaliset vaikutukset yksilön hyvinvoinnille ja toimintakyvylle, mutta myös taloudelliset vaikutukset yhteiskunnalle. Liikunnallisen elämäntavan yleistymisen myötä voitaisiin vähentää ikääntyvän väestön koti- ja laitoshoidon kustannuksia vuosittain noin 150 miljoonalla eurolla. Hirvensalon ym. (2000, ref. Kolu ym. 2018) tutkimuksen mukaan iäkkäillä liikkumisongelmista kärsivillä, mutta liikunnallisesti aktiivisilla oli huomattavasti pienempi riski joutua laitoshoitoon kuin liikkumisongelmista kärsivillä liikuntaa harrastamattomilla iäkkäillä.

Ikäihmisten riittävän liikkumisen kannalta lähimmät kävely- ja pyöräreitit sekä niiden esteettömyys ja koettu turvallisuus ovatkin olennaisen tärkeitä. Hyviä esimerkkejä ikäihmisten liikkumisympäristön parantamisesta Suomessa on esimerkiksi Lapinjärven kunnan tavoite tarjota ”muistiystävällinen taajama”. Vastaava tavoite etenee myös Mikkelin Haukivuoressa, jossa käynnistyneen kehitystyön myötä kaavoitusprosessiin liitetään muun muassa esteettömiä ja rollaattoreille sopivia reittejä asuinalueilta hyvinvointiasemalle, kirjastoon ja kauppaliikkeisiin. (Essote 2020.)

Kävelyn terveyshyödyistä saadaan vuosittain lisää tutkimustietoa. Kävely kohottaa kestävyyskuntoa ja jo puolen tunnin päivittäinen kävely voi parantaa kestävyyskuntoa 10–15 % muutamassa kuukaudessa. Kävely kuormittaa ja vahvistaa erityisesti alaraajojen lihaksia ja tasapainoa. Aktivoimalla koko kehon se laskee verenpainetta, parantaa veriarvoja ja tehostaa aineenvaihduntaa ja siten pienentää sydän- ja verisuonisairauksien riskiä. Lisäksi kävely iltaisin parantaa unen laatua ja helpottaa nukahtamista.<sup>2</sup>

Suomessa on noin kaksi miljoonaa aikuista kävelyn harrastajaa. Kävelyn suosio piilee sen yksinkertaisuudessa: liikkeelle lähtö on helppoa, sen aloittamiseen riittää kotiovesta ulos astuminen, lisäksi kävelyn tapaturmariski on pieni. Varusteiksi tarvitsee vain hyvät jalkineet.<sup>3</sup> Väestön liikuntaharrastuksia on selvitetty vuonna 2018 julkaisussa *Aikuisväestön*

2 <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikuntalajit-ja-liikkumismuodot/kavely/>

3 <https://www.suomenlatu.fi/ulkoile/lajit/kavely.html>

*liikunnan harrastaminen, vapaaehtoistyö ja osallistuminen, jonka mukaan kävely on suomalaisten eniten harrastama liikuntalaji ja pyöräily kolmanneksi yleisin. (Mäkinen, toim. 2019.)*

Tutkimuksissa on todettu myös kävelyn vaikuttavan monella tavoin myönteisesti sosiaaliseen ja emotionaaliseen hyvinvointiin. Luonnossa ja puistossa ulkoilu edistää emotionaalista hyvinvointia: stressistä palautumista ja elpymiskokemuksia sekä onnellisuutta ja tyyneyttä. Ulkoilun määrä lisää positiivisten tunteiden voimakkuutta. Kävelyllä on yhteys hyvään kokemukseen omasta terveydestä, parempaan elinvoimaisuuteen ja yleisempiin kontakteihin perheenjäsenten ja ystävien kanssa (Norppa 2020).



## 4 Toimivat käytännöt, mahdollisuudet ja esteet

Tässä luvussa tarkastellaan kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa, esteitä ja mahdollisuuksia eri teemojen ja näkökulmien kautta. Tulokset perustuvat kirjallisuuskatsaukseen sekä haastateluaineistoon. Jokaisen teeman kohdalla käsitellään nykytilaa, toimivia ratkaisuja, mahdollisuuksia ja haasteita.

### 4.1 Hallinnolliset rakenteet ja strategiataso

#### 4.1.1 Lainsäädännön, koulutuksen ja ohjeistuksen kehittäminen

##### Lainsäädännön nykytilanne ja mahdollisuudet

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta säännellään tieliikennelaissa, joka määrittelee jalankulkijaa ja pyöräilyä koskevat liikennesäännöt. Lisäksi kävelijän ja pyöräilyn asemaa säännellään liikennepalvelulaissa, laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa. Lainsäädäntöä on viime vuosina kehitetty kestävästä liikkumisen näkökulmasta (ks. luku 3.1), viimeksi kesäkuussa tieliikennelain uudistuksen myötä.

Lakimuutoksen myötä uusia väylätyyppejä ovat ainakin pyöräkatu ja mahdollisuus sallia liikennemerkillä pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin. Uutena tuli myös, että kaksisuuntainen pyörätie osoitetaan aina lisäkilvellä kaksisuuntaiseksi. Pyöräilyn salliminen kahteen suuntaan yksisuuntaisella tiellä luo mahdollisuuksia suunnitella entistä sujuvampia pyöräiteitä. Pyöräilyn salliminen molempiin suuntiin on periaatteessa aika yksinkertainen toimenpide, jos katu on jo valmiiksi riittävän leveä. Lakimuutosta arvioitiin haastattelussa kokonaisuudessa myönteisenä ja sen nähtiin erityisesti edistävän jossain määrin pyöräilyn asemaa.

Suomessa jalankulku- ja pyörätiet ovat perinteisesti olleet kaksisuuntaisia myös tiiviisti rakennetussa liikennenympäristössä, jossa yksisuuntaisella pyörätiellä saavutetaan parempi välityskyky suhteessa käytettyyn tilaan. Yksisuuntaiset järjestelyt ovat myös turvallisia, koska pyöräliikenne saapuu risteykseen, tonttiliittymään, pysäkkien kohdalle, suojatielle jne. samasta suunnasta autoliikenteen kanssa. Kaksisuuntaiset väylät soveltuvat jatkossakin etenkin väljästi rakennettuun tai rakentamattomaan liikennenympäristöön.

Asiantuntijahaastatteluisa vuonna 2020 uudistunutta tieliikennelakia pidettiin positiivisena ja lakimuutoksen nähtiin edistävän pyöräilyn asemaa jossain määrin. Yleisesti nähtiin tärkeänä, että pyritään edistämään aktiivista liikkumista lakimuutoksilla. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on kirjattu tavoitteeksi, että lainsäädännön kehittämisessä otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteet. Edistämishjelmassa todetaan, että kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta edistäisivät muutokset, jotka mahdollistaisivat esimerkiksi poliisin tehokkaamman liikennesääntöjen valvonnan. Lisäksi edistämishjelmassa huomioidaan polkupyöräilyn turvallisuustekijät ja sujuvuus, joita voitaisiin ohjelman mukaan edistää esimerkiksi uudella liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla, jossa autoilijan tulisi antaa esteetön kulku pyöräilijälle ja sovittaa nopeutensa pyöräilyliikenteen mukaiseksi. (LVM 2018/5, 33–34.) Tämä pyöräkatu-uudistus saatiin sittemmin uuteen tieliikennelakiin mukaan.

Haastatteluisa kysyttiin valtionhallinnon ja kuntien asiantuntijoilta sekä sidosryhmien edustajilta, minkälaisilla lainsäädännöllisillä uudistuksilla kävelyn ja pyöräilyn asemaa voisi edelleen parantaa. Yleisesti lainsäädäntöä tulisi haastateltavien mukaan jatkuvasti kehittää aktiivista liikkumista tukevaksi. Konkreettisia lainsäädännön uudistustarpeita esimerkiksi liikkumisturvallisuuden liittyen mainittiin eri haastatteluisa hyvin vähän. Sen sijaan tarvetta lainsäädännön kehittämiselle nähtiin taloudellisten ohjausmekanismien luomisessa, johon erityisesti verotukseen liittyvällä lainsäädännöllä vaikutetaan. Näitä tekijöitä tarkastellaan lähemmin luvussa 4.2.3.

Suomessa haasteita aiheuttavat edelleen ns. yhteiset tilat (shared spaces) ja jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden väliset ristiriidat, vaikka eroteltujen kävely- ja pyöräteiden lisääminen on viime vuosina vähentänyt näitä ongelmia. Useimmilla kävelyn ja pyöräilyn väylillä on lopetettu myös mopojen salliminen. Eri ajoneuvojen sekä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden välisen tilan erottaminen toisistaan onnettomuuksien vähentämiseksi on edelleen työn alla Suomessa sekä ulkomailla. Esimerkiksi Alankomaissa Amsterdam on edelleen ainoa kunta, joka on kieltänyt mopot pyöräteiltä<sup>4</sup> (vuonna 2019).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa mainitaan, että tieliikennelaki jättää kunnille hyvät mahdollisuudet sovittaa kaduilleen sallitut ajonopeudet siten, että alueelliset liikenneolosuhteet voidaan huomioida liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta järkevästi.

Vuoden 2021 alussa voimaan tuli toinen ajankohtainen lakimuutos, laki verovapaasta polkupyöräedusta. Lakimuutoksen myötä työsuohdepyörä on polkupyörä, jonka hankinnasta

4 “The Traffic Survey That Led Amsterdam to Ban Mopeds from Bike Paths” [https://metrocount.com/ban\\_mopeds\\_from\\_bike\\_paths\\_amsterdam/](https://metrocount.com/ban_mopeds_from_bike_paths_amsterdam/)

vastaa työnantaja. Polkupyöräetu on verovapaa 1200 euroon saakka. Työnantaja pidättää pyörän kustannukset palkasta tai tarjoaa sen palkan päälle tulevana etuna. Pyörä on tarkoitettu yksittäisen työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön niin kodin ja työpaikan välillä matkoilla sekä työ- kuin vapaa-ajalla. Työsuhdepyörät hankitaan yleensä leasing-sopimuksilla, joihin voi sisältyä myös varkausvakuutukset, varusteet ja huoltopalvelut. Työnantaja voi myös hankkia pyörän omakseen ja hoitaa suoraan myös niiden huollot.

Suomessa ei ole vielä olemassa arviointi- tai tutkimustietoa polkupyöräedun vaikutuksista. Kuitenkin alustavien tietojen, esimerkiksi Helsingin Sanomien helmikuussa 2021 julkaistun artikkelin mukaan, yritysten kiinnostus polkupyöräetua kohtaan on kasvanut. Yritysten tilaamien polkupyörien määrä on lisääntynyt ainakin niiden palvelutarjoajien arvioihin perustuen, jotka hoitavat pyörien hankintaprosessin ja talousraportoinnin yritysten puolesta<sup>5</sup>. Alaluvussa 4.2.3 käsitellään tarkemmin verovapaata polkupyöräetua osana muita taloudellisia ohjauskeinoja.

### Ohjeistuksen ja koulutuksen nykytila ja haasteet

Tutkimuksen toteutuksen aikaan Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohje oli juuri valmistumassa ja jalankulun suunnitteluohjeen valmistelu käynnistymässä. Loppuvuonna 2020 julkaistussa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on otettu huomioon 1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki. Ohjeessa käsitellään lain mukanaan tuomia uusia pyöräliikennetarkoituksia, kuten pyöräkatua ja kaksisuuntaista pyöräliikennettä yksisuuntaisella kadulla. Ajoneuvon kuljettajana polkupyöräilijän perusratkaisu on kulkea ajoradalla osana muuta ajoneuvoliikennettä. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat ensisijaisesti yksisuuntaisia, ellei niitä erikseen liikennemerkillä osoiteta kaksisuuntaisiksi. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen laatimisessa on hyödynnetty Euroopan johtavien pyöräliikenteen maiden, Hollannin ja Tanskan, suunnitteluohjeita sekä viime vuosina Suomessa suunnitelluista ja toteutetuista korkeatasoisista pyöräliikenteen baanoista saatuja kokemuksia. (Väylävirasto 2020/18). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa tavoitteeksi mainittiin, että päivitetään tarpeelliselta osin Liikenneviraston kävely- ja pyöräteiden suunnittelemista, rakentamista ja kunnossapitoa koskevat ohjeet. Pyöräteiden suunnittelun osalta tämä edistämishjelmassa esitetty tavoite on toteutunut, ja myös jalankulun ohjeiden päivittäminen on alkanut.

Sekä kuntien että valtionhallinnon asiantuntijoiden haastatteluissa selkeänä haasteena tunnistettiin, että Suomen kunnissa on osaamisvajetta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden sekä väylien suunnittelusta. Pyöräilyliikenteen suunnitteluohje (2020) oli haastateltavien

<sup>5</sup> HS, 14.2.2021 "Yritykset tilaavat nyt innokkaasti työsuhdepyöriä, joista saa jopa 1 200 euron veroedun vuodessa: "Kiinnostus on kasvanut rajusti alkuvuodesta"" <https://www.hs.fi/talous/art-2000007802332.html>

mukaan odotettu opas. Asiantuntijoiden mukaan pelkkä oppaiden laatiminen ei kuitenkaan riitä tiedon jalkauttamiseksi paikallistasolle, vaan myös koulutusta tarvitaan. Väylävirasto on haastatteluiden toteuttamisen jälkeen järjestänyt suunnitteluohjeisiin liittyvää koulutusta (Ks. Väylän Youtube-kanava).

Haastateltujen asiantuntijoiden mukaan jalankulun olosuhteiden suunnitteluohjeelle on myös tarvetta. Lisäksi haastatteluissa painotettiin, että paikallisissa ja seudullisissa sopimuksissa tai ohjelmissa (maankäyttö, liikenne, ilmasto, terveys) tulisi huomioida kävely ja kohdistaa määrärahoja sekä henkilötyötä sen edistämiseen.

***”Vaikka ohjeita tulee, on koulutustarpeita paljon, jotta tieto muutoksista menee käytäntöön. Tähän tulisi lisätä panoksia.”***

***”Oppaat eivät yksinään riitä, vaan tulisi varmistaa, että tieto jalkautuu suunnittelijoiden työhön.”***

Yhtenä konkreettisenä toimenpidesuosituksena haastatteluissa esitettiin pyörämekaanikkokoulutuksen käynnistämistä esimerkiksi ammatillisena perustutkintona. Esimerkiksi pyörähuoltamot ja -korjaamot eivät löydä osaavia tekijöitä rekrytoidessaan lisää väkeä tai miettiessään toiminnan laajentumista. Hämeenlinnassa aloitettiin Bike Lab -kokeiluhankkeen yhteydessä kaupungin, Ammattiopisto Tavastian ja paikallisen pyörähuolto liikkeen yhteistyönä pyörämekaanikkokoulutus, josta saatujen hyvien kokemusten perusteella toimintaa kannattaisi vahvistaa ja laajentaa muualle Suomeen. (Ympäristöministeriö 2019) Osaavat tekijät ovat tärkeitä erityisesti nyt, kun sähköpyörien myynti on nousussa ja uudenlaisia erikoispyöriä (mm. lastipyörät) on tullut markkinoille.

#### 4.1.2 Taloudellinen ohjaus ja tukeminen

Suomessa monet vuosikymmenten aikana kehittyneet, liikenteeseen liittyvät verotus-, luontaisetu- ja maksukäytännöt vaikuttavat suoraan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen. Autoilun tuet, kuten työnantajien tarjoama vapaa pysäköintietu sekä asunnon ja työpaikan välisen matkan verovähennysoikeus, vaikuttavat kulkumuodon valintaan autoilua suosien. Ne voi nähdä henkilöauton käyttöön ohjaavina kannustimina, joiden purkaminen auttaisi edistämään myös kävelyä ja pyöräilyä. (LVM 2018/5, 37.)

Haastatteluissa pyydettiin asiantuntijoita nimeämään tehokkaimpia keinoja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Haastatteluissa erilaiset taloudelliset ohjauskeinot mainittiin verrattain usein tehokkaimmiksi keinoiksi edistää kävelyä ja pyöräilyä. Yleisin peruste taloudellisille kannustimille on se, että taloudellisen hyödyn saaminen vaikuttaa henkilöiden kulkutavan valintaan. Taloudelliset ohjauskeinot voivat olla taloudellisia kannustimia

(”porkkanoita”) tai kustannuksia ja rajoitustoimia (”keppejä”). Haastatteluissa mainittuja potentiaalisia taloudellisia ohjauskeinoja voidaan luokitella seuraavasti:

- Työmatkapyöräilyn verovähennysoikeudet (mm. km-korvaukset työmatkoilla)
- Sähköpyöräilyn hankintatuki (mm. ALV-kokeilut)
- Autopysäköinnin hinnoittelu
- Ruuhkamaksut, tiemaksut, tietullit
- Valtion tuki kävely- ja pyöräverkon suunnittelu- ja rakennushankkeille
- Valtion tuki liikkumisen ohjauksen hankkeille
- Henkilökohtainen liikkumisen päästökauppa

Seuraavassa tarkastellaan taloudellisia ohjauskeinoja tutkimuskatsaukseen sekä haastatteleluaineistoon pohjautuen.

### Verovähennysoikeudet

Yksi työntekijän kulkutapavalintaan vaikuttava käytäntö on asunnon ja työpaikan välisen matkan verovähennysoikeus. Tällä hetkellä vähennysoikeus on suurin henkilöautolle. Pyöräilijä voi vähentää verotuksessaan enintään 85 € vuodessa, kun henkilöautoilijalle vähennysoikeus on huomattavasti runsaampi (0,25 € / km)<sup>6</sup>.

Tämän tutkimuksen haastatteluiden aikaan liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän valtiovarainministeriön työryhmän raportti julkaistiin keväällä 2021, eikä se sisällä esityksiä ko. aiheesta. Uusi laki polkupyöräedusta tuli voimaan vuoden 2021 alusta. Haastatteluissa verokannusteet mainittiin usein mahdollisuutena erityisesti työmatkapyöräilyn edistämiseen. Konkreettisine keinoine esitettiin esimerkiksi yksittäisiä työnantajien tai työntekijöiden verotuksellisia helpotuksia, jotta aktiivinen työmatkaliikkuminen lisääntyisi. Haastateltavat tekivät ehdotuksia uusien verotuksellisten porkkanoiden luomisesta sekä esitettiin myös autoilun kallistamista verotuksellisin keinoin. Näitä keinoja oli esimerkiksi puuttuminen työpaikkapysäköinnin verottomuuteen ja maksuttomuuteen, joiden katsottiin suosivan yksityisautoilua. Haastateltavat pohtivat eri mahdollisuuksia:

***”Vaikuttaisin verotuksen kautta. Tekisin niin merkittävän verotuksellisen teon, että siitä olisi suuri hyöty ihmisille, jotta he olisivat valmiina tekemään kulkutapamuutoksen. Tähän riittää valtionhallinnon kynnet. Vaatisi pidempää pohdintaa, onko yksittäinen vai sarja pienempiä päätöksiä. Kun verovähennyksissä tullaan kulkumuodon todentamiseen, ei ole helppoa mutta keinoja on keksittävisissä.” (sidosryhmien haastattelu)***

<sup>6</sup> [https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/tulot-ja-vahennykset/matkakulut/asunnon\\_ja\\_tyopaikan\\_valiset\\_matka/](https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/tulot-ja-vahennykset/matkakulut/asunnon_ja_tyopaikan_valiset_matka/)

***”Todellinen muutos tapahtuu taloudellisten kannusteiden myötä. Voisiko esim. matkan suorittamista pyöräillen tai kävellen saada kilometrikorvauksen?” (valtionhallinnon haastattelu)***

Erilaiset työsuhdepolkupyörien veroedut ovat myös melko tavallisia Euroopassa. Ainakin Belgiassa, Alankomaissa, Itävallassa, Saksassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä Irlannissa tuetaan työsuhdepolkupyöriä verotuksen keinoin. Iso-Britanniassa työnantajat voivat hankkia työntekijöidensä käyttöön polkupyöriä siten, että hankinnasta syntyy joko työntekijälle tai työnantajalle veroetua (Cycle to Work Scheme). Järjestelmän myötä työnantaja on voinut hankkia työntekijänsä käyttöön työmatkoja varten polkupyörän sekä tarpeellisia varusteita, kuten pyöräilykypärän. Polkupyörän sekä varusteiden hankintahinta vähennetään työntekijän saamasta bruttopalkasta, mistä syntyy työntekijälle veroetua jopa 40 prosenttia polkupyörän hankintahinnasta. (VM 2020, 29.)

Kansainväliset seurantatutkimukset osoittavat, että taloudellisilla ohjaukeinoilla voidaan vaikuttaa kulkutapavalintaan. Iso-Britanniassa käytössä olevan työsuhdepyöräilyn tukijärjestelmän vaikutuksia työmatkapyöräilyyn arvioitiin vuonna 2016. Tutkijoiden mukaan työsuhdepyöräilyn tukijärjestelmän käyttöönoton jälkeen noin 65 prosenttia palkansaajista lisäsi pyöräilyään, keskimäärin noin 30 minuutilla päivässä. Yhdeksi syyksi arvioitiin, että järjestelmän myötä kyseiset palkansaajat saivat käyttöönsä uudemman polkupyörän, jolloin pyöräilystä tuli entistä houkuttelevampaa. Tutkijat arvioivat, että pitkällä aikavälillä yhteiskuntataloudelliset hyödyt muun muassa vähentyneistä sairauspoissaoloista ylittävät järjestelmästä koituvat valtiontaloudelliset kustannukset. (VM, 2020, 47) Myös Ranskassa valtio on viime vuosina tukenut pyörien hankintaa sekä huoltoa, esimerkiksi sähköpyörän ostoon myönnetään satojen eurojen hankintatuki. Pyöräilyn suosiota ovat lisänneet myös Ranskan toistuvat julkisen liikenteen lakot ja keskustelu ilmanlaadusta. Ranska on edistänyt pyöräilyä monin toimenpitein viime vuosina, myös koronaepidemian aikana, ja varsinkin Pariisissa pyöräilyn on raportoitu kasvaneen merkittävästi. (Tarkemmin ks. luku 4.2.7.)

On myös tutkimuksia, joiden mukaan taloudelliset kannustimet eivät ole kaikista vaikuttavimpia. William Riggs (2017) havaitsi, että tiedon tarjoaminen kestävästä liikkumisesta ympäristöhyödyistä (eli informatiivinen tuupaus) oli käyttäytymisen muuttamiseen tehokkaampaa kuin rahalliset palkkiot. Kate Raworth (2017) kritisoi laajemminkin taloudellisten kannustimien suosimista suhteessa kestävyyskäyttäytymiseen. Kannattaakin varoa ajatusta, että käyttäytymismuutokseen voidaan kannustaa vain markkinamekanismilla, eikä sosiaalisilla tai moraalilla olisi ohjaavaa vaikutusta. (Mt.)

Suomessa on edelleen mahdollista edistää aktiivista liikkumista myös lainsäädännön keinoin. Kansainvälisiin seurantatutkimuksiin peilaten Suomessa kannattaa seurata aktiivisesti, kuinka työsuhdepyöräetä vaikuttaa palkansaajien kulkutapoihin. Varsin usein

asiantuntijahaastattelussa ehdotettiin erilaisten aktiivista liikkumista tukevien taloudellisten kannusteiden luomista. Esimerkiksi edellä mainittujen työmatkapyöräilyä tukevien verohelpotusten kokeilua kannatettiin. Työsuhdepyöräjärjestelmien lisäksi useissa EU-maissa on käytössä mm. sähköpyörien suoraa hankintatukia, joita käsitellään seuraavassa alaluvussa.

### Sähköpyörien hankintatuet

Sähköpyörien yleistymistä on useissa maissa vauhditettu taloudellisella hankintatuella. Käyttäjän kannalta sähköpyörien eduksi mainitaan esimerkiksi se, että ne mahdollistavat pidempien matkojen pyöräilyn samalla vaivalla kuin tavanomaiset polkupyörät. Sähköpyöriä perustellaan sillä, että ne mahdollistavat pyöräilyn monille, jotka eivät ole fyysisen kunnan vuoksi aikaisemmin paljon pyöräilleet, esimerkiksi ikäihmisille. Saksan liittovaltion ympäristöviraston tutkimus osoitti, että kaupunkiympäristössä pyöräily oli autoilua nopeampaa enintään viiden kilometrin matkalla. Sähköpyörillä tämä säde kasvoi kymmeneen kilometriin. Jopa 20 kilometrin matkoilla pyöräilyn matka-aikaero autoiluun verrattuna oli marginaalinen. Sähköpyörät helpottavat pyöräilyä esimerkiksi tuulisissa olosuhteissa sekä mahdollistavat raskaampien tavaroiden kuljettamisen kuin perinteiset polkupyörät. (ECF, European Cyclists' Federation, 2020)

Sähköpyörän hankintatuki on ollut käytössä Ranskan ohella esimerkiksi Ruotsissa, Itävallassa ja Espanjassa. Suurista kaupungeista ainakin Oslo, Pariisi, Bordeaux ja München ovat ottaneet hankintatuen käyttöön. Eri maiden ja alueiden tuen muoto ja taso vaihtelevat. Tuki voi olla prosentuaalinen (20–33 %) tai kiinteä summa, jolloin se vaihtelee 200 eurosta noin 600 euroon, ollen Ruotsissa jopa 1000 €. (Pyöräliitto 2018<sup>7</sup>)

Sähköpyörien on todettu useissa tutkimuksissa korvaavan henkilöautoilua. Tuen vaikutuksesta kertoo mm. Ruotsin esimerkki, jossa toteutettu sähköpyörätuki nosti sähköpyörien osuuden kaikista myydyistä pyöristä 12 prosentista 19 prosenttiin vuonna 2017. Ruotsissa myytiin kaudella 2017–18 yhteensä 103 000 sähköpolkupyörää, mikä oli 35 % enemmän kuin edellisellä kaudella. Ruotsissa taloudellinen tuki on verraten suuri; jokainen sähköpyörän ostaja saa 25 prosenttia (max 1 000 €) ostohinnasta takaisin valtiolta kuittia vastaan. Ruotsin valtion oma arvio oli, että puolet tuetuista sähköpyöristä korvasi autoilua ja toinen puoli julkista liikennettä ja aktiivisia liikennemuotoja<sup>8</sup>.

7 <https://pyoralitto.fi/blogi/sahkopyorien-hankintatuki-kannattaa-toteuttaa>

8 Trafikverket, tiedote 18.6.2019 <https://www.trafikverket.se/om-oss/pressrum/pressmeddelanden/Nationellt/2019/2019-06/elcykeltrenden-fortsatter-att-oka/>

Vastaavasti myös ranskalaisessa 22 000 vastaajan tutkimuksessa sähköpyörä korvasi automattoja 61 % matkoista ja perinteisiä pyörämatkoja 21 %. Norjassa tehdyssä seuranta-tutkimuksessa havaittiin sähköpyörän lisäävän pyöräilymäärää 12–18 kilometrillä viikossa. Kilometrimäärät lisääntyivät pääosin normaalissa liikkumisessa, ei harrasteajossa. Eniten sähköpyörä korvasi yksityisautoilua. (Fyhri ym. 2016, 1.) McQueen ym. (2020) puoltavat tätä johtopäätöstä kulkumuotosiirtymistä mallinnettuaan teoreettisesti siirtymäpotentiaalia Portlandissa. Tulosten mukaan 15 %:n sähköpyörän lisäys kulkutapaosuuksissa tarkoittaisi 9,9 %:n vähennystä autoilusta (84,7 prosentista 74,8 prosenttiin).

Newson & Sloman (2019) tarkastelivat olemassa olevia sähköpyörien kannustimia useissa maissa (Itävalta, Ranska, Ruotsi, Oslo, Kanaalin saaret, Skotlanti) ja suosittelivat Isossa-Britanniassa kokeiltavaksi:

- sekä kansallisia että paikallisia hankintatukia
- digitaalista alustaa seuranta varten
- yhteistyötä pyöränvalmistajien kanssa (ja sen valvomista, ettei tukea sisällytetä hintoihin)
- lyhytaikaisia kampanjoita, esim. 6 kk
- mahdollisuutta kokeilujaksoon, eli vuoden mittaiseen leasingiin, jonka jälkeen haluttaessaan voi ostaa pyörän alennuksella

Suomessa sähköpyörät ovat kasvava ja trendikäs tapa liikkua. Sähköpyöriä voidaan pitää myös yhtenä merkittävimmistä keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Kaikkiaan muissa Euroopan maissa sähköpyörän hankintatuki on tutkitusti ollut vaikuttava keino liikenteen sähköistyksessä. Tällä hetkellä Suomessa ainoastaan sähköauton hankintaan myönnetään 2 000 euron hankintatuki, jonka voi saada yksityishenkilö, joka ostaa uuden alle 50 000 euroa maksavan täyssähköauton. Pääministeri Juha Sipilän hallituskaudella valmisteltu sähköpyörän hankintatuki olisi ollut 400 euroa, mutta esitys ei edennyt hallituksen omasta vastustuksesta eduskuntaan. Yksi haastateltava kuvasi tätä seuraavasti:

***”Bernerillä oli sähköpyörätuki-idea, jota epäröitiin ja väheksyttiin Suomessa. Suomessa ei ollut perehdytty kansainväliseen tutkimukseen. Sähköpyörät kasvattavat pyöräilyn kilometrimäärää ja lisäävät fyysistä aktiivisuutta. Mutta ehdotus oli ehkä liian raju.”***

Suomessa Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on lähdetty toteuttamaan. Tehdyillä toimenpiteillä on tarkoitus lisätä myös pyöräilyn ja etenkin sähköpyöräilyn houkuttelevuutta. Valtio on tukenut tämän vuoden alusta lähtien pyöräilymäärien kasvua esimerkiksi romutuspalkkion avulla. Romutetun auton tilalle on ollut mahdollista ostaa sähköpyörä, vähäpäästöinen auto tai joukkoliikennelippu. Sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankkimiseen romutuspalkkio oli enintään 1000 euroa. Liikenne- ja viestintäviraston



mukaan tuki oli odotettua suositumpi ja tuet varattiin loppuun jo tämän vuoden huhtikuussa. (LVM 2021b)

Sähköpyörien hankintatukea kohtaan esitetään tutkimuksessa myös kritiikkiä. Huomioitavia näkökohtia ovat esimerkiksi sähköpyöräedun epätasainen kohdentuminen eri sosioekonomisille ryhmille sekä pyörien valmistuksen aiheuttamat ympäristövaikutukset. Sähköajoneuvot – autot, pyörät tai skootterit – käyttävät litiumakkuja. Litiumia louhitaan esimerkiksi Perussa ja Boliviassa menetelmillä, joihin liittyy suuria ympäristö- ja sosiaalisia ongelmia, ja lisäksi litiumakkujen valmistus käyttää paljon energiaa. Litium ja koboltti kuuluvat kriittisiin metalleihin, joita tarvitaan myös muihin elektroniikkalaitteisiin. Niistä tulee metallurgian professori Ari Jokilaakson mukaan pulaa jo lähivuosina – teknologian ja kierrätyksen kehittymisestä huolimatta. (Tulanet 2019) Fitz (2015) väittää jopa, että sähköajoneuvot näyttävät kestävilta vain, jos huomioidaan niiden käyttövaihe eikä lainkaan metallinlouhinta-, valmistus-, toimitus- ja hävittämisvaiheita. Elinkaarivertailuista on toki sähköautojen kannalta myös myönteisempiä tuloksia.

Yksi este taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotossa yleisemmin koskee mahdollisia välillisiä vaikutuksia. Tällä tarkoitetaan sitä, että tukitoimenpide saattaa aiheuttaa välillistä vaikutusta eikä kulkutapaosuuden muutosta. Esimerkiksi sähköpyörien hankintatuki voi nostaa väliaikaisesti sähköpyörien myyntiä, mutta ei ole osoitettu, että tämä vaikuttaisi positiivisesti aktiivisen liikkumisen kulkutapaosuuksiin pidemmällä aikavälillä.<sup>9</sup> Sen sijaan positiivisia kokemuksia on raportoitu Bjørnarån ym. (2019) mukaan kokeilussa, jossa tarjottiin maksuton polkupyörän käyttö tietyille ajalle. Polkupyörän käyttömahdollisuus johti erittäin hyviin tuloksiin kulkumuodon muutoksissa: osallistujien pyöräily lisääntyi 0,1 kerrasta 2 kertaan viikossa. Tämän toimenpiteen vaikuttavuus syntyy siitä, että aktiivisesta liikkumisesta vähemmän kiinnostuneetkin pääsevät kokeilemaan sitä ilman kustannuskynnystä. Sitä vastoin sähköpyörän hankintatuesta hyötyvät eniten jo aktiivista liikumista harrastavat.

## Pysäköinnin hinnoittelu

Työnantajan tarjoama ilmainen tai edullinen pysäköintipaikka on Suomessa varsin yleinen työsuhde-etu. Työnantajan tarjoamaa pysäköintipaikkaa työpaikan läheisyydessä ei yleensä katsota veronalaiseksi tuloksi. Käytännössä palkansaaja voi valtiovarainministeriön selvityksen mukaan saada vuositasolla korkeimmillaan 3 600 euroa verotonta etua, mutta edun määrä vaihtelee hyvin voimakkaasti eri alueilla. (VM 2020, 40.)

<sup>9</sup> Laaja tutkimus (Jiménez ym. 2016) autokannan uusimisen tuista Euroopassa osoittaa puolestaan, että suuri osa tuista siirtyy nopeasti hintoihin, tuet eivät nosta vähäpäästöisten autojen kokonaiskysyntää eivätkä ole päästöjen vähentämisessä yhtä tehokkaita kuin vaihtoehdot toimenpiteet.

Työnantajan tarjoamaa vapaata pysäköintietua on pidetty yhtenä merkittävimpänä työntekijän kulkutapaan vaikuttavana etuna. Sitä ei silti nykyisin kohdella verotettavana etuutena, vaikka sen rahallinen arvo on kaupunkialueilla melko suuri. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla kaupallisen pysäköinnin kuukausihinnat vaihtelevat noin 33 eurosta kuukaudessa 300 euroon kuukaudessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa todetaankin, että työntekijä, jolle työnantaja tarjoaa ilmaisen pysäköinnin, ei helposti vaihda kulkutapaansa henkilöautosta pyörään. (LVM 2018/5, 37.) Valtiovarainministeriön raportissa lainattujen tutkimusten mukaan työpaikalla sijaitsevan pysäköintiedun verottamisella voisi olla joukkoliikennettä lisääviä ja vastaavasti yksityisautoilua vähentäviä vaikutuksia erityisesti kaupunkiseuduilla (VM, 2020, 41).

Pysäköintiä tutkineen Donald Shoupin mukaan pysäköinnin hinnoittelu on tarkoituksenmukaista lähes missä tahansa, missä pysäköinti on ruuhkaista. Ilmeisin este pysäköinnin hinnoittelussa on sen vaikeus toteuttaa sitä laajassa mittakaavassa ja tasapuolisesti. Lisäksi pysäköinnin hinnoittelulla on todettu olevan vain kohtalaisen pieniä käyttäytymisvaikutuksia. Esimerkiksi Khordaguin tutkimuksen mukaan pysäköinnin hinnan nostaminen 10 prosentilla vähentää autoilun valintaa kodin ja työpaikan välisille matkoille vain 1–2 prosenttiyksiköllä. (Khordagui, 2019). Valtakunnallisella työpaikkapysäköinnin maksullisuuden periaatteella olisi kuitenkin joidenkin tutkijoiden mukaan suuri psykologinen vaikutus, jonka vuoksi sitä olisi pidettävä mahdollisuutena aktiivisen liikkumisen edistämiseksi (Hamre & Buehler 2014). De Groote ym. arvioivat myös, että työpaikkapysäköinnin hinnoittelu tai pysäköintiedun verotus lisää julkisen ja kevyen liikenteen käyttöä erityisesti, jos muut mahdolliset tuet kohdistetaan muihin liikennemuotoihin kuin henkilöautoiluun. Suomessa näitä tukia edustaa muun muassa työsuhdematkalippu. (VM, 2020, 41).

Erilaisten ohjauskeinojen käytöstä tai niiden vaikutuksesta ihmisten käyttäytymiseen on tehty Suomessa joitakin yksittäisiä opinnäytteitä ja selvityksiä. Pohjalaisen tutkimuksessa (2016) todetaan, että pelkillä pehmeillä ohjauskeinoilla henkilöautoilun kulkumuoto-osuus laski 2–34 prosenttiyksikköä. Vastaavasti toimenpiteillä, joihin yhdistettiin pysäköinnin rajoittamista, henkilöautoilun osuus vähentyi 4–38 prosenttiyksikköä. Pysäköinnin rajoittamista yhdistävillä keinoilla saatiin parempi vaikuttavuus, mutta vaihtelevuus on suuri ja ero oli melko pieni. Vaikuttavimpien toimien tehokkuus perustui pitkäjänteiseen, yli vuosikymmenen jatkuneeseen suunnitelmalliseen vaikuttamistyöhön ja useiden toimenpiteiden yhdistelmään.

Suomessa kunnat vastaavat pysäköinnin hinnoittelusta. Pysäköinnin hinnan nostamista sekä kunnan toimesta että työpaikan parkkitaloissa pidettiin joissakin yksittäisissä vastauksissa mahdollisuuksina aktiivisen liikkumisen edistämiseksi. Toisaalta kuntien haastatteluissa tuotiin myös esiin, että vaikka kaupunkikeskustojen pysäköinti oli kallistunut, ei autoilun määrä ollut juuri vähentynyt. Pysäköinnin hinnan nousu lisääkin todennäköisesti julkisen liikenteen käyttöä, ei niinkään vaikuta aktiivisiin kulkumuotoihin. Keskeinen

haaste kustannuksia lisääviin toimenpiteisiin liittyy siihen, että niistä on varsin vähän kokemuksia ja vaikutustietoa. Poliittinen päätöksenteko on myös hyvin vaikeaa tässä suhteessa. Ei esimerkiksi näytä kovin todennäköiseltä, että Suomessa otettaisiin pian käyttöön fossiilisten polttoaineiden hiilidioksidipäästöön pohjautuva päästökauppa tai paikalliset ruuhkamaksut. Pysäköinnin hinnan nostaminen voi kuitenkin olla yksi keino muiden aktiivista liikkumista lisäävien toimien joukossa. Yksi keino tähän olisi työntekijän autopysäköinnin muuttaminen veronalaiseksi luontaiseduksi, jota esitti syyskuussa 2020 liikenteen päästö-pohjaista verotusmuutosta suunnitteleva valtiovarainministeriön (VM) työryhmä.

### Henkilökohtainen liikkumisen päästökauppa

Lahdessa kokeiltiin henkilökohtaista hiilipäästökauppaa (*personal carbon trade, PCT*) CitiCAP-kokeilussa vuosina 2019–20 (ks. Kuokkanen ym. 2020). Päästökauppa tarkoittaa sitä, että päästöjä pyritään vähentämään markkinamekanismein. Henkilökohtaisessa päästökaupassa yhteisön yhteinen päästöjä vähennystavoite on jaettu eri henkilöiden kesken henkilökohtaisiin päästövähennystavoitteisiin. Jokaiselle käyttäjälle määritellään tietty sallittu päästömäärä, eli henkilökohtainen päästokiintiö. Lahden kokeilussa käyttäjä saattoi päästömäärän perusteella joko menettää tai saada taloudellisia hyötyjä. Kaikkien henkilökohtaiseen päästökauppaan osallistuneiden toiminta suhteessa päästövähennystavoitteisiin määritteli päästöoikeuksien kulloisenkin hinnan. Kehitetystä sovelluksesta päästökauppaa käytiin virtuaalieurolla, joilla voi hankkia erilaisia palveluita ja alennuksia.<sup>10</sup>

CitiCAP -projektista saatujen alustavien tietojen mukaan rekisteröitymisiä oli melkein 3000 ja aktiivisia käyttäjiä parhaimmillaan viikkotasolla keskimäärin 350. Loppukyselyyn vastanneista noin 40 % kertoi tehneensä toimenpiteitä omien liikkumispäästöjen pienentämiseksi. Tärkeimpänä syynä oli se, että tieto omista päästöistä parani, toisena halu haastaa itsensä ja vasta kolmantena kestävämmistä kulkutapavalinnoista luvatut palkinnot. Mobiilipohjainen järjestelmä ja toteutettu käyttäjäkohtainen päästöoikeuksien allokointi koettiin käyttäjäkyselystä saatujen alustavien tietojen mukaan reiluksi (97 % vastaajista).<sup>11</sup> Uusitalo ym. (2021) totesivat päästökauppakokeilua tutkittuaan, että tällaisilla ratkaisulla voisi olla myönteisiä vaikutuksia tulonjakoon. Matalamman tulotason omaavien hiilipäästöt ovat matalampia, ja PCT-ratkaisulla voitaisiin tasoittaa tuloeroja oikeudenmukaisella tavalla. Tämä on tärkeä näkökulma, koska epäoikeudenmukaisuus on usein käytetty argumentti vastustettaessa autoliikennettä rajoittavia toimenpiteitä. Henkilökohtaisen päästökaupan on todettu olevan taloudellisena ohjauksena tehokkaampi kuin yleinen hiilivero (Fawcett 2012).

<sup>10</sup> <https://www.lahti.fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne-ja-kadut/citicap/usein-kysyttya-citicapista/>

<sup>11</sup> Lahden kaupunki, haastattelu, 10.3.2021.

## Valtion erillirahoitus kävelyn ja pyöräilyyn

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen määräraha on ollut vuonna 2020 yhteensä 42,9 miljoonaa euroa. Tästä summasta kuntien avustusten osuus on 32,9 miljoonaa euroa ja valtion väyläverkon toimenpiteiden osuus 10 miljoonaa euroa. Tämän erillirahoituksen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn väylien rakentamiseen ja kunnossapidon toimenpiteisiin käytetään maantieverkolla myös muuta perusväylänpidon rahoitusta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteutti syksyllä 2020 ensimmäistä kertaa erillisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien laadintaa koskevan valtionavustushaun kunnille. Avustusta myönnettiin 22 hankkeelle, yhteensä 530 000 euroa. Aikaisemmin kuntien tai seutujen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien laadintaan on myönnetty avustusta yksittäisille hankkeille vuosittain osana liikkumisen ohjauksen valtionavustushakua, josta Traficom vastaa myös. Vuonna 2020 liikkumisen ohjauksen valtionavustusta myönnettiin 26 hankkeelle, yhteensä 891 000 euroa. Hankkeissa painottuivat kestävä liikkuksen liittyvät suunnitelmat sekä viestintä ja markkinointi. (Ks. myös luku 3.1.)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vastaa valtion ja kuntien yhteisestä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmasta (ks. myös luku 3.1.), jossa myönnetään avustuksia kunnille kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustushaku on toteutettu vuosina 2018, 2019 ja 2020. Kahtena ensimmäisenä vuonna määräraha oli 3,5 miljoonaa euroa, ja vuoden 2020 hakukierroksella määrärahan suuruus nousi 31,5 miljoonaan euroon. Vuoden 2020 määrärahatason taustalla on mm. hallituksen lisätalousarviossa kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin suunnattu 18 miljoonaa euron summa, joka oli koronaepidemian elpymisrahaa. (Traficom 2021)

Asiantuntijat toivat esiin, että rahoituksessa on edistytty viime aikoina. Yleisesti nykyinen rahoitustilanne arvioidaan kohtalaiseksi, vaikka rahoitustasoa tulisi saada nostettua kaikissa toimenpideohjelman teemoissa. Haastateltujen suurena huolena on rahoituksen/kehityksen jatkuvuus. Kestävää liikennettä ei tulisi nähdä puoluepoliittisena kysymyksenä, joka saa unohtua, kun hallitus vaihtuu. Liikenne 12 -suunnitelma onkin laadittu juuri tämän takia 12-vuotiseksi suunnitelmaksi, jossa hallituksen vaihtuminen ei vaikuttaisi toimenpiteisiin eikä rahoitukseen.

### 4.1.3 Hallinnon rakenteiden, poikkihallinnollisuuden ja yhteistyösopimusten kehittäminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteita Suomessa kuvattiin luvussa 3. Eri toimijoiden keinoja ja vaikuttamismahdollisuuksia kestävä liikenteen edistämiseksi ovat esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmat, kaupunkien MAL-sopimukset, yleiskaavat ja maakunta-kaavat, kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelmat (SUMP), kuntien ja seutujen kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämishjelmat sekä kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat. Esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tarkastellaan yksittäisten hankkeiden sijaan kokonaisuutta sekä erilaisten toimenpideyhdistelmien vaikutuksia liikkumiseen ja liikenteen kehitykseen. Kunnat laativat suunnitelmia esimerkiksi joukkoliikenteen ratkaisusta sekä kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkoista.

Myös kunnissa tehdään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmiä valtakunnallisen ohjelmatyön ohella. Paikalliset edistämishjelmat ovat sisällöltään suurelta osin samankaltaisia kuin kansallinen ohjelma. Ne ovat tavoitteiltaan ja toimenpiteiltään Polojärven (2018) mukaan monipuolisia ja sisällöltään varsin laajoja sekä kattavia. Edistämishjelmien yleiseksi puutteeksi on kuitenkin tunnistettu, että ne sitovat ja ohjaavat päätöksentekoa ja suunnittelua heikosti (Polojärvi 2018).

#### Nykytilanne ja sen haasteet

Suomen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen perustuu pääosin kannusteisiin ("porkkanoihin"), joista tärkeimpiä ovat kävely- ja pyöräinfrastruktuurin rakentaminen, viestinnälliset liikkumisen ohjauksen kampanjat sekä kaupunkipyöräjärjestelmän tukeminen. Autoilun rajoittamisen toimenpiteitä ei yleensä käytetä suoraan edistämään aktiivista liikkumista. Toki epäsuoria käytössä olevia toimenpiteitä, kuten auto- ja polttoainevero tai maksullinen autopysäköinti, voidaan pitää aktiivisen liikkumisen tukemisena.

Erilaisten kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden rahoituksesta ja toteuttamisesta päätetään yleensä erikseen. Esimerkiksi keskustan autopysäköinnin maksullisuus ja keskustan pyöräkaistojen rakentaminen ovat erillisiä prosesseja jo asiavalmistelussa. Tämä tarkoittaa, että eritasoisia aktiivisen liikkumisen edistämisen toimenpiteitä ei välttämättä yhdistetä riittävästi toisiinsa suunnittelussa ja päätöksenteossa, vaikka ne olisi esitetty kokonaisuutena SUMP-ohjelmassa tai kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjelmassa.

Suomessa on käynnissä paljonkin erilaisia kestävä liikumisen erillishankkeita ja samanaikaisesti tehdään "tavanomaisia" liikenteen ja maankäytön päätöksiä. Tämä "rinnakkainen päätöksenteko" (*parallel policy-making*) on tyypillistä Pohjoismaiden poliittishallinnolliselle järjestelmälle. Tutkijoiden mukaan kyse voi olla halusta rakentaa konsensusta, jolloin riskinä on, että kiperät kestävyysongelmat sivuutetaan eikä liikennepolitiikka juuri muutu aiempaa kestävämmäksi. (Isaksson & Richardson 2009; Isaksson, Antonson & Eriksson

2017) Termi ”kevyt liikenne”, josta on pyritty luopumaan, kuvasi osaltaan tätä ajattelua. Tutkimuksessa kevyen liikenteen institutionaalisesta asemasta Suomessa 2010-luvun puolivälissä todettiin, ettei sitä mielletty ”autoliikenteen tapaan liikenteeksi, jonka sujuvuuden ja toimivuuden koettaisiin olevan välttämätöntä yhteiskunnan ja talouden toiminnan kannalta” (Hulkko 2015). Suunnittelun ongelmanasettelu ja lähtökohdat ovat pulmallisia, jos ne rajaavat toimintavaihtoehtoja jo etukäteen (mt.).

Toinen este on liiallinen ja osittain perusteeton luottamus porkkanatoimenpiteiden vaikutavuuteen ja riittävyys. Kestävyystudion käsitteellä ”tuupausansa” (*nudging out support*) tarkoitetaan, että poliittisesti helpot ratkaisut käytännössä poistavat tukea vaikuttavammille toimenpiteille, kuten taloudellisten ohjauskeinojen käytölle. Silloin sinänsä oikeat ”tuupaukset” voivat vaikuttaa negatiivisesti kokonaisstrategiaan. (Hagmann, Ho & Loewenstein 2019.)

### Kuntien strategiat ja poikkihallinnollinen yhteistyö

Kuntien tulisi mahdollistaa väestön työ-, opiskelu- ja koulumatkat sekä lähipalveluiden käyttö kävellen ja pyörällä. Päivittäinen fyysinen arkiaktiivisuus nähdään erityisen tärkeänä, koska sitä on helppoa ylläpitää osana tavallista elämää (Miettinen 2021.) Parhaassa tapauksessa ja luontevimmin liikuntaympäristönä toimii koko kaupunki (Männistö-Funk (2020a), jolloin kaikkien siihen vaikuttavien tahojen tulisi ajatella kävelyä, pyöräilyä ja muita aktiivisia liikkumismuotoja ensisijaisina ja pyrkiä vaikuttamaan siihen, että suunnittelu ja ylläpito käytännössä toimii tältä pohjalta.

Haastattelut osoittavat, että Suomessa suuremmat kaupungit ovat kiitettävästi luoneet lähivuosille strategisia tavoitteita aktiiviselle liikkumiselle. Lähes kaikilla haastatelluilla kaupungeilla oli olemassa tälle julkilausuttu tavoite. Kaupunkien asettamia strategisia tavoitteita ovat esimerkiksi:

- Jyväskylässä tavoitteena on pyöräilyn kaksinkertaistaminen vuoteen 2025 mennessä eli 25 %:iin; tukena kolmen kärjen kehittämistyö: 1) liikuntapääkaupunki, 2) resurssien viisas käyttö eli kestävään liikkumiseen kannustaminen, 3) Kehä Vihreä, luontovihreään painottuva kaupungin kehittämiskokonaisuus
- Lahden kaupungin strategiassa tavoitteeksi on mainittu, että vuonna 2030 yli 50 % matkoista tehdään kestäville kulkumuodoilla.
- Espoossa kaupunginhallitus on hyväksynyt Brysselin sopimuksen tavoitteen lisätä pyöräilyn kulkutapaosuutta 15 %:iin. Ohjaavana dokumenttina on Espoon pyöräilyn edistämishjelma.
- Tampereella kestävien kulkumuotojen tavoitteeksi on asetettu 58 % vuoteen 2021 loppuun mennessä.

- Mikkelissä kävelyn ja pyöräilyn tavoitteita ja toimenpiteitä on viety kaupunkistrategiaan, jossa on määritetty, että vuoteen 2020 kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus olisi noustava 40 %:iin.

Näiden tavoitteiden saavuttaminen vaatii useissa kaupungeissa erityisesti pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvua. Esimerkiksi Tampereella tuotiin esiin, että pyöräilyn nykyinen seitsemän prosentin kulkutapaosuus pitäisi nostaa viiteentoista prosenttiin, jotta kestävien kulkumuotojen tavoitteet saavuttaisiin. Useimmilla kaupungeilla kävelyn osuus on jo kohtuullisen korkea. Osa kaupungeista piti nykyisiä tavoitteita korkeina ja näki niiden edellyttävän nykyistä kovempia toimenpiteitä.

Vaikka liikunnan ja liikkumattomuuden edellä käsitellyt terveysvaikutukset ovat monille hyvinkin selviä, asian painoarvo kuntien päätöksenteossa ei kuitenkaan ole välttämättä kovin suuri. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5, 35) todetaan, että toistaiseksi vain muutamassa Suomen kunnassa on kokopäivätoimisia kävely- ja pyöräiliikenteen suunnittelijoita. Kunnissa on usein nimetty henkilö kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, mutta tehtävät ovat vain osa työnkuvaa. Haastattelujen perusteella vuonna 2020 kunnissa oli kutakuinkin vastaavanlainen tilanne kuin vuonna 2018. Useimmissa kunnissa pyöräilyn ja kävelyn edistäminen kuuluu esim. liikenneinsinöörien, asiantuntijoiden tai suunnittelijoiden tehtäviin. Muutamissa kaupungeissa kuten Espoossa, Helsingissä ja Jyväskylässä ja esim. Oulun seudulla työskentelee nimetty pyöräilyn tai aktiivisen liikkumisen koordinaattori. Kaikissa haastatelluissa kunnissa aktiivinen liikkuminen oli kuitenkin vastuutettu yhdelle tai useammalle asiantuntijalle.

Useimmiten kävelyn ja pyöräilyn pääasiallinen vastuhenkilö löytyi liikennesuunniteluosastolta tai vastaavasta virastosta. Voi myös kysyä, kuinka hyvin näin monialaisen tehtävän vastuutus yhdelle virastolle (tai ”hallintokunnalle”) lähtökohtaisesti toimii. Kuntien ja valtionhallinnon haastatteluissa tuotiin kuitenkin esiin hyviäkin kokemuksia:

***”Meillä oli kaupungissa kolme vuotta kestänyt mielettömän hyvä hanke, jonka avulla saatiin eri yksiköt miettimään kestävää liikkumista. Hankkeen loputtua ryhmä purettiin, ja nyt kehittämistyön fokus on eri. Enemmän pitäisi olla kaupungin poikkihallinnollista yhteistyötä.”***

Väestön liian vähäisen fyysisen aktiivisuuden haasteen ratkaisemiseen tarvitaan mukaan kaikki hallinnonalat. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistämiseksi vuoteen 2030 yhtenä keskeisenä tavoitteena on hyvien arkiympäristöjen edistäminen. Hyvä arkiympäristö on terveellinen, turvallinen, esteetön ja esteettinen. Sen tulee kannustaa fyysiseen aktiivisuuteen ja antaa yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkumiseen ja lähiluonnosta sekä kulttuuriympäristöstä nauttimiseen. (Valtioneuvoston periaatepäätös, 2020.)

Hyvänä ja tunnettuna esimerkkinä aineistossa oli liikuntapääkaupunki Jyväskylä. Liikunnan ohjauksen toimintaryhmässä on edustus kaupungin eri sektoreilta, myös liikunta- ja opetussektoreilta. Liikuntakaupunkiajatus on yksi kaupungin kolmesta kärjestä kaupungin pyöräilyn ja kävelyn edistämisen työssä. Liikuntatoimeen haastatteluissa myös useimmin viitattiin silloin, kun toivottiin yhteistyön tiivistämistä:

***”Ehkä on niin, että liikuntasektori on kiinnostuneempi kentistä ja urheilupaikoista, väylät ja polut ovat kaupunkirakenteen [virasto] hallussa ja suunnitellaan siellä. Varmaan heitä ihan kiinnostaisi [osallistua], mutta se ei vaan ole ollut tapana --.” (Haastattelut, kaupunki)***

Tähän tutkimukseen haastatellut asiantuntijat toivat esiin, että valtio on liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien johdolla ottanut oikeanlaista aktiivista roolia viime vuosien strategisessa ohjelmatyössä. Vaikka kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman vaikutuksia ei pystytty vielä arvioimaan, kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla arvioitiin olevan suuri merkitys kehitystyön kohdentamisessa ja suuntaamisessa.

Kaikkiaan hallinnonalojen välinen yhteistyö sekä valtio- että kuntatasolla nähtiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keskeisenä edellytyksenä. Useat vastaajat tunnustivat, että poikkihallinnollisessa ministeriöiden ja valtion virastojen välisessä yhteistyössä on edistytty viime vuosina, vaikka tehtävää edelleen riittää. Liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön katsottiin jo tekevän poikkihallinnollista yhteistyötä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Poikkihallinnollisia kansallisia ohjelmia tulisi jatkaa ja haastateltavat toivoivat myös opetus- ja sosiaali- ja terveyssektorin saamista entistä paremmin mukaan:

***”Kävelyä ja pyöräilyä tulisi edistää kaikilla hallinnonaloilla poikkihallinnollisesti ja yhdenmukaisesti. Näitä ei voida edistää vain yhden hallinnonalan ratkaisulla vaan tarvitaan mukaan kaikki hallinnonalat. Esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön hallinnonalat pystyvät vaikuttamaan lähinnä vain olosuhteisiin, mutta esimerkiksi koulu- ja työmatkojen sekä harrastuksiin liikkumisen osalta mukaan tarvitaan myös opetus- ja kulttuuriministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalat. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen osana sote-palveluita (esim. ikääntyneiden kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) vaatii mukaan sosiaali- ja terveysministeriön. Samalla tavalla asia toimii myös kuntatasolla.” (Haastattelut, kunnan edustaja)***

Hyvistä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista seuraa myönteisiä hyvinvointiin ja talouteen liittyviä vaikutuksia, jotka kohdistuvat eri hallinnonaloille. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen nähdään silti haastattelujemme perusteella vieläkin pääsääntöisesti liikennesuunnittelun, tai hieman laajemmin kaupunkisuunnittelun, ei kattavasti koko kunnan asiana. Esimerkiksi yhdyskuntasuunnittelijat toivovat liikuntasektoria vielä aktiivisemmin mukaan, ja toisaalta



liikuntasektori ei pysty siihen yksin. Liikunta tarvitsee tuekseen mm. sosiaali- ja terveys-, koulutus-, ympäristö- ja liikennepolitiikkaa. Silloin sen on tunnistettava eri sektorien agentit ja intressit liikkumisen edistämiseen (kuten luontosuhteen edistäminen yhteistyössä ympäristösektorin kanssa) ja kytkettävä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen niihin. (Ks. myös Rikala 2019, 21).

Myös kolmannella sektorilla on tärkeä rooli eri toimijoiden yhdistäjinä ja verkottajina. Varsinkin pyöräilyjärjestöt tuottavat viestintää ja tapahtumia, ottavat kantaa suunnitelmiin sekä edistävät yhteistyötä. Toisaalta haastatteluissa tuotiin esiin yhtenä haasteena, että kävelyn edistämiseen painottuvia järjestöjä ei Suomessa juuri ole. Viime vuosina Pyöräilykuntien verkosto on jonkin verran ottanut kantaa myös kävelyn asemaan, mutta Suomesta puuttuu varsinainen kävelyn edunvalvontajärjestö. Järjestöjen toimintaa on käsitelty hieman tarkemmin luvussa 4.3.3.

Liikuntapaikkojen saavutettavuus jalan ja pyörällä tunnistettiin haastatteluissa tärkeäksi tavoitteeksi, mutta varsin lakonisesti saatettiin todeta:

***”Liikuntapaikkoihin ja luonnonsuojelualueille kuljetaan aina autolla Suomessa.”***  
(Haastattelut, kaupunki)

Huomionarvoista on, että niissä kouluissa, joiden oppilaat pyöräilivät tai kävelivät useimmin koulumatkansa, myös koulujen rehtorit olivat tehneet yhteistyötä kunnan liikennesuunnittelun tai kaavoituksen kanssa. Koulujen edustajat pitivät haasteena sitä, että lähiliikunnan olosuhteiden kehittäminen jakautuu monelle eri sektorille (liikennetoimi, liikuntatoimi, ympäristötoimi, sosiaali- ja terveystoimi) ja tästä syytä jää monessa tapauksessa hallinnonalojen väliin. Poikkihallinnollista yhteistyötä tarvitaan usein jo siihen, että koulujen lähiympäristössä saataisiin parannettua kävely- ja pyöräolosuhteita.

## 4.2 Liikkumisen olosuhteet ja palvelut

### 4.2.1 Käveltävä ja pyöräiltävä yhdyskuntarakenne

#### Nykytila, sen onnistumiset ja haasteet

Vaikka yhdyskuntien kehittämisen tavoitteissa on painotettu kestäviä liikkumismuotoja, toteutunut kehitys on edelleen merkittävästi tukenut autoriippuvaista rakennetta. Merkittävä trendin muutoksista on kuitenkin nähtävissä noin 2010-luvun alusta alkaen.

Yhdyskuntarakenne ei ole suoraviivaisesti ”suunniteltavissa”, vaan se on hyvin monien ajassa vaikuttavien tekijöiden, kuten kehittyvien teknologioiden ja markkinavoimien, eri ryhmien elintapojen, yksilöiden käyttäytymismallien ja valintojen moniulotteinen vyyhti.

Valinnat ja päätökset heijastuvat pitkälle tulevaisuuteen ja aiheuttavat polkuriippuvuuksia, jotka osaltaan ohjaavat myöhempää kehitystä. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen ei koskaan käynnisty nollasta, vaan se on jatkuva prosessi, jossa uutta rakennetta tehdä entisen päälle ja lomaan.

Auto on muuttanut sosiaalista elämää, ympäristöämme ja yhteiskuntaa viimeisen puolen vuosisadan aikana tavalla, jota mikään muu liikenteen teknologia ei ole tehnyt. (Cahill 2010; Lampinen 2021) Yhteiskuntamme on rakentunut lähes kaikilla tasoilla henkilöauton varaan: alueet on suunniteltu ja asuinpaikat valittu pitkälti autoilun ehdoilla, työssäkäyntialueet ovat laajentuneet, ja tuloksena on hyvin autoriippuvainen elämäntapa, joka ei ole sidoksissa lähipalveluihin. Autoilu on yksilön tasolla hyvin usein helpoin valinta ja suunnittelun tasolla ns. juurtunut teknologia (*embedded technology*), joka paljolti yhä määrää uusien ratkaisujen suunnan. Autoriippuvuutta on määritelty joko objektiivisten olosuhteiden tai koettujen subjektiivisten tarpeiden pohjalta. Se voidaan nähdä erilaisten voimien aikaansaamana tilanteena, jossa ”huonon” maankäytön seurauksena kotitalouksien liikkumisen vaihtoehdot rajautuvat ja ne joutuvat omasta tahdostaan riippumatta riippuvaisiksi autoistaan. Vaihtoehtoisesti se voidaan nähdä kotitalouksien ja yritysten yksilöllisten valintojen seurauksena. (Kanninen et al. 2010. ref. Lampinen 2021.)

Kun pyrimme vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen kehitykseen, keskeinen tekijä on se, kuinka hyvä kuva meillä on sen nykytilasta, kehityssuunnista sekä näihin vaikuttavista tekijöistä. Tätä työtä tekee etulinjassa Suomen ympäristökeskus (SYKE), joka on kehittänyt analyysimenetelmiä useiden vuosien ajan eri tutkimushankkeissa kymmenillä eri kaupunkiseuduilla.

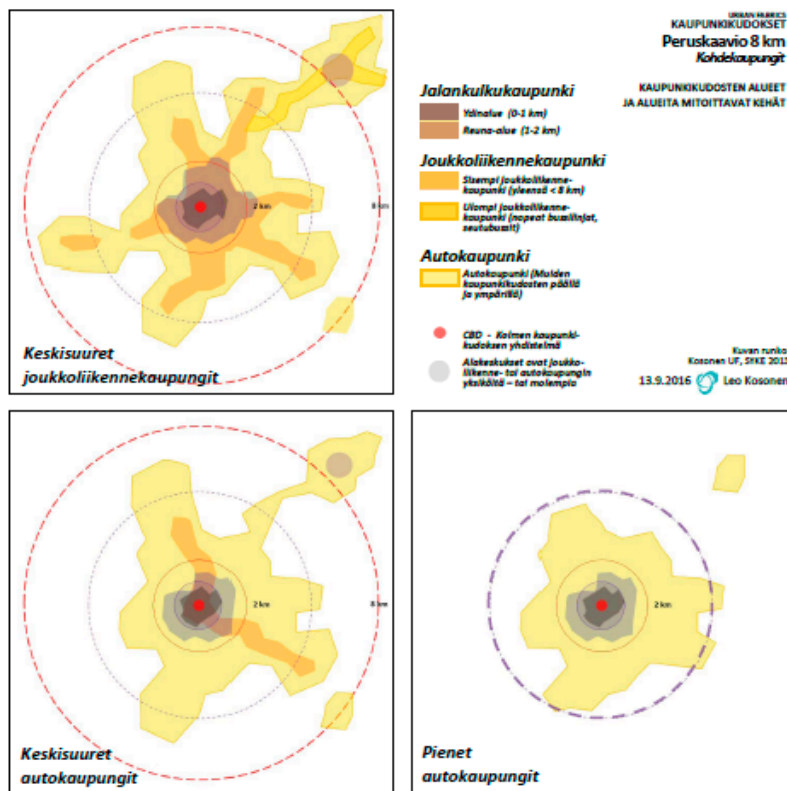
Taustalla on kolmen kaupunkijärjestelmän teoria. Siinä kaupunkiseutu jaetaan liikkumismahdollisuuksien mukaisesti kolmeen vyöhykkeeseen: jalankulku- joukkoliikenne- ja auto-vyöhykkeeseen, joiden avulla voidaan tarkastella maankäyttöä sekä muita yhdyskuntarakenteen osatekijöitä. Nämä muodostavat kolme erilaista kudosta, joilla on kullakin oma toimintalogiikkansa varsinkin liikkumisen suhteen. Liikkumiseen ja yhdyskuntarakenteeseen vaikuttavia muutosvoimia ovat esimerkiksi kaupungistuminen, keskus- ja palveluverkko, liikenne ja asuminen. (Ristimäki ja Tiitu 2017) Idean voinee kiteyttää niin, että kukin kudos on tunnistettava, jotta sen kehitysmekanismet ja siihen vaikuttavia tekijöitä voidaan käsitellä suunnittelussa mielekkäästi.

- Jalankulkukaupungin kudos perustuu jalan liikkuvien kaupunkilaisten elin- ja toimintatapoihin. Heitä on paljon jalankulkupainotteisissa keskustoissa, alakeskuksissa ja niitä ympäröivillä alueilla. Kudokselle ominaiset piirteet ovat korkea asukastiheys, autottoman väestön suuri määrä ja alhainen autoistumisaste, jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuvien elintapojen yleisyys sekä lähipalvelut ja keskustan läheisyys.

- Joukkoliikennekaupunki on hierarkkisesti ryhmittyvää kaupunkikudosta, jolle ominaiset piirteet ovat korkea asukastiheys, autottoman väestön suuri määrä ja alhainen autoistumisaste sekä lähipalveluihin, joukkoliikenteeseen ja keskustaan tukeutuvien elintapojen yleisyys.
- Autokaupunkia voi rakentua mille tahansa alueelle, jossa rakentaminen on mahdollista ja tarkoituksen mukaista. Autokaupungin kudokselle ominaiset piirteet ovat korkea autoistumisaste ja autoon tukeutuminen, autottoman väestön vähäisyys, pientalovaltaisuus, kauppa- ja työpaikkakeskittymien suuret autopaikkamäärät, suuret väylät ja eritasoliittymät. (Ristimäki ym. 2017)

Suomalaisten kohdekaupunkien analyysissä havaittiin, että jalankulkukaupungin ydinalue on yhden kilometrin etäisyydellä ja muu kudos kokonaan alueella, jonka säde on noin kaksi kilometriä. Vastaavasti todettiin, että joukkoliikennekaupungin kudos on alueella, jonka säde on noin kahdeksan kilometriä. Tulokset vastasivat ulkomaisia verrokkikaupunkeja suurelta osin. (Kuva 2)

**Kuva 2.** Kaupunkikudosten alueet eri kaupunkityypeissä. Ylimmässä kuvassa keskisuuren joukkoliikennekaupungin kaupunkikudokset tyyppiä Tampere ja Lahti. Alemmissä kuvissa keskisuuren ja pienten autokaupunkien kaaviomaiset kaupunkikudokset. Kaavioihin on lisätty myös aktiivisen pyöräilyvyöhykkeen ulottuvuutta mittaava viiden kilometrin kehä. (Ristimäki ym. 2017, kuvan runko: Leo Kosonen 2013)



Käsillä olevan raportin näkökulmasta on kiinnostavaa, ettei pyöräilykaupunkia ole määritelty omaksi kudoksekseen. Tämä johtuu siitä, että pyöräily ei ole itsessään tuottanut sellaista kokonaisvaltaista kaupunkikudosta, joka rinnastuisi muihin. Pyöräilyllä on paikkansa jokaisella vyöhykkeellä, vaikkakin sen rooli on suurin jalankulkuvyöhykkeellä, jossa kaikki tarvittavat palvelut ovat pyörällä saavutettavissa, ja jossa on myös runsaasti työpaikkoja.

Kokonaisnäkökulma näiden vyöhykkeiden kehityksestä oli kestävyiden kannalta melko huolestuttava. Yleisesti ottaen todettiin kaikissa kaupunkiseuturyhmissä, että autokaupunkivyöhykkeellä asuvien osuus väestöstä oli kasvanut. Erityisesti työpaikkojen siirtyminen jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin ulkopuolelle oli edistänyt autoistumista: käytännössä yhä useammalla sekä asuin- että työpaikka sijaitsee autokaupungin alueella. Moni-autoisten asutokuntien osuus oli varsin suuri ja alkoi kohota suurimmilla kaupunkiseuduillakin jo alle 5 kilometrin etäisyydellä. Muista "kaupunkikudoksista" ainoastaan keskustan yhden kilometrin etäisyydelle ulottuvan jalankulku- ja alakeskusten osuus väestöstä oli pysynyt jokseenkin samana. Joukkoliikennekaupungin osuus taas oli laskenut kaikissa kaupunkiseutuluoissa.

Rehunen ym. (2018) tekivät katsauksen alueellisen ja kaupunkirakenteen todelliseen kehitykseen. Koska kävely- ja pyöräilymahdollisuudet liittyvät voimakkaasti tiheyteen ja etenkin läheisyyteen, kannattaa tarkastella asuin- ja työpaikkatiheyden kehitystä. On ehkä yllättävää, että huolimatta suunnittelun tiivistämispyrkimyksistä, vuosina 2000–2016 asukastiheydet pysyivät suunnilleen ennallaan keskeisimmillä alueilla. Yhtenä keskeisenä syynä on asumisväljyyden kasvu. Tiheydet pikemminkin pienenevät viiden ensimmäisen vuoden aikana, ja pysähtyvät vähitellen sen jälkeen. Ainoastaan pääkaupunkiseudulla koettiin pieni käänne tiheyden kasvuun vuosina 2010–2016. (Mt.)

Sama heijastuu tarkasteltaessa väestön ja työpaikkojen jakautumista eri vyöhykkeille. Vaikka yhdyskuntien kehittämisen tavoitteissa on painotettu kestäviä liikkumismuotoja, toteutunut kehitys on kuitenkin merkittävästi osin edelleen tukenut myös autoriippuvaista rakennetta. Erisuuntaisesta kehityksestä johtuen liikennejärjestelmää ei ole pystytty kehittämään parhaalla mahdollisella tavalla. Keskustan jalankulkuvyöhykkeellä asuvan väestön osuus on pysynyt paikallaan tai jopa laskenut. Erityisen paljon on kuitenkin laskenut tällä vyöhykkeellä sijaitsevien työpaikkojen osuus kaikista työpaikoista. Taajamien työpaikkojen tiheydet olivat laskeneet vuosina 2000–2015. Yhä useammat työpaikat ovat siirtyneet keskeisten alueiden ulkopuolelle, eikä käännettä tiheyden lisääntymiseen ollut nähtävissä. Vaikka yhdyskuntien kehittämisen tavoitteissa on painotettu kestäviä liikkumismuotoja, toteutunut kehitys on edelleen merkittävästi tukenut autoriippuvaista rakennetta. Merkkejä trendin muutoksista on kuitenkin noin 2010-luvun alusta alkaen. (Rehunen ym. 2018)

Ristimäki ja Tiitu (2017) tiivistävät edellä mainitun ja muita SYKE:n tutkimuksia yhteenvedossaan seuraavan runsaan vuosikymmenen kehitystrendeistä. He näkivät jo käynnistyneen eräänlaisen jalankulkukaupungin renessanssin, jonka ankkureina usein toimivat asemanseudut ja matkakeskukset. Merkittävimmät yhdyskuntarakenteen muutokset ovat käynnissä jalankulkuvyöhykkeen reunalla ja toisaalta jalankulkukaupunki kehittyy myös hitaammin kasvavilla ja taantuvilla seuduilla. Kuitenkin osassa kaupunkiseuduista keskustan kehitys on viivästynyt johtuen investoinneista keskustan ulkopuolelle. Samalla auto-kaupungistuminen eteni edelleen työpaikkojen ja palveluiden sijoittelussa varsinkin kaupunkiseutujen reuna-alueilla. Tärkeimmät mahdollisuudet kestävän liikenteen yhdyskuntarakenteen kehittämiseen löytyivät täydennysrakentamisesta. Sitä tulisi edelleen tehostaa kaupunkiseuduilla, jotta hajautumiskehitys ei lähtisi suhdanteittain uudelleen käyntiin. Analyseissa todettiin, että seuduilla on paljon keskeneräisiä autokaupunkialueita ja reservialueita. (Ristimäki & Tiitu 2017)

Tämän hankkeen haastatteluissa tuli esiin kaksi erilaista, joskaan ei täysin vastakkaista, näkemystä yhdyskuntarakenteeseen vaikuttamisesta.

1. Yhdyskuntarakenteen muutosprosessit ovat liian pitkiä kävelyn ja pyöräilyn muutoksen kannalta. Suhteessa yhdyskuntarakenteen muutoksen hitauteen, mahdollisuuksia vaikuttaa liikenteen päästöjen vähentämistavoitteeseen kymmenen vuoden kuluessa pidettiin varsin pieninä:

***”Onko sen ajattelu jo ajanhukkaa? Jotain pientä varmaan pystytään 10 vuodesakin tekemään, mutta jos ajatellaan suurempia kaavoituksesta lähteviä ratkaisuja niin ei kymmenessä vuodessa mahdollisuuksia pystytää --” (haastattelut, tutkija/liikenne)***

2. Yhdyskuntasuunnittelun, varsinkin yleiskaavatyön merkitys on suuri:

***”Kaavoituksessa tulisi linjata tärkeysjärjestykseksi ensin kävely, sitten pyöräily, joukkoliikenne ja autot” (haastattelut, tutkija/liikunta)***

Yhdyskuntarakenne muuttuu hitaasti, mutta jatkuvasti, ja ihmisten elämäntavat muuttuvat jatkuvasti. Siten kysymys on eri aikaperspektiiveistä, joilla jäykkiin yhdyskuntarakenteisiin pystytään vaikuttamaan.

Haastattelut kuntien edustajat näkivät asian käytännönläheisesti: kävelyä ja pyöräilyä tukevan yhdyskuntarakenteen edistäminen vaatii saumatonta yhteistyötä kuntien, maakuntaliittojen ja ELY-keskusten välillä. Haastattelut katsoivat, että kaavoitusta kehittämällä tulisi aina taata kävelylle ja pyöräilylle sen tarvitsema tila ja reitit. Lisäksi tärkeitä ovat kattavat jalankulku- ja pyöräiliikenteen verkkosuunnitelmat, joiden suhteen kaikkien kuntien tulisi ryhtyä työhön. Kuntien palvelurakennetta olisi kehitettävä ja tiivistettävä siten, että etäisyydet pikemmin lyhenevät kuin kasvavat uuden rakentamisen myötä.

Hajautumisen uhka nähtiin myös toisin päin, rakentavana haasteena koko kaupunki-kehitykselle, jolloin kävely ja pyöräily voivat toimia instrumenttina hyvän ympäristön kehittämisessä:

***”Aluerakenteen muutoksista: jos korona aiheuttaa uuden Nurmijärvi-ilmiön, sil-  
lä pitäisi olla vaikutusta -- kaupunkeihin, eli että ymmärrettäisiin että kävely- ja  
pyöräilyasiat täytyy laittaa kuntoon.” (haastattelut, kaupunki)***

Haastatelluissa kunnissa on myös hyviä esimerkkejä kaupunkirakenteen määrätietoista kehittämisestä. Joensuussa on panostettu keskusta-alueen liikennesuunnitteluun ja liikenteen sujuvuuteen samalla keskustaa rauhoittaen ajatuksella, että ”kävely on ykkönen”. Jyväskylässä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen linkittyy kaupunkikehityksen linjauksiin: Kehä Vihreään, joka on luontovihreään painottuva kehittämiskokonaisuus keskustan ympärillä, sekä liikuntapäikaupungin kokonaisideaan.

Joissakin haastatteluissa yhdyskuntarakenteen kysymykset eivät nousseet juurikaan esiin. Voidaan pohtia, ovatko ne esimerkiksi kuntien liikennesuunnittelijoiden näkökulmasta heidän otteensa ulottumattomissa. Yhdyskuntarakenteen kehitys on monien polkuriippuvuuksien ja erittäin monien erillisten toimijoiden ja päätösten tulosta, joten sen hallinta onkin merkittävästi vaikeampaa kuin esimerkiksi pyöräkaistojen rakentaminen tai talvikunnossapitoon panostaminen. Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehitykseen on pyritty vaikuttamaan mm. suurimpien kaupunkiseutujen MAL-sopimuksilla. Niissä sopimusseudun kunnat sitoutuvat edistämään kävelyä ja pyöräilyä sekä näitä tukevaa kestävästä yhdyskuntarakennetta, ja valtio osaltaan sitoutuu tukemaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja palvelujen kehittämistä. Valtio sitoutuu myös kehittämään ko. seudulla maantieverkon jk/pp-teitä, joille rahaa korvamerkitään.

## **Mahdollisuudet**

Tehokkaan maankäytön tavoitetta tulisi täydentää käveltävyyden tarkemmalla, paikka-kohtaisella tutkimisella. Parannetaan tietoisuutta *käveltävän matkan* käsitteellä ja analyysillä, jolloin yhdyskuntarakennetta voidaan kehittää kävelijän näkökulmasta. Tällä tarkoitetaan niitä ehtoja, joilla liikkujat ovat valmiita kävelemään matkan silloin kun vaihtoehtoja on muitakin. (Carpio-Pinedo ym. 2021) Käveltävän matkan ymmärtäminen on keskeinen tekijä varsinkin pysäkkiympäristöjen ja vaihdollisten matkaketjujen suhteen (Hillnhütter 2018).

Ewing and Cervero (2001) tutkivat mahdollisuuksia vähentää matkakysyntää rakennetun ympäristön muutosten kautta ja havaitsivat, että rakennetun ympäristön ominaisuudet (asukastiheys, monimuotoisuus, suunnittelu ja alueellinen saavutettavuus) ovat ensisijaisia matkan pituuteen vaikuttavia ajureita. Matkapituudet ovat paremmin saavutettavissa

olevissa, tiiviimmissä ja toiminnoiltaan monipuolisemmissa kaupunginosissa lyhyempiä. Asuinalueen ominaisuuksilla (korkeampi vs. matalampi rakentaminen, sekoittuneemmat vs. yhdenmukaisemmat toiminnot) oli myös melko suuri vaikutus siihen, kuinka todennäköisesti ihmiset valitsivat kävelyn tai pyöräilyn työmatkoilleen (mt., 101). Vahvimmin matkojen määrään ja kulkumuoto-osuuksiin vaikuttivat kuitenkin liikkujien sosioekonomiset tekijät.

Cerveron (2003) mukaan asukkaiden liikkumiseen kävelen tai pyöräilyyn vaikuttaa enemminkin yhdyskuntarakenteen monipuolisuus kuin tiiviys. Kävelyn ja pyöräilyn on myös todettu lisääntyvän, mikäli maankäyttö on monipuolista ja katuverkosto yhtenäinen ja hyväkuntoinen. Tiiviys on eräänlainen katalysaattori, joka tarjoaa erilaisia mahdollisuuksia liikkumiseen. Kävelyn ja pyöräilyn osuudet ovat suurimpia asuinpaikoissa, joissa on kävely-yhteydet kauppoihin ja monille työpaikoille sekä puistojen läheisissä sijainneissa. (Cervero 2003.)

Käveltävyys ja vastaavalla tavalla pyöräiltävyys ovat siis kokonaisuuksia, joiden avulla yhdyskuntarakenteen suunnittelua tulisi analysoida ja ohjata, jotta ympäristö saataisiin paremmin tukemaan aktiivista liikkumista. Kaupunkien kokonaisvaltaista pyöräiltävyyttä voidaan arvioida esimerkiksi Copenhagenize-indeksin avulla.<sup>12</sup> Kaupunkistrategian tasolla tulisi sitovasti ohjata jalankulkukaupungin täydentämiseen ja reunan liittämiseen tehokkailla jalankulku- ja pyöräyhteyksillä keskuksiin ja alakeskuksiin. Tärkeää on tunnistaa entistä paremmin myös kävelyn ja pyöräilyn taloudelliset edut (Speck 2018).

Kokonaisvaltaisesti paremmin käveltävän ja pyöräiltävän kaupunkirakenteen suunnitteluvälineistä olennaisia voivat olla jatkossa kestävä liikenteen suunnitelmat (SUMP), joita on Suomessa tehty mm. Tampereella, Lahdessa ja Vaasassa. Jatkossa toivottavasti tulevat tutkimukset näyttävät, ovatko ne merkinneet käännettä kestäväan liikennesuunnitteluun moninaisen hankepaletin avulla. On vielä epävarmaa, mikä on SUMP:in kaltaisten dokumenttien ohjausvaikutus käytännössä, kun esimerkiksi yleiskaavatasolla tehdään päätöksiä uusista alueavauksista.

Vaikuttaa todennäköiseltä, että kaupungeissa suunnitellaan ”kestävän” liikenteen ohella ja rinnalla samanaikaisesti myös ”tavanomaista” liikennettä. Silloin samanaikaisesti on voimassa kaksi ”kerroksellista” liikenneparadigmaa (*parallel policy-making*), kuten Isaksson ym. tulkitsevat tapaustutkimuksessaan Tukholmasta (2017). Siellä laadittiin 2010-luvulla hyvin kestävyyspainotteisia kehitysstrategioita ja yleiskaavoja, mutta vietiin samanaikaisesti vanhan liikennepolitiikan mukainen Tukholman ohitustie toteutukseen.

12 <https://copenhagenizeindex.eu/about/the-index>

Haastatteluissa tuli esiin ikääntyminen isona muutostrendinä, joka vaikuttaa entistä enemmän myös liikkumismahdollisuuksiin ja esteettömyyden vaatimuksiin. On selvää, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita tulee ikäihmisten kannalta parantaa. Lähitulevaisuudessa tarvitaan yhä enemmän paitsi turvallisia kävely- ja pyöräilyolosuhteita ympäri maata, missä ikäihmiset asuvat, myös uusia esteettömiä asuntoja sijainteihin, joissa lähipalvelut ovat jalan tai pyörällä saavutettavissa. Lisäksi on panostettava alakeskusten kehittämiseen monipuolisemmiksi. Siten ikääntyvien määrän lisääntymisen voi nähdä myös mahdollisuutena kävelyn ja esteettömyyden edistämiseksi. Paine varsinkin lähipalveluiden saavutettavuuteen ja esteettömyyteen nousee suunnittelussa ja päätöksenteossa (Ponsi & Karvinen 2007).

## 4.2.2 Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

### Nykytilanne, sen onnistumiset ja haasteet

Laadukas kävelyn ja pyöräiliikenteen infrastruktuuri on keskeisin tekijä, jolla vaikutetaan näiden kulkutapaosuuksien kasvuun (LVM 2020). Laadukas ja turvallinen infrastruktuuri kutsuu ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään. Jatkuvat väylät muodostavat verkostoja ja kulkumuotojen erilliset väylät minimoivat kävelijöiden ja pyöräilijöiden välisiä konflikteja, sillä nopeusero näiden kulkumuotojen välillä voi olla suuri. Infrastruktuurin laadulla on suuri merkitys pyöräilyn ja kävelyn turvallisuuteen ja omilla väylillään molempien kulkutapojen turvallisuus on parhaimmillaan. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman mukaan laadukkaan kävelyinfrastruktuurin tunnistaa turvallisuuden ohella esteettömyydestä sekä viihtyisyydestä. Esteetön ympäristö parantaa liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa liikumisen kaikille iästä ja toimintakyvystä riippumatta. Väestön ikääntyessä esteettömän ympäristön merkitys korostuu. Viihtyisyys tekee reitistä miellyttävän kulkea ja houkuttelee kävelemään. Kävely on myös osa matkaketjuja ja laadukkaan infrastruktuurin toteutuminen esimerkiksi pysäkkien yhteydessä tulee huomioida. (LVM 2018/5)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman (LVM 2018/5) mukaan laadukas pyöräilyinfrastruktuuri muodostuu kattavasta ja jatkuvasta verkostosta, jolla on selkeä väylähierarkia. Pyöräiliikenteen väylien tulee olla turvallisia, sujuvia ja miellyttäviä kulkea. Pyöräilyn sujuvuuden kannalta toimivilla ja turvallisilla liittymäjärjestelyillä on iso merkitys. Selkeässä väylähierarkiassa pyöräiliikenteen verkolla on määritelty pääpyöräreitit, jotka tarjoavat nopeita ja suoraa yhteyksiä muun muassa työmatkapyöräilyyn. Nopeat ja suorat reitit, jotka jatkuvat myös kuntarajojen yli, tekevät pyöräilystä kilpailukykyisen vaihtoehdon muihin liikenne- muotoihin nähden. Pääpyöräireittejä täydentävät muut pyöräiliikenteen yhteydet. (LVM 2018/5) Pyöräiliikenteen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota siihen, että oikea väylätyyppi valitaan oikeaan paikkaan (Väylävirasto 2020/18).



Väylien lisäksi kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri sisältää monia muitakin asioita, kuten pyöräpysäköinnin ja levähdyspaikat, ja tietyissä joukkoliikennevälineissä riittävän tilan pyörän kuljetukseen. Pyöräpysäköinti on olennainen osa pyöräliikenteen infrastruktuuria ja matkaketjuja. Viime vuosina monissa kaupungeissa ja kunnissa on kehitetty pyöräpysäköinnin olosuhteita liikenteen solmupaikoissa, asemilla ja matkakeskuksissa. Pyöräpysäköintipaikkoja on toteutettu katettuina tai niitä on sijoitettu sisätiloihin ja pyörätelineinä pyritään pääsääntöisesti käyttämään runkolukittavia telineitä. (LVM 2018/5) Haastattelujen mukaan monissa kaupungeissa on pyrkimys sijoittaa pyörien liityntäpysäköintipaikkoja varsinkin runkolinjojen solmukohtiin ja muutenkin linja-autoliikenteen verkon varteen. Solmukohdissa liityntäpysäköinnin sijoittaminen on kuitenkin toisinaan haasteellista, jos esimerkiksi rautatieaseman tai matkakeskuksen hallinnointi on muiden toimijoiden käsissä, kuten VR:n, Väyläviraston tai Matkahuollon. Eräissä solmukohdissa pyörien liityntäpysäköintipaikat ovat joidenkin asiantuntijoiden mielestä huonosti sijoitettuja ja telineiden määrä ei ole riittävä. Myös asuin- ja työpaikkakiinteistöjen yhteydessä mahdollisuus pyörällä liikkumiseen kärsii, jos pyöräpysäköinnin lisäksi myös sosiaalitilat jäävät pyöräilijöiden kannalta puutteellisiksi.

Infrastruktuurin suunnittelussa voidaan edistää kävelyä ja pyöräilyä suosimalla niitä ensisijaisina kulkumuotoina kaupunkiliikenteessä, jotta ne muodostuisivat valittaviksi kulkumuodoiksi (LVM 2018/5, LiVi 2012/2). Kävely- ja pyörätiet mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn arjen välttämättömillä matkoilla, kuten työ- ja asiointimatkoilla, mutta Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM 2018/5) sekä kuntien haastattelujen mukaan kävely- ja pyörätiet ovat myös tärkeitä liikuntapaikkoja. Esimerkiksi Jyväskylän kaupungin Liikuntabarometrin 2020 mukaan kävely- ja pyörätiet olivat kaupungin aikuisväestön eniten käytämä liikuntapaikka (Jyväskylän kaupunki 2020). Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen on siis myös liikunnan olosuhteiden kehittämistä ja sitä tietoa voidaan hyödyntää päätöksenteossa.

Valtionhallinnon ja sidosryhmien sekä kuntien haastattelujen mukaan laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri on erittäin keskeinen asia, kun kävelyä ja pyöräilyä halutaan lisätä, mutta nykytilanteessa infrastruktuurin laatu vaihtelee. Kunnissa infrastruktuurin kehittäminen nähdään tärkeänä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, ja sen eteen tehdään töitä, mutta muutos on hidasta. Nykyisin Suomessa on jo kuntia, joissa on huippulaadun infrastruktuuria, eikä hyviä esimerkkejä tarvitse enää välttämättä lähteä katsomaan ulkomaille. Esimerkkejä hyvistä ratkaisuista ovat muun muassa kaupunkien baanaverkostot eli pyöräliikenteen pääväylät, jotka rakentuvat vähitellen. Kävely- ja pyöräiteiden verkkosuunnitelman laatiminen nähdään tärkeänä lähtökohtana ja edellytyksenä sille, että olosuhteita voidaan kehittää johdonmukaisesti. Kunnissa on laadittu verkkosuunnitelmia ja tarpeen mukaan jo päivitetty niitä, mutta monelta kunnalta verkkosuunnitelma vielä puuttuu. Kuntien kannalta keskeiset ja pääreittitason yhteydet kytkeytyvät toisinaan myös ELY-keskusten vastuulla oleviin väyliin, jolloin yhteistyö kuntien ja ELY-keskusten välillä on tärkeää.

Toimenpiteitä infrastruktuurin parantamiseksi on tehty enenevässä määrin, mutta lisäpanostuksia tarvitaan. Esimerkiksi kaupunkialueilla tehtävää riittää muun muassa kävelyn ja pyöräilyn erottelussa ja yhteydet kaupunkien välillä mainitaan kehityskohteena.

Erytisesti kaupunkikeskustat ovat haastattelujen mukaan haastavia kohteita kehittää pyöräilyolosuhteita. Prosessit voivat olla hitaita ja riippuvuuksia on paljon – odotetaan esimerkiksi liikennejärjestelmää ja pysäköintiä koskevia periaatteita tai päätöksiä isoista yksittäisistä liikennehankkeista. Tilarajoitteet pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä tulevat erityisesti vastaan keskustan katuverkossa ja autojen pysäköintipaikkojen ja ajotilan vähentäminen herättävät keskustelua. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteet keskustoissa voivat olla vaikea asia päättäjille. Toisaalta kadunvarsipysäköintipaikkojen vähentämisestä on jo kokemuksia. Keskusta-alueilla, kun ajonopeudet ovat alhaiset, lähtökohtana voi olla sekaliikenne, jossa auto- ja pyöräiliikenne ovat ajoradalla samassa tilassa (Väylävirasto 2020/18, LVM 2018/5).

Kaupunkikeskustojen haastavuus tulee esille myös Turusen (2019a) tutkimuksessa, jonka mukaan pyöräily-yhteydet keskustan läpi koettiin sitä heikompina, mitä suuremmista kunnista oli kyse, kun taas pyöräily-yhteydet keskustaan koettiin sitä heikompina, mitä pienempi kunta oli kyseessä. Haastattelujen perusteella nykytilanteessa usein keskustojen ongelmia ovat väylien epäjatkuvuuskohtat, vaikka käyttäjämäärät ovat siellä suurimmat. Kehitystyö kaupunkikeskustoissa on hidasta ja yhdistettyihin pyöräteihin ja jalkakäytäviin painottuneen infrastruktuurin muuttaminen laadukkaiksi kävely- ja pyöräteiksi on kallista. Myös liikenteen rauhoittaminen herättää puolesta ja vastaan -keskustelua (ks. 4.3.2). Keskustoja kuitenkin pyritään rauhoittamaan ja priorisoimaan kävelyn asemaa niissä sekä parantamaan esteettömyyttä ja viihtyisyyttä. Kävelykeskustaa on laajennettu useissa kunnissa viime vuosina.

Kuntahaastattelujen mukaan nykyinen kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri on laatutavoitteista melko paljon jäljessä, joten olemassa olevaa verkkoa tulisi kehittää laadultaan merkittävästi. Tieliikennelain uudistus on tuonut lisää mahdollisuuksia infrastruktuurin kehittämiseen ja se ohjaa pyöräiliikenteen väylien osalta yksisuuntaisuuteen. Kritiikkiä kuitenkin herättää kaksisuuntaisten pyöräiliikenteen väylien merkitsemisestä aiheutuvat kustannukset nykyverkolla. Tieliikennelaki mahdollistaa muun muassa uuden pyöräkatu-väylätyypin sekä pyöräilyn sallimisen yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin.

Kaupungeissa on kuntahaastattelujen mukaan käynnissä selvitys- ja suunnitelmatöitä yksisuuntaisista pyöräteistä sekä pyöräkaduista ja niitä on myös toteutettu. Joensuussa tehtiin ennakoivaa kehitystyötä, kun kaupunkiin toteutettiin ensimmäinen pyöräkatu jo ennen kuin se oli lainsäädännössä. Kävely- ja pyörätiet pyritään toteuttamaan kunnissa siten, että kulkumuodot on eroteltu toisistaan aina siellä, missä se on tarpeen, tai että siihen olisi ainakin mahdollisuus tulevaisuudessa. Lisäksi kunnissa kiinnitetään huomiota

risteysjärjestelyihin parantaen niiden turvallisuutta ja sujuvuutta pyöräilylle ja kävelylle, esimerkiksi reunakivien osalta. Sähköpyörien yleistyminen asettaa osaltaan painetta laadukkaammille pyöräliikenteen väylille, kun ajonopeudet ja -matkat kasvavat. Tampereella liikennejärjestelyjä mitoitetaan liikennemallin pyöräilyennusteiden perusteella tuleville vuosille siten, että ne mahdollistavat tavoitteen mukaiset pyöräilijämäärät.

Kuntahaastattelujen mukaan pienemmissä kunnissa edetään pienin nykyverkon parannuksin ja pyritään saamaan olemassa oleva infrastruktuuri paremmin käyttöön ja yhteiseksi verkoksi. Esimerkiksi Hattulassa on toteutettu ”kylätieratkaisuja”, jotka on koettu hyväksi ratkaisuksi parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita edullisesti sekä katu- että maantieverkolla. Kun tällaisia uusia liikennejärjestelyjä toteutetaan, on kuntien tai ELY-keskusten tärkeää viestiä niistä käyttäjille esimerkiksi maastoon asetettavin opastustauluin. Pyöräpysäköintiä kehitetään sekä yleisesti että solmupaikkojen ja bussipysäkkien liityntäpysäköinnin osalta. Lisäksi kunnissa on kiinnitetty huomiota pyöräilyn opastukseen laatimalla pyöräilyn viitoitus suunnitelmia paikallisesti tai seudullisesti. Infrastruktuuriin liittyen on myös pilotoitu erinäisiä ratkaisuja ja toteutettu kokeiluja. Kokeiluista on havaittu, että toteutuksen laatuun panostamalla kokeilut saavat laajemman hyväksynnän. Kokeilujen toteutukseen on myös tärkeää varata riittävästi aikaa ja resursseja. Kunnissa koetaan, että kokeilujen toteuttamista vaikeuttaa myös vastuukysymykset.

Kävelyn edistämässä haasteena nähdään haastattelujen perusteella se, että kävely jää kehitystyössä pyöräilyn varjoon ja usein toimenpiteet liittyvät pyöräilyn kehittämiseen. Toisaalta, kun pyöräilyn olosuhteita parannetaan toteuttamalla pyöräliikenteelle omia väyliä, niin samalla paranevat myös kävelyn olosuhteet. Jos väyläratkaisut ovat pyöräilijän kannalta epäselviä, johtavat ne helposti pyöräilyyn jalkakäytävillä, jolloin kävelyn turvallisuus heikkenee. Kävelyreittien esteettömyydessä on myös paljon kehitettävää ja se on yhä tärkeämmäksi nouseva teema väestön ikääntyessä. Kävelyn olosuhteiden ja kaupunkitilassa oleskeluun liittyvät vastuut ja kehittämistehtävät jakautuvat eri toimijoille kaupungin sisällä, ne eivät ole esimerkiksi vain liikennesuunnittelun vastuulla.

***”Kun pyöräilyn olosuhteita kehitetään, esim. pyöräily omille väylille, paranevat myös kävelyn olosuhteet.” (haastattelut, kaupunki)***

Pyöräliikenteen mieltäminen ajoneuvoliikenteeksi on kuitenkin kehittynyt suunnittelussa kuntahaastattelujen mukaan. Rohkeutta tarvitaan siihen, että infrastruktuuria ei enää suunniteltaisi autoliikenteen ehdoilla, kuten suuressa kuvassa Suomessa vielä monin paikoin tehdään. Investoinneissa voivat näkyä vielä vanhat totut ajatusmallit ja toimintatavat, vaikka kävelyä ja pyöräilyä haluttaisiin edistää. Infrastruktuurin toteutuksessakin voi vanhasta tottumuksesta tapahtua virheitä tai suunnitelmien vastaisia asioita, esimerkiksi reunakivien osalta, ja valvonnan tulisikin olla riittävä.

***”Laitetaan ensin autoväylät ohjeiden mukaiseen kuntoon, ja pyöräily menee mi-  
hin mahtuu. Yhä on kehittämishankkeita, joissa pyöräily väistää ristiriitailan-  
teissa.” (haastattelut, sidosryhmä)***

Asiantuntijahaastatteluisissa pidettiin ongelmallisena, että varsin usein autoliikennettä hyödyttävissä infrastruktuurihankkeissa tehdään kävelyä ja pyöräilyä haittaavia liikennejärjestelyratkaisuja, joissa esimerkiksi kävely- ja pyöräteille tulee kiertelevät linjaukset eikä sujuvia tienylitysratkaisuja toteuteta suorimman reitin periaatteella. Tämä on esimerkki siitä, että entinen (autoliikenteen) suunnitteluparadigma säilyy rinnakkaisena kestävä liikenteen paradigmatilalle (Isaksson ym. 2017), kuten edellä (ks. 4.2.1) kuvattiin.

Haastattelujen mukaan joissakin kaupungeissa koettiin ongelmaksi myös se, että kaupunki ei korjauta tärkeitä vanhoja kävely- ja pyöräilyväyliä ajanmukaiseen kuntoon, uusien ohjeiden mukaisiksi (esimerkiksi reunakivikäytännön osalta), vaan rahoitusta saavat lähinnä pyöräilyväylien uudishankkeet. Paikalliset pyöräilyseurat ovat monissa kaupungeissa aktiivisia kommentoimaan suunnitelmia. Aktiivisuus auttaa parantamaan suunnitelmia, mutta ei toki aina johda täysin seuroja tyydyttäviin lopputuloksiin.

Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan joistakin kunnista puuttuu osaaamista kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen ja suunnitteluun. Kuntien välillä on isoja eroja edistämisen- ja suunnitteluosaamisessa. Pyöräilyosaaminen saattaa käytännössä olla yhden henkilön varassa ja kävelyn suunnittelun resurssit varmistamatta. Kävelyä ja pyöräilyä tulisi edistää huomioiden kummankin kulkutavan ominaispiirteet ja tarpeet. Asian priorisointia ja riittäviä resursseja toivottiin myös valtionhallintoon ja alueellisesti ELY-keskuksiin.

Resurssien niukkuus tuli esiin myös kuntahaastatteluisissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen esteinä mainittiin sekä aika- että rahapula. Vähäinen suunnitteluhenkilöstö tai riittämättömät resurssit suunnittelupalveluiden hankintaan näkyvät suunnittelussa. Erityisesti pyöräilyn edistämiseksi raha mainitaan rajoittavana tekijänä. Rahanpuute näkyy esimerkiksi siten, että pyöräilyn olosuhteita parannetaan sieltä täältä, mutta ei yhtenäisesti, tai että rahoitusta on kohdennettu vain pääreiteille eikä muuhun infrastruktuuriin. Pienissä kunnissa investointikyky voi olla hyvin matala, mutta toisaalta pieni organisaatio nähtiin ketteräksi tekemään asioita, kun yritystä ja halua on.

Kunnallinen päätöksenteko vaikuttaa keskeisesti infrastruktuurihankkeiden etenemiseen. Kuntahaastattelujen mukaan viranhaltijapuoli on yleensä edistyksellisempi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä kuin poliitikkopuoli, mutta poliitikotkin jo kiinnittävät huomiota, jos kunnissa ollaan tekemässä huonoja ratkaisuja. Myös kuntalaisilta tulee hyvin nykyaikaisia vaatimuksia. Liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa joudutaan tekemään arvovalintoja kulkumuotojen painotuksista ja tasapainoilu vaatii syvällistä asiantuntemusta.

Jatkuva arvostiriita päätöksenteossa kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä parantavien toimenpiteiden ja autoliikenteen toimenpiteiden välillä koetaan kuormittavana. Edistämistyön hidasteena on, että asioiden hyväksyttämiset ovat raskaita prosesseja ja kokeilujakin voi olla vaikea saada läpi päätöksenteossa.

Kuntahaastattelujen mukaan kävely on hyväksyttävämpää julkisessa keskustelussa kuin pyöräilyn edistäminen. Vanhakantaiset asenteet voivat näkyä päätöksenteossa myös siten, että esiintyy keskustelua siitä, panostetaanko pyöräilyyn jo liikaa. Asennemuutosta päätöksentekijöissä on kuitenkin havaittavissa, mutta poliittinen tahtotila voi olla kirkastumatta. Mitä laajempi tahtotila on saavutettu, sitä enemmän se näkyy rahoituksessa ja suunnittelussa. Vastakkainasettelu nousee helpommin esille pyöräilyn edistämässä, mikä voi hidastaa infrastruktuurihankkeiden toteutumista.

Vastakkainasettelua auto- ja pyöräiliikenteen välillä on kuntahaastattelujen mukaan pyritty välttämään esimerkiksi hakemalla väylä- ja tilanjakoratkaisuihin kompromisseja, joiden lopputulos voi kuitenkin olla molemmille liikennemuodoille huono. Esteenä on se, että isoissa linjauksissa pyöräilyn edistämistä kannatetaan, mutta se täytyisi tehdä niin, että ei vaikuteta moottoriajoneuvoliikenteeseen. Edelleen tehdään paljon ratkaisuja, joissa kävelyä ja pyöräilyä ei priorisoida. Infrastruktuurin kehittämisen yhteydessä viestinnästä on havaittu, että vastakkainasettelun sijaan tulisi tuoda esiin vaikutuksia monipuolisesti eri kulkumuotojen osalta. Hyvistä väyläratkaisuksista, jotka saadaan toteutettua, toivotaan herättäviä ja positiivisia esimerkkejä.

***”Mitä parempi ja laajempi tahtotila on, sitä enemmän se näkyy rahoituksessa ja suunnittelussa.” (haastattelut, kaupunki)***

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksia (ks. luvut 3.1 ja 4.1.2) pidetään valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan suurena edistysaskeleena ja niiden nähdään vauhdittavan kuntien kehitystyötä. Useissa kunnissa on laadittu kävelyn ja pyöräilyn edistämishoelmia ja strategioita ja valtionavustuksen yhtenä ehtona onkin, että avustusta voidaan myöntää vain sitoutumisensa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoittaneille hakijoille.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 mukaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin rahoitus katuverkolla vakiintuisi 30 miljoonaan euroon vuosien 2025–2032 ajaksi (LVM 2021a). Fossiilittoman liikenteen tiekartassa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitusta on kuitenkin esitetty 30 miljoonaa euroa/vuosi myös vuosille 2022–2024 (LVM 2021b). Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan epävarmuuden poistaminen rahoituksen jatkuvuudesta auttaisi kuntia kehittämään infrastruktuuria pitkäjänteisesti.

Valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria myös maantieverkolla. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 mukaan kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin maantieverkolla kohdistettaisiin parantamisrahoitusta 10 miljoonaa euroa vuodessa (LVM 2021a). Valtakunnallisen pyörätieverkon parantamisen käynnistäminen on myös yksi Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteistä (LVM 2018/5).

Kuntahaastattelujen mukaan kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustukset mahdollistavat infrastruktuurihankkeiden jatkumon ja avustusta on haettu esimerkiksi baanahankkeisiin, jotka rakentuvat osuus kerrallaan. Valtionavustusten ansiosta kuntien on helpompi investoida, kun valtiolta saadaan rahoituksen toinen puolikas ja se toimii myös päätöksenteossa motivaationa. Valtionavustukset myös nopeuttavat hankkeiden toteutumista. Kunnissa on kuitenkin oltava riittävästi resursseja hakea valtionavustuksia. Apuna hyödynnetään myös konsulttipalveluita. Pienemmissä kunnissa 50 %:n omarahoitusosuuden löytäminen isompiin investointeihin voi kuitenkin olla hankalaa. Valtion tahtotila kohdistaa lisärahoitusta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on lisännyt kuntienkin tahtotilaa.

***”Pienilläkin valtion avustuksilla voi olla eurojaan suurempi vaikutus, saadaan hankkeita helpommin menemään läpi, on helpompi perustella omassakin organisaatiossa.” (haastattelut, kaupunki)***

Pyöräilyhankkeiden on myös todettu olevan taloudellisesti kannattavia (Perälä & Haapakorva 2016). Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa viitataan raporttiin ”Value for Money Assessment for Cycling Grants” todettaessa, että ”on vahvaa tieteellistä näyttöä siitä, että pyöräilyinfrastruktuuriin kohdistettujen investointien hyöty-kustannussuhde on vähintään 5:1”. Eri maissa tehdyissä laskelmissa on osoitettu, että yhden euron investointi pyöräteihin palautuu takaisin moninkertaisena. (LVM 2018/5) Helsinki on tehnyt Suomen ensimmäisen tarkan hyötykustannuslaskelman pyöräilyhankkeelle Bikenomics-menetelmällä ja laskelman mukaan Hämeentien uudistuksessa rakennetut yksisuuntaiset pyörätiet ovat kaupungille kannattava investointi hyötykustannussuhteen ollessa 3,6 eli yhtä sijoitettua euroa kohden pyörätiet tuottavat kaupungille 3,6 euroa (Helsingin kaupunki 2021).

### **Edistämismahdollisuudet**

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa yhdeksi keskeiseksi keinoksi kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä on tunnistettu infrastruktuurin suunnittelun kehittäminen (LVM 2018/5). Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan on tiedostettu tarve erillisille kävelyn ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeille. Erillinen Pyöräliikenteen suunnittelu -ohje on jo valmistunut vuonna 2020. Kävelyä ja pyöräliikennettä käsitellään yhä paljon yhdessä, mutta ne pitäisi mieltää selkeästi omina erilaisina kulkutapoinaan omine tarpeineen, johon erillisillä ohjeillakin pyritään. Ohjeiden laatimisen lisäksi tulisi miettiä toimenpiteitä

asian jalkauttamiseksi kuntiin. Yhtenä tärkeimmistä toimenpiteistä aktiivisen liikkumisen tavoitteiden saavuttamiseksi nostetaan laadukkaan infrastruktuurin määrittely, jonka jälkeen valtion tukea saisi vain sellaisen infrastruktuurin rakentamiseen.

Kuntahaastatteluissa yhdeksi tärkeimmäksi toimenpiteeksi aktiivisen liikkumisen tavoitteiden saavuttamiseksi nostetaan infrastruktuurin kehittäminen siten, että lihasvoimin tapahtuva liikkuminen olisi helpoin ja nopein tapa. Pyöräily ja kävely tulisi erotella toisistaan niiden sujuvoittamiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi aina siellä, missä se on tarpeen. Myös reitin viihtyisyys ja ympäristön laatu ovat tärkeitä tekijöitä.

***”Pitäisi olla EU:n tasoinen kestävä kaupungin visio, jossa olisi lainomainen pakote, että mihin kaupungin pitäisi mennä infrastruktuurin tasolla.” (haastattelut, kaupunki)***

Haastattelujen mukaan pyöräilyn edistämisessä infrastruktuurin laatu on merkittävä pulonkaula. Suomessa on määrällisesti paljon pyöräteitä, mutta laatu on kokonaisuudessaan heikohkoa. Vanhakantaiset asenteet ja riittävän korkean tahtotilan puuttuminen niin suunnittelussa kuin päätöksenteossa näkyvät myös infrastruktuurin kehittämisessä. Pyöräiliikenteen infrastruktuurin kehittämisessä Suomessa tarvitaan tahtotilan nostoa sekä suunnittelussa että päätöksenteossa, eikä muutos tapahdu ilmaiseksi.

Flemingin (2017) mukaan juuri pyöräilyn fyysisiä olosuhteita parantamalla voidaan eniten vaikuttaa ihmisten käyttäytymismuutokseen ja pyöräilyn lisääntymiseen. Buehler ja Dill (2016) toteavat olemassa olevan tutkimuksen perusteella, että yhtenäisillä verkoilla ja laadukkailla liittymäratkaisuilla on selvä positiivinen vaikutus pyöräilymääriin, vaikka parannettuja tutkimusmenetelmiä tarvittaisiinkin. Vaismaan (2014) tutkimuksen mukaan pyöräilyväylien laatutaso on väylien määrää tärkeämpi asia, eikä pyöräilyväylien määrä korreloi pyöräilymääriin, kun taas pyöräilyolosuhteiden laadulla on merkittävä vaikutus. Laadukkaana pyöräily-ympäristön toteuttaminen on havaittu yhdeksi tärkeäksi tekijäksi pyöräilymyönteisen poliittisen ilmapiirin syntymiselle ja kehittymiselle (Vaismaa 2014). Laadukkaaseen ja turvalliseen pyöräiliikenteen järjestelyyn voidaan päästä myös autoliikennettä rauhoittamalla (Väylävirasto 2020/18). Autoliikenteen rauhoittaminen keskusta- ja taajama-alueilla nähtiin myös haastattelujen mukaan yhtenä edullisimmista keinoista parantaa kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan kävely- ja pyöräilikenteelle pitäisi laatia verkkosuunnitelma jokaisessa kaupungissa ja kunnassa tai kaupunkiseudulla. Verkkosuunnitelmassa muodostetun tavoiteverkon pohjalta olosuhteita voidaan kehittää päämäärätietoisesti ja systemaattisesti. Verkkosuunnitelma on tärkeä myös opastuksen kannalta. Verkkosuunnitelmaa pidetään yhtenä tärkeimmistä toimenpiteistä aktiivisen liikkumisen tavoitteiden saavuttamiseksi ja sen edellyttäminen kävelyn ja pyöräilyn

investointiohjelman valtionavustukselle nähdään hyvänä. Pääväyliin ja keskustoihin tulisi panostaa ja on tärkeää, että väyläverkko täydennetään yhtenäiseksi kaupunki- ja taajama-alueilla. Myös Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018 -selvityksen (Turunen 2019b) mukaan pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä tärkeimmäksi asiaksi koettiin pyöräily-yhteyksien kehittäminen.

Haastattelujen mukaan kuntien laadukkaan pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen tarvitaan lisää valtion rahoitusta. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen määrää olisi nostettava entisestään ja suunnattava hieman enemmän myös kävely- ja pyöräilyväylien korjausrakentamiselle. Kuntien tulisi myös pystyä varautumaan valtionavustuksiin riittävällä suunnitelmavalmiudella ja riittävän ajoissa muun muassa omissa talousarvioissaan, joten hakukohteet tulisi olla tiedossa ajoissa ja hakuprosessia tulisi aikaistaa syksyltä keväälle, jotta hankeajaksi olisi pidempi.

Kuntien kävelyn ja pyöräiliikenteen väylähankkeisiin kaivattaisiin kuntahaastattelujen mukaan vahvemmin kustannus-hyötynäkölmaa ja seuranta hankkeiden vaikuttavuudesta kävely- ja pyöräilymääriin. Monia hankkeita toteutetaan kunnissa hyvin vähäisillä tiedoilla. Tarvitaan menetelmiä, joilla pystytään osoittamaan, että hankkeet ovat kannattavia. Kustannus-hyötylaskentaa tulisi soveltaa hankkeiden punnitsemiseen ja haastatteluisissa mainittiin esimerkiksi HEAT-laskelmien käyttäminen viestinnässä päättäjille. Kun resurssit ovat tiukoilla sekä henkilöresurssien että rahan osalta, on erityisen tärkeää arvioida tekemistä jatkuvasti ja hankkia parempaa tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Yhtenä keinona kunnat hyödyntävät jossain määrin liikennelaskureita ja niiden määrää pyritään lisäämään, jotta vaikutuksia pystytään analysoimaan. Menestyksekkäät esimerkit toisista kunnista, esimerkiksi kävelykatujen onnistuneet toteutukset, auttavat päätösten perustelussa ja niitä tulisi jakaa. Käytössä tulisi olla helppoja faktalistoja ja koottuja esimerkkejä hyvistä käytännöistä. Resurssien niukkuudesta johtuen kunnissa ei ole useinkaan aikaa itse seurata, mitä muissa kunnissa tehdään. Menetelmäkehityksessä vastuuta on myös konsulteilla.

***“Välillä pyöräväylähankkeita tehdään kalliilla todella laitamille, jossa potentiaali on aika pieni, kun taas pääväylät pitäisi saada kuntoon.” (haastattelut, sidosryhmä)***

Maantieverkolla käyttäjäpotentiaali on tunnistettu suurimmaksi seudullisilla pyörätieverkoilla ja laatukäytävillä, joten niitä kehittämällä vaikuttavuus on yleensä suurin. Uusia yhteystarpeita seudullisiin tavoiteverkkoihin on tunnistettu maantieverkolla noin 500 kilometriä. Lisäksi on tarve nykyisten väylien palvelutason korottamisille laatukäytävätasolle erityisesti seudullisilla pääpyöräilyreiteillä. Seudullisesti yhtenäisen ja jatkuvan kävelyn ja pyöräilyn verkon muodostaminen edellyttää nykyistä enemmän yhteistyötä kuntien ja valtion kesken. (Traficom 2020b)



Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan erillistä pyörätietä ei tarvita maanteiden varsilla joka paikkaan, mutta pientareita tulisi kehittää riittävän leveiksi, jotta turvallinen pyöräily onnistuu. Maantieverkon pyöräilyolosuhteiden parantaminen edistäisi osaltaan myös pyörämatkailua. Haastattelujen mukaan kävely- ja pyöräilyväylien maantiekohteet koetaan jonkin verran hankalina kuntien näkökulmasta, koska valtion rahoitustaso niihin on matala, eivätkä hankkeet tahdo edetä. Kunnan näkökulmasta voidaan joutua pohtimaan, parannetaanko käyttäjäpotentiaaliltaan pienen maantiekohteen pyöräilyolosuhteita liikenneturvallisuusnäkökulmasta vai panostetaanko jonkin vilkkaan reitin laatuun. Vähäliikenteisillä maanteilla esimerkiksi kylätieratkaisu voi olla toimiva ja edullinen keino parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Hattulassa Sattulan kylätien toteuttaminen on hyvä esimerkki kyläyhdistyksen, kunnan ja ELY-keskuksen yhteistyöstä.

Erityisenä kävelyn edistämisen kehitysehdotuksena valtionhallinnon ja sidosryhmien haastatteluissa tuli esiin asiantuntijaviran tai -verkoston perustaminen kävelyn edistämistä varten. Pyöräilyn edistämisen osalta Suomessa on jo Pyöräilykuntien verkosto ry, pyöräiliikenteen valtakunnallinen edunvalvoja Pyöräiliitto ry sekä paikallisjärjestöjä. Sekä kävelyä että pyöräilyä varten tarvitaan asiantuntijan mukaan virkakoneistossa niiden etua valvova taho niin isoissa infrastruktuurihankkeissa kuin myös esimerkiksi koulu-, työpaikka- tai asuinrakennusten hankkeissa.

Kävelyn edistämiseen esitetään myös pyöräilystä erillistä rahoitusta ja ohjelmia. Osa haastateltavista näki, että kävelyn infrastruktuuri on Suomessa jo niin hyvällä tasolla, että voimavarat tulisi suunnata muualle. Toisaalta infrastruktuurin ohella tärkeää on se, kuinka ihmisiä innostetaan kävelemään. Kuntahaastattelujen mukaan esteettömyyden parantaminen on kaikkien liikkujien etu ja parantaa kaupunkien käveltävyyttä. Lähiympäristöihin tulee panostaa siten, että ikäihmiset pystyvät omatoimisesti liikkumaan turvallisesti, millä on suora vaikutus toimintakyvyn säilymiseen.

Kuntien asiantuntijan mielestä valtion tulisi kehittää pyöräpysäköintiä rautatieasemilla, ja VR ja Matkahuolto tulisi saada tähän edistämiseen entistä vahvemmin mukaan. Valtionhallinnon asiantuntijan mukaan usein sopivat paikat ovat kuitenkin muiden maanomistajien alueella. Asemien osalta uusi tärkeä toimija on myös Senaatin Asema-alueet, jolle valtion asema-alueiden kiinteistöomistuksia on nyt keskitetty (Senaatti 2019). Joidenkin asiantuntijoiden mukaan on tärkeää, että kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin muutokset tapahtuisivat myös syrjäseuduilla ja maanteiden varsilla, eikä vain kaupungissa. Tähän on pyritty myös solmupysäkkiselvitysten kautta, joita on tehty eri puolilla Suomea. Valtion tulisi tukea pienempiä kuntia, että ne saisivat pyöräpysäköinnin (telineet ja katoksia) toteutettua. Infrastruktuurista tulisi olla saatavilla riittävä digitaalinen tietoaineisto, jota voitaisiin hyödyntää muun muassa reittisuunnittelun ja käyttäjien opastamisen parantamiseksi.

Haastattelujen mukaan myös asuin- ja työpaikkakiinteistöissä tulee panostaa pyöräilyn vaatimiin fasiliteetteihin. Pyöräpaikkojen rakentamisesta tulee määrätä kaavoissa selkeämmin ja riittävällä mitoituksella jokaisen korttelin kohdalla. Apuna voidaan käyttää Rakennustiedon uusia RT-ohjekortteja niin pyöräpysäköinnin kuin henkilöstötilojen suhteen.

Haastattelujen perusteella laadukkaan infrastruktuurin toteuttamisen/rakentamisen rinnalle tarvitaan myös edistämisorganisaatioita, kampanjoita ja liikkumisen ohjausta, kun kävelyä ja pyöräilyä halutaan edistää. Kampanjoiden ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden taustalle tarvitaan kuitenkin hyvä infrastruktuuri, jolla olosuhteet luodaan. Kampanjointi ja asenteisiin vaikuttaminen onnistuvat helpommin, kun infrastruktuuri on riittävällä tasolla.

### 4.2.3 Kävely-ympäristön erityiskysymyksiä

Yhdistetystä kävelyn ja pyöräilyn ”kevyen liikenteen” suunnittelusta ollaan luopumassa. Vaikka kävely ja pyöräily eroavat toisistaan autoilijan näkökulmasta, ne ovat erilaisia varsinkin kokemuksen kannalta. Kävelijä on hitaamman liikkeen takia tarkemmin tietoinen ympäristöstään ja käyttää enemmän energiaa samalla matkalla. (Kari 2016, 10). Siksi ne on järkevä erotella toisistaan eikä suunnitella yhtenä kevyen liikenteen kokonaisuutena.<sup>13</sup> Sen sijaan ne ovat rinnakkain ja myös positiivisessa riippuvuussuhteessa – molemmat tukevat toisiaan, mikäli niiden olosuhteet ja tarpeet on otettu hyvin huomioon (mm. Gehl 2018; Rantala & Luukkonen 2014). Nämä kaksi kulkumuotoa ovat myös kaupungille tärkeitä. Siksi on keskeistä löytää niille ominaiset ja entistä laadukkaammat suunnitteluratkaisut.<sup>14</sup>

Käveltävyydellä (*walkability*) voidaan tarkoittaa niitä tapoja, joilla ympäristö palvelee tai ei palvele kävelijää. (Esim. Speck 2012; 2018.) Käveltävyydellä korostetaan kokonaisvaltaista asennoitumista ympäristön suunnitteluun kävelijän käyttöön. Siihen sisältyy erilaisten arkielämälle tärkeiden kohteiden helppo saavutettavuus, ympäristön ”tarjoumien” monipuolisuus sekä liikkumisympäristöjen esteettömyys, miellyttävyys ja terveellisyys kävelijän kannalta. Tarjouman käsitteellä kuvataan kokijan suhdetta ympäristöönsä ja useat tutkijat sisällyttävät siihen toimintamahdollisuuksien lisäksi edellä mainittuja laatuksiteerejä (esim. Kyttä 2003; Kari 2016).

13 Keisanen 2018: 3 syytä, miksi kevyen liikenteen suunnittelu on lopetettu Helsingissä. <https://pyoraliikenne.fi/blogi/3-syyta-miksi-kevyenliikenteen-suunnittelu-on-lopetettu-helsingissa/>

14 Keisanen 2018

## Nykytilanne, sen onnistumiset ja esteet

Haastatteluissa tunnistettiin monipuolisesti sekä kävelyä edistäviä että tätä kehitystä hidastavia tekijöitä. Useat haastateltavat näkivät, että kävely jää kehitystyössä yleensä pyöräilyn varjoon. Laajemmat toimenpidepaketit ovat yleensä liittyneet pyöräilyn eivätkä kävelyn kehittämiseen. Tilanne kunnissa on pitkälti se, että kenelläkään toki ole mitään kävelyn edistämistä vastaan, mutta kävely jää käytännössä helposti varjoon ”auto- ja pyöräpuolueiden” kisatessa huomiosta keskustojen kehittämisessä. Yksi syy on siinä, että kun useissa kunnissa on ainakin joku pyöräilyä vastaava asiantuntija, kävelyllä tällaista vastuhenkilöä ei ole. Aika nähtiin kuitenkin juuri oikeaksi kävelyn nostamiselle arvoonsa:

**”Käveleminen teemana on ollut maailmalla kovassa nosteessa niin kaupunkikulttuurin kuin terveyden ja hyvinvoinnin teemojen yhteydessä. Kävelyyn kytkeytyviä merkityksiä ja arvoja tunnutaan kuitenkin hyödynnettävän liikkumisen ohjauksessa vielä aika kapeasti. (Haastattelut, kaupunkitutkija.)**

Esimerkkejä kävelyolosuhteiden parantamisesta ja samalla kokonaisvaltaisesta hyvin käveltävän kaupungin edistämisestä löytyi esimerkiksi Jyväskylästä ja Tampereelta. Jyväskylä on julistautunut Suomen liikuntapääkaupungiksi ja on linjannut myös kaupunkikehityksensä näiden suuntaviittojen mukaan. Työtä on tehty pitkään ja pitkäjänteisesti esimerkiksi pyöräilyn ja kävelyn tavoiteverkon kehittämisessä jo parin vuosikymmenen aikana. Näitä on päivitetty sen jälkeen ja sovitettu myös vuonna 2014 valmistuneeseen yleiskaavaan. Päivittäminen on haastattelujen aikaan vuonna 2020 jälleen käynnissä. (Haastattelut, kaupunki.)

Periaatteessa kaikki kaupunkirakenteeseen liittyvät toimenpiteet, ”on se sitten leikkikenttien kehittäminen tai pyöräilyolosuhteiden edistäminen”, kuuluvat Jyväskylässä yhtä lailla kokonaisuuteen, jolla pyritään aikaansaamaan ”parhaat olosuhteet liikunnalle”. Haastatellut näkivät, että pienehkössä kaupunkiorganisaatiossa tämä onnistuu ketterästi, niukkojakin resursseja hyödyntäen. Liikkumisen olosuhteet, arki liikunnasta ja kilpaurheilun asti, nähdään kokonaisuutena:

**”-- eikä niin, että nämä on irrallisia ja erillisiä toisistaan. Koska kaikki ne aktiivi meidän kuntalaisia liikkumaan. Totta kai niillä [kaikilla] on merkitystä, eikä vaan sillä, mitä esim. liikuntapalveluiden vuosittaisesta investointirahasta voidaan rakentaa.” (Haastattelut, kaupunki.)**

Tampereella on keskustan strategisessa yleiskaavassa lisätty kirjaukset ja määräykset hitaan liikkumisen alueista, joilla tulee edistää esteettömyyttä ja viihtyisyyttä. Yleiskaavan ohjaavuus nähtiin haastattelussa hyvänä, se suuntaa koko keskustan kehittämistä. Hervannan kaupunginosaan on tulossa vastaavanlainen alue. Merkittävästi suunnittelua työllistänyt hanke viime vuosina on ollut paraikaa valmistumassa oleva raitiotie kävelyreitteen.

***”Haasteena se, että 26 pysäkkiä, jokaiseen voi tulla noin neljästä suunnasta ja on yhteensä sata reittiä, jota tulisi kehittää. Lähettiin siitä, että ensin määritellään speksit sille, minkälainen on viihtyisä kävelyreitti. -- Saatiin hyvä aineisto kerättyä. Oli kuntalaisille kysely, siellä sai merkitä ratikkapysäkin. Oli tehty esteettömyyskartoitusta. Yhdistettiin lähtötietoja. Lähdettiin ideoimaan mitä yksittäiselle reitille voi tehdä. Kahden tason suunnitelmia: face-lift- ja yleissuunnitelmatasoisia.” (Haastattelut, kaupunki)***

Rakennetussa ympäristössä tapahtuva monialasuunnittelu koettiin vaativaksi ja tiedettiin kalliiksi. Hyvänä resurssina kaupungissa koettiin kumppanuus esteettömyyteen liittyvien työryhmien kanssa. Yhteistyö sujuu hyvin ja asiaan vihkiytyneillä on erinomaista osaamista. Kaupungin ”sisäisen säädön” koettiin ajoittain vaikeuttavan kokonaisuuden pienten osien toteuttamista jo Tampereen kokoisessa organisaatiossa.

Aktiivinen liikkuminen on tullut esiin koronapandemian aikana olennaisena osana ihmisten psykofyysistä hyvinvointia. Alustavien tietojen mukaan ”koronainterventio” on polarisoinut liikkumista entisestään. (Kantomaa, toim. 2020.) Koronan nähtiin haastatteluissa tuoneen lähiliikkumiselle uutta arvostusta. Haastatellun terveystutkijan mukaan korona-ajasta voisi ammentaa positiivisena, että ihmiset ovat ulkoilleet paljon viheralueilla ja lähimetsissä. Hänen mukaansa olisi otollista pitää kiinni tästä uudelleen löydetystä liikunnallisuudesta jatkossakin.

Mikäli kävely lisääntyy, liikennesektorin toimijoiden on osattava kohdistaa katse lähiympäristöön. Kävelijällä on korkeammat vaateet ympäristön viihtyisyyden suhteen, kun taas pyöräilyssä sujuva väylästä on merkittävämpi tekijä. Se, että kävely on kaikkein ”solidaarisin” (Rantala ym. 2014) ja kaikille yhteinen liikkumismuoto, tuli esiin myös tutkimuksen haastatteluissa:

***”Kun ajatellaan koko väestöä, niin pyöräily on sellainen liikuntamuoto, että se ei kaikille sovi. Kävely on suosituin liikuntamuoto aikuisväestössä ja suurin osa pystyy kävelemään joko avustetusti tai itsenäisesti. Eriarvoisuuden näkökulman kannalta on tärkeää, että kävely ei jää pyöräilyn varjoon, koska pyöräily koskettaa pienempää osaa väestöstä.” (Haastattelut, terveystutkija.)***

### **Käveltävä ympäristö ja käveltävyys**

Tanskalainen Jan Gehl esittää Ihmisten kaupunki -teoksessa (2018) ihmisen mittakaavan käsitteen, jonka lähtökohtana on kävelevä ihmiskeho ja sen aistikoneisto. Näköaistimme palvelee parhaiten suoraan eteenpäin tai hieman alaspäin katsomista, joten kulkijan kannalta merkittävin osa ympäristöä on silmän tasalla – katukuva, julkisivut ja pohjakerrokset. Kaupunkisuunnittelun tulisi keskittyä tähän ihmisen lähitilaan, unohtamatta myöskään

esimerkiksi ääni- ja hajumaisemaa. Kävelijää ymmärtää parhaiten havainnoimalla todellisia kadun käyttäjiä toiminnassa. Keskeistä on kaikkien aistien käyttö, tarkkailun ja havainnoinnin tuottamat tulokset. Gehl nostaa päähenkilöiksi kadun käyttäjät, oleskelijat, kahvikupilisen venyttäjät, tarkkailijat, leikkijät.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta keskeinen on jaottelu eri nopeusympäristöihin. Sekä pyöräilijän tyypillinen 20 km/h että varsinkin jalankulkijan 5 km/h nopeus vaativat toisenlaista, yksityiskohtia sisältävää ympäristöä kuin autoilijan useimmiten yli 60 km/h nopeudella liikkuva havaintokenttä.

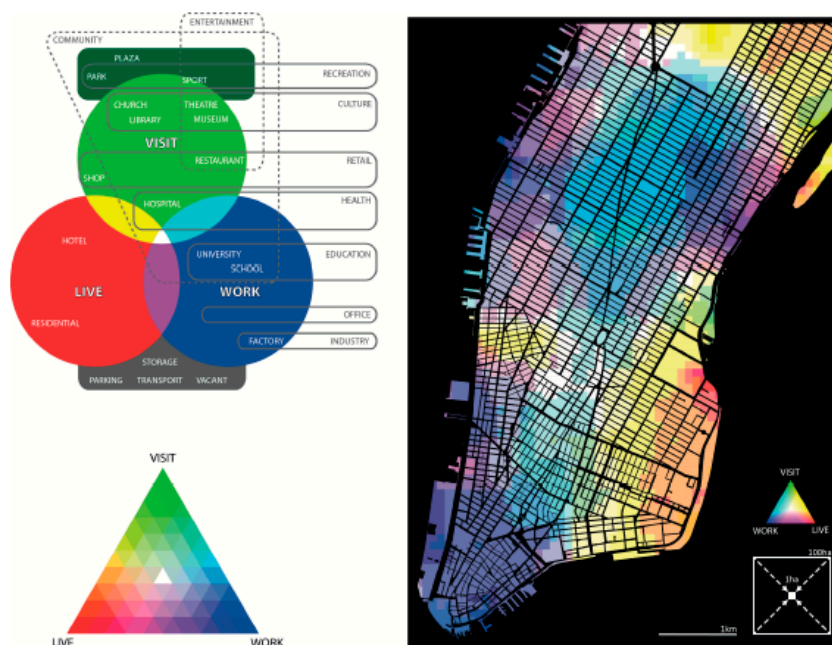
Erityisesti käveltävyyden kannalta on hyödyllistä erottaa välttämättömät toiminnot kuten työ- ja koulumatkat tai bussin odottelu, tavarankuljetukset ja toisaalta valinnaiset toiminnot, joita ihmiset tekevät omasta halustaan, kuten kaduilla kuljeskelu, puistoissa oleskelu tai toisten tarkkailu johonkin nojailien. Mitä paremmat olosuhteet, sitä enemmän näkyy myös valinnaisia toimintoja sekä säästä, paikoista ja katuelämästä nauttivia ihmisiä. Jos valinnaista kävelyä ja oleskelua halutaan edistää, on tarjottava paljon monipuolisempia mahdollisuuksia kuin jos palvellaan vain välttämättömiä toimintoja. Kaupunkielämä on vilkkaampaa kaduilla, joissa on avoimet kuin suljetut julkisivut: mitä enemmän aukkoja, markiiseja, ovia, ikkunoita ja myymälöitä katutila tarjoaa, sitä vilkkaampi on myös katuelämä.

Havainnointi on luotettavimpia tapoja saada monipuolista tietoa julkisten tilojen käyttäjämääristä, käyttötavoista ja ympäristön käveltävyydestä. Useissa laajoissa käveltävän kaupungin edistämishankkeissa, esimerkiksi Vancouverin keskustasta tehdyssä tutkimuksessa, on käytetty havainnointimenetelmiä. Nopeasti kasvavalla ja tihentyvällä Vancouverin keskustan alueella haluttiin turvata julkisen ympäristön laatu. Vuosina 2018–20 toteutetussa laajassa keskustahankkeessa työskenteli peräti parisataa vapaaehtoista, jotka auttoivat keräämään empiiristä materiaalia ja ”mittaamaan julkista elämää”. Katuelämästä tutkittiin paitsi kävelyä, myös sitä tukevia rakenteita kuten istuimia ja säänsuojia sekä erilaisia vuorovaikutuksen muotoja ja aktiviteetteja kuten leikin ja esiintymisen mahdollisuuksia. (Gehl Architects 2020)

Käveltävän kaupunkirakenteen keskeisiä tekijöitä ovat viime vuosina tutkineet esimerkiksi Dovey ja Pafka, jotka jaottelivat nämä kolmeen tekijään: tiheys, toiminnallinen sekoitus ja saavutettavuuden verkosto. Tätä monimuotoista tiheyden, sekoittumisen ja saavutettavuuden yhdistelmää kirjoittajat kutsuvat kaupunkien DMA:ksi. Tiheys (*density*) lyhentää etäisyyksiä ihmisten ja paikkojen välillä, sekoitus (*mix*) kuvaa erilaisuutta ja kontrasteja aktiviteettien, houkutusten ja ihmisten välillä sekä synergioita toimintojen välillä; saavutettavuus (*access*) taas kuvaa yhteyksiä ja tapoja liikkua kaupungin sisällä sekä niiden monipuolisuutta. (Dovey & Pafka 2018.)

Heidän määrittelynsä sekoitukselle (*mix*) on huomionarvoinen: maankäyttökategorioiden sijaan kannattaa tarkastella päätoimintojen – käyntikohteet, asuminen ja työ – sekoitussuhdetta kuten kuvassa 3. Kartan valkoiset alueet ovat sekoittuneimpia, mutta eivät itsestään selvästi parhaita. Sen sijaan hyvä kaupunkiympäristö tarjoaa ”sopivan sekoituksen eri sekoituksia” ja huomio kannattaakin kiinnittää ensi sijassa kolmion äärimmäisiin kulmiin, jotka auttavat tunnistamaan yksipuolisia ympäristöjä. Näitä puhtaiden päävärien osoittamia yksilutteisia alueita esimerkkialueella on hyvin vähän.

**Kuva 3.** Käveltävyyttä osoittava toimintojen ”sekoitussuhde” Manhattanilla. (Dovey & Pafka 2018)



### Kävelyympäristöjen merkitys osana matkaketjua

Helge Hillnhütter tutkii väitöskirjassaan (2016) kävelyä osana julkisen liikenteen matkoja. Julkisen liikenteen käyttäjät viettävät lähes puolet matka-ajasta ovelta ovelle muualla kuin itse ajoneuvoissa. Kävelyyä ja odottamiseen käytetty aika ”tuntuu” matkustajien subjektiivisen kokemuksen mukaan 75 prosenttia peräti pidemmältä kuin ajoneuvon sisällä vietetty aika. Passiivinen aika, joka kuluu odottamiseen ja aktiivinen aika kohti määränpäättä matkatessa ovat kokemuksena hyvin erilaisia. Raportoidessaan vapaasti julkisen liikenteen matkansa kokemista matkustajat kommentoivat paljon enemmän kävely- ja odotusaikaa kuin ajoneuvossa vietettyä aikaa. Vaikuttaa siis siltä, että käyttäjien kokemuksissa kävely- matkat hallitsevat matkasta muistiin jäävää vaikutelmaa ja ovat siinä mielessä tärkeämpi osa matkaketjua kuin itse julkisen liikenteen palvelu.

Helsingin liikennemuotojakaumassa julkisen liikenteen osuus on 32 % ja kävelyn 34 %. Kävelyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu osuus oli siis Helsingissä kaksi kolmasosaa, 66 %. Hillnhütter (2016) vertasi tätä lukua muutamiin eurooppalaisiin verrokkaupunkeihin ja totesi Zürichin ja Madridin lukujen olevan vastaavaa luokkaa. Sen sijaan esim. Kööpenhaminassa se oli paljon Helsinkiä pienempi (41 %), kun taas pyöräilyn osuus oli paljon suurempi (26 %). Helsingin kaltaisessa kaupungissa kävelyllä on siis todella keskeinen rooli, jos se otetaan huomioon osana julkisen liikenteen matkoja. Tästä seuraa kaksi tärkeää asiaa: Kävely ja julkinen liikenne voivat synergiassa toimiessaan vähentää tehokkaasti autoliikennettä. Sitä vastoin, mikäli kävelyn olosuhteet eivät ole houkuttelevat, julkisen liikenteen investoinnit menevät pitkälti hukkaan. (Hillnhütter 2016, 4)

Hillnhütterin mielestä jalankulun ja julkisen liikenteen käytön suhdetta on aliarvioitu tutkimusalueena kestävän liikenteen edistämisessä. Huolimatta kävelyn isosta merkityksestä sitä ei yleensä suunnittelussa mielletä joukkoliikennematkan elimelliseksi osaksi. Pienetkin asiat, kuten kävelijän pysäkin läheisissä liikennevaloissa vietetty aika muodostuvat isoiksi tekijöiksi matkaan liittyvissä kokemuksissa. Joukkoliikenteen käyttäjät ovat valmiit kävelemään jopa 70 % pidemmän matkan, mikäli ympäristö on kävelymyönteinen verrattuna siihen, että ympäristö on autoille suunnattu. (Hillnhütter 2016). Tätä *käveltävän matkan* käsitettä ovat edelleen kehittäneet mm. Carpio-Pinedo ym. (2021).

Kävelyn turvallisuus tulee esiin erityisesti lasten ja naisten liikkumistottumuksia koskevissa tutkimuksissa. Esimerkiksi Anna Broberg on lasten ja nuorten aktiivista ja itsenäistä liikkumista käsittelevässä väitöskirjassaan (2015) analysoinut lasten omia kokemuksia liikkumisen turvallisuudesta.

## Haasteita

Haastatteluissa nostettiin haasteena esiin kävely-ympäristön toisinaan heikko laatu kaupunkikeskustoissakin. Varsinkin kävelyreittien esteettömyydessä on vielä paljon kehitettävää. Jopa koulujen ympäristössä on puutteita niin kävelyn kuin pyöräilynkin osalta: koululaisten reitit on saatava turvallisiksi. Varsinkin keskustoja on kehitettävä kävelymyönteisemmiksi ja paljon käytetyt kävelyreitit olisi suunniteltava ihmisten luontaisen reitinvalinnan mukaan:

***”Varsinkin kävellessä ihmisen tapa löytää lyhin reitti on vahva. Turhaa kaavoittaa kävelyväylä monimutkaisesti, koska pitää olla lyhin reitti, jotta ihmiset käyttävät sitä. Pyörällä voi olla vähän pitempikin. Viheralueet ovat erityisesti vapaa-ajan kävelyssä tärkeitä ja niiden tuottama terveyshyöty, että niihin mennään kävelemään.” (Haastattelut, terveystutkija.)***

Kävelyn olosuhteisiin vaikutetaan sekä laajassa mittakaavassa, esimerkiksi yleiskaavoissa, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Haastatellun kaupunkitutkijan mukaan arjen toimintoja on oltava kävelyetäisyydellä. Hän korosti, että tämä edellyttää riittävän tiivistä ja sekoittunutta yhdyskuntarakennetta ja myös toimivaa, viihtyisää ja monipuolista lähiympäristöä, joka myös houkuttelee kävelemään. Tässä suhteessa esimerkiksi kaupan suuryksiköt ovat haasteellisia:

***”Pidän nykyistä kauppakeskusrakentamista ongelmallisena. Palveluiden keskittäminen uusilla kaupunkimaisilla asuinalueilla kauppakeskuksen sisään hukkaa potentiaalia synnyttää kaupunkielämää ja elävää, viihtyisää katutilaa. (Haastattelut, kaupunkitutkija.)***

Edelleen kävelyn painoarvo ei ole riittävän iso tehtäessä elämään voimakkaasti vaikuttavia päätöksiä esimerkiksi koulujen yhdistämisestä tai lakkauttamisesta. Haastateltu terveystutkija kysyikin retorisesti, miten paljon lasten ja nuorten liikkumista estää lähikoulujen lakkauttaminen, kun kouluun ei enää pääse kävelen. Tämä *”ei ole valitettavasti asiana painavimmasta päästä, kun koulujen lopettamista mietitään”*. Tämän vuoksi olisikin tärkeää, että etenkin isojen päätösten yhteydessä tehtäisiin liikkumisvaikutusten arviointi, kuten valtion liikuntaneuvosto on esittänyt.

## Mahdollisuuksia

Kävelyn edistämisen mahdollisuuksina nähtiin vertaisoppiminen, kansalaisten aktiivisuus, kulttuurin muutos ja ristiriitojen hyväksyminen. Kuntahaastatteluissa korostui eri kuntien asiantuntijoiden välinen vertaisoppiminen, jonka nähtiin jo käynnistyneen. Esimerkiksi Helsingissä tehty *”valtavan hyvä työ”* kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi oli pantu muissa kunnissa merkille. Todettiin, että baanahankkeet ja kaupunkipyöräverkoston malli ovat hyvää vauhtia leviämässä muualle maahan. Kaupunkien edustajat toivoivat lisää keskinäistä oppimista kunnasta toiseen. Kuitenkin he kokivat, ettei nykyisessä työelämässä enää ole aikaa koko päivän seminaareihin. Siksi hyvinä kanavina pidettiin webinaareja sekä tiiviitä, esimerkiksi korttimuotoisia esittelyjä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä.

Lisäksi muistutettiin, että asukkaat itse ovat avainroolissa kaupunki- ja katutilan käyttäjinä. *”Ihmiset tuntuvat itse ottaneen kaupunkia yhä enemmän omakseen ja on syntynyt uutta kaupunkikulttuuria (katujuhlat, puistokirppikset, terassit, ruokarekat jne. jne.), joka on myös käveltävän kaupungin ydintä. Ehkä ohjauksen sijaan voitaisiin puhua myös kävelyn merkitysten vaalimisesta, esiin nostamisesta ja tukemisesta.”* (Haastattelut, kaupunkitutkija.)

Ihmisten innostaminen kävelyyn ja/tai kulttuuriin ja arvojen muutostarpeet mainittiin useissa haastatteluissa suurimpana haasteena. Toisaalta todettiin koronan ravistelleen ja kyseenalaistaneen vanhoja tottumuksia. Liikkumiskulttuurit poikkeavat hyvinkin



hienojakoisesti toisistaan. Haastateltu tutkija oli kiinnittänyt huomiota oman suurehkon työpaikkansa eri alayhteisöjen toisistaan poikkeaviin arvoihin ja normeihin:

***”Joku yhteisö liikkuu autolla ja toinen pyörällä ja kävellen. Vaatii kulttuurin muutosta laajemminkin, että tehdään näkyväksi ja helpommaksi se ja tuetaan sitä, että meidän kulttuuriin kuuluu tämä ja meidän arvot ovat tämänmukaisia, että kävely ja pyöräily ovat lähempänä normia.” (Haastattelut, liikuntatutkija.)***

Kehittäminen on haastattelujen mukaan kiinni ihmisistä – sekä yksittäisistä henkilöistä että verkostojen toiminnasta. Varsinkin pienissä kunnissa korostuu henkilösidonaisuus, mikä voi parantaa tai heikentää myös eri sidosryhmien mahdollisuuksia. *”Pitää olla todella vahvoja ja kykeneviä ihmisiä tekemässä, jos ajattelee mahdollisuuksia muuttaa kulttuuria.”* Liittoutumat ovat siksi erittäin tärkeitä, ja haastatteluissa ehdotettiin kävelyn ja pyöräilyn tutkijaverkoston vahvistamista: *”Tutkijat eivät tiedä toisistaan”*. Poikkihallinnollista sektoreiden välistä yhteistyötä tarvitaan juuri tähän voimien yhdistämiseen. Mukana tulisi olla *”kansalaistoimintasektori, liiketoimintasektori, valtion hallinto – alusta asti, niin kuin tiedeneuvonnan ihanteisiin kuuluu”*.

Myös ristiriidat tulisi hyväksyä. Haastattelut olivat kahta mieltä siitä, onko vastakkainasettelu hyvästä vai pahasta. Eräässä kaupungissa suunnittelija toivoi, että katutilan uusjako nostettaisiin rohkeasti agendalle. Kommentti koski sekä kävelyn että pyöräilyn edistämistä:

***”Isot tavoitteet on ok hallussa. [Mutta] puuttuu rohkeus sanoa ääneen, että kaikkia kulkumuotoja ei voida edistää, jos halutaan muutosta. Ollaan keskitytty vain positiivisiin asioihin. Mun matikka ei taivu siihen, että kaikkia kulkumuotoja voisimme lisätä, eli autoilu ei voi käytännössä pysyä samana. Haaste ja ongelma on se, että puuttuu lautakuntatasolta ymmärrys siitä, mitä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen oikeasti vaatii ja tarkoittaa. Tämä tarkoittaa sitä, että kaupunkitilaa pitää jakaa uudella tavalla. Heti kun joudutaan keskustelemaan parkkipaikoista tai tilasta, niin ollaan helposti pulassa.” (Haastattelut, kaupunki.)***

Haastattelut toivat esiin myös, että tulisi miettiä mahdollisia verouudistuksia, jotka motivoisivat kävelyn edistämiseen.

## 4.2.4 Kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapito

### Nykytilanne, sen onnistumiset ja haasteet

Infrastruktuurin toteuttamisen ohella sen ympärivuotinen kunnossapito on tärkeä asia, jolla mahdollistetaan väylien päivittäinen käytettävyys. Kunnossapitoon kuuluu niin väylien ylläpito kuin hoito. Valtionhallinnon asiantuntijoiden ja sidosryhmien haastattelujen perusteella kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapidossa ja hoidon kehittämisessä on Suomessa vielä paljon tehtävää, vaikka parannusta on tapahtunut. Erityisenä kehittämis-kohteena nostetaan esiin talvi- ja syyshoito. Yleisesti Suomessa puuttuu vielä ymmärrys ympärivuotisen kävelyn ja pyöräilyn merkityksestä laajassa mittakaavassa ja se on yksi hidaste etenkin pyöräilyn edistämisessä. Kävely ja pyöräily tulisi nähdä ympärivuotisina kulkutapoina, joiden olosuhteiden tulee olla tasalaatuiset ympäri vuoden. Talvihoito on myös asia, joka nousee usein esiin kävely- ja pyöräilykyselyissä näitä kulkutapoja rajoittavana tekijänä. Esimerkiksi Helsingin ja Turun pyöräilybarometreissä laadukkaampi pyöräilyväylien talvihoito nousi yhdeksi keskeiseksi kannusteeksi etenkin ympäri vuoden pyöräilevillä (Helsingin kaupunki 2020a, Turun kaupunki 2020). Myös Tampereen kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyssä talvihoidon tehostaminen nousi yhdeksi pyöräilyä lisääväksi tekijäksi ja kävelyn osalta jopa tärkeimmäksi kävelyä lisääväksi osa-alueeksi (Tampereen kaupunki 2017).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5) asetettuihin osin aiempaa korkeampiin väylien hoitovaatimuksiin vastaamiseksi Väylävirastossa on laadittu uusi Kävely- ja pyöräilyväylien hoito – Menetelmätieto -ohje (Väylävirasto 2020/2), joka korvaa aieman ohjeen. Ohje käsittelee kävely- ja pyöräilyväylien hoitoa mm. suunnittelun, työtehtävien, menetelmien sekä kaluston osalta ja sitä käytetään maanteiden hoitourakoissa. Ohjeessa korostetaan, että sen tueksi on myös asenteiden muututtava kävelyä ja pyöräilyä suosiviksi. Tämän tulee näkyä väylien hoitotöissä ja hyvässä hoitotavassa. Liikenneviraston ohjeissa Maanteiden talvihoito – Laatuvaatimukset (LiVi 2018/33) ja Talvihoidon toimintalinjat (LiVi 2018/1b) on puolestaan määritelty kävely- ja pyöräilyväylien talvihoidon laatuvaatimukset luokkiin L (laatukäytävät), K1 ja K2. Luokan K1 vaatimukset ovat osittain tiukemmat kuin luokan K2. Laatukäytävien korkealla hoitotasolla tuetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistä kulkumuotona ja mahdollistetaan kävelyn ja pyöräilyn lisäksi esim. lastenvaunu-, pyörätuoli- ja rollaattori liikenne. Laatukäytävillä on tarkoituksenmukaista toteuttaa yhtenäistä, tienpitäjästä riippumatonta talvihoitoa, ja niiden vaatimukset määritellään tapauskohtaisesti yhtenäiseksi katuverkon kanssa, ylittäen ainakin osittain luokan K1 vaatimukset.

Monissa kunnissa on määritelty väylille omat talvihoitoluokat ja niiden laatuvaatimukset, jotka voivat mukailla maanteiden kävely- ja pyöräilyväylien laatuvaatimuksia. Kuntien laatuvaatimukset voivat olla valtion kriteerejä korkeammat tai matalammat. Kuntien välillä on myös eroja siinä, mitä toimenpiteitä laatuvaatimuksissa on määrätty. Kuntahaastattelujen

perusteella esimerkiksi sohjon poiston suhteen voi olla ongelmia. Valtionhallinnon asiantuntijahaastattelun mukaan kaksi kertaa (2010 ja 2018) toteutetusta Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksestä on saatu suuntaa antava kuva nykytilanteesta sekä muutoksista näiden kahden selvitysajankohdan välillä. Jalankulusta vastaavaa kartoitusta ei ole tehty.

Talvihoidon osalta valtionhallinnon ja sidosryhmien haastatteluissa mainitaan edelläkävi- jäkaupunkeina Oulu ja Joensuu. Kyseiset kaupungit ovat edistäneet asiaa systemaattisesti ja haastattelujen mukaan tämän arvioidaan vaikuttavan positiivisesti pyöräilyn korkeaan kulkutapaosuuteen. Talviset ja lumiset olosuhteet eivät siis ole esteenä ympärivuotiselle pyöräilylle, kun talvihoito on hyvällä tasolla. Ympärivuotisen pyöräilyn suosio näissä kaupungeissa on havaittavissa myös valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta, jonka mukaan talvella pyöräilyn kulkutapaosuudet Suomessa laskevat, mutta Oulun seudulla pyöräilyn kulkutapaosuus (koko vuonna 16 %, talvella 9 %) säilyy kuitenkin talvellakin korkeammalla tasolla kuin pyöräilyn kulkutapaosuus koko maassa koko vuonna (8 %). Joensuun ydinkaupunkiseudullakin pyöräilyn kulkutapaosuus on talvella 6 % (koko vuonna 13 %). Vertailun vuoksi Helsingin ja Turun seuduilla pyöräilyn kulkutapaosuus asukkaiden matkoista on talvella 2 % ja Tampereen seudulla 1 %. Koko maassa pyöräilyn kulkutapaosuus on talvella noin 3 %. (HLT 2016)

***”Ei ole sattumaa, että kunnissa, joissa pyöräilyn kulkutapaosuudet ovat suuria, on panostettu systemaattisesti talvikunnossapitoon.” (haastattelut, sidosryhmä)***

Haastattelujen mukaan kunnissa tiedostetaan priorisoitujen talvihoitoreittien ja ylipäättään hyvän talvihoidon merkitys ja priorisointia on pyritty tekemään. Kun talvihoidon eteen on tehty töitä, on samaan aikaan arvioitu talvipyöräilyn suosion kasvaneen. Edelleen talvihoidon haasteena nähdään kuitenkin selkeiden priorisoitujen reittien puuttuminen ja se, että ne eivät hahmotu käyttäjilleen. Priorisoinnissa nähdään olevan vielä tekemistä ja se mainitaan tulevaisuuden kehittämiskohteena, johon aiotaan satsata. Parempaan talvihoitoon panostaminen vaatii kunnissa laajempaa tahtotilaa sekä virka- että luottamushenkilöjohdolta, jotta riittävä rahoitus voidaan saavuttaa.

Yksi valtionhallinnon ja sidosryhmien sekä kuntien haastatteluissa esiin nousevista talvihoidon haasteista on urakka-alueiden rajat, joilla talvihoidon taso vaihtelee. Urakkarajoja on niin kunnan sisällä kuin kuntarajoilla sekä kunnan ja valtion väylien rajoilla. Kun väyliä ei hoideta reittikohtaisesti, voi laatutaso vaihdella matkalla paljonkin. Talvihoidon alueurakoinnista reittikohtaiseen urakointiin siirtyminen edellyttää, että priorisoidut talvihoitoreitit on määritelty. Oulun seudulla kunnat ja ELY-keskus ovat kilpailuttaneet kuntien välisen pääpyöräilyreittien talvihoidon yhteisurakkana, joka on hyvä esimerkki siitä, kuinka panostetaan laatutasoltaan yhtenäiseen talvihoitoon pääreiteillä, riippumatta siitä kuka on väylänpitäjä. Yhteisurakan osana on haettu talveksi vapaaehtoisia pyöräilyagentteja, jotka

tarkkailevat pääpyöräilyreittejä ja raportoivat säännöllisesti niiden kunnosta käyttäjien näkökulmasta. Ylipäätään talvihoidon urakoinnin laadun seuranta nähdään tärkeänä, jotta varmistetaan sovitun talvihoidon tason toteutuminen. Talvihoidon ohjeistus ja laatuvaatimukset ovat yleensä kunnossa, mutta valvontaa tulisi olla enemmän ja laiminlyönnit tulisi sanktioida. Talvihoidossa tulee kiinnittää myös huomiota esteettömyyden toteutumiseen.

Talvihoidon esteistä puhuttaessa esiin voivat nousta myös käytössä olevan kunnossapitokaluston aiheuttamat rajoitteet. Käytössä oleva kalusto saattaa määrittää väyläratkaisuja jo suunnitteluvaiheessa (Vaismaa 2014). Tämä voi estää kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittymistä. Erään kuntahaastattelun mukaan pyöriteiden auraukseen soveltuvan kapeamman talvihoitokaluston hankkiminen on ollut esillä keskusteluissa. Päivitysvälillä kalustolla tuettaisiin kävelyn ja pyöräilyn erotteluratkaisuja.

Haastattelujen mukaan yksittäisissä kunnissa on toteutettu erilaisia talvihoidon kokeiluja eri menetelmillä ja niistä on saatu hyviä kokemuksia. Esimerkiksi harjasuolausmenetelmä on alkanut yleistyä ja on määritelty tehostetun talvihoidon reittejä. Kokeilujen tulee olla riittävän pitkiä, jotta lumikokemuksia kertyy riittävästi. Kokeiluihin kunnat toivovat valtion vastaantuloa. Tärkeänä asiana nähdään, että hyviä kokemuksia jaetaan tulevaisuudessakin erilaisissa tilaisuuksissa ja seminaareissa.

Talvihoidon ohella haastatteluissa nousivat esiin työnaikaiset liikennejärjestelyt. Työmaakohtien jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen parantaminen on nostettu esiin myös Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa 2020, mutta parannusta tapahtuu hitaasti (LiVi 2012/2). Haastattelujen mukaan kuntien tulisi kehittää katutöiden työnaikaisia liikennejärjestelyjä ja katutöistä tiedottamista. Katutyömaiden työnaikaisissa liikennejärjestelyissä voi olla paljon puutteita jalankulku- ja etenkin pyöräilyjärjestelyissä. Pyöräily saatetaan esimerkiksi ohjata jalkakäytävälle, jolloin totutaan ajamaan siellä, vaikka pyöräily voitaisiin yleensä ohjata ajoradalle. Puutteellisten työnaikaisten liikennejärjestelyiden ongelmat korostuvat esimerkiksi lastipyörällä ajettaessa. Helsingin Pyöräiliikenteen kehittämisohjelmassa 2020–2025 yhdeksi alatavoitteeksi on kirjattu pyöräiliikenteen huomioon ottaminen työmaan aikaisissa järjestelyissä ja sen eräksi toimenpiteeksi pyöräiliikenteen tilapäisten järjestelyjen suunnitteluohjeen laatiminen (Helsingin kaupunki 2020b).

### **Edistämismahdollisuudet**

Asiantuntijahaastattelujen mukaan kävely- ja pyöräilyväylät tulee saada toimiviksi niin kesällä kuin talvellakin. Hyvällä kunnossapidolla vältetään ihmisten ennakkoluuloja väylän kuntoa kohtaan. Systemaattisella talvihoitoon panostamisella on iso merkitys ympärivuotisen aktiivisen liikkumisen mahdollistamisessa. Pyöräilyyn tulisi antaa palveluslupaus siitä, että pyöräily onnistuu joka päivä. Kunnossapidon parantaminen vaatii myös

taloudellisia panostuksia nostamalla kunnossapitoon käytettävissä olevia määrärahoja ja tahtotilaa rahoituksen kohdentamiseen kävely- ja pyöräilyväylien talvihoidon kehittämiseen. Määrärahalisäyksiä tarvitaan sekä valtion että kuntien väylien kunnossapitoon. Jos halutaan panostaa pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen, on myös hoitokalustoon tehtävä tarvittavat investoinnit (Vaismaa 2014). Useiden Suomessa toteutettujen kyselyiden mukaan väylien parempi talvihoito parantaisi pyöräilyolosuhteita ja kannustaisi ihmisiä pyöräilemään. Ruotsalaisessa tutkimushankkeessa on arvioitu, että paremmalla pyöräilyväylien aurauksella on potentiaalia lisätä talvella pyörämatkoja 18 % ja vähentää automatkkoja 6 %. Ruotsin kaupungeissa pyörämatkat vähenevät talvella 47 % ja automatkat lisääntyvät 27 % kesään verrattuna. (Bergström & Magnusson 2003)

***”Talvihoito on tärkeää, sillä se tukee kävelyn ja pyöräilyn rutinoitumista osaksi säännöllistä arkiliikkumista.” (haastattelut, tutkija)***

Haastattelujen perusteella talvihoidon tason nostamiseksi tulisi pyöräiliikenteen verkolle laatia talvihoitoluokitus, kuten monissa kunnissa on jo tehtykin. Pyöräiliikenteen verkon määrittely on asiantuntijan mukaan tärkeä lähtökohta myös talvihoidon luokitusta mietittäessä. Luokittelussa kuntien tulee priorisoida pääväylät ja esimerkiksi tärkeimmät työmatkareitit ja määrittellä ne korkeimpaan talvihoitoluokkaan, jossa talvihoito on tehostettua. Talvihoitoluokituksessa eri luokille määritellään toimenpiteet ja toimenpideajat. Toimenpiteisiin tulisi satavan lumen poiston lisäksi määritellä sohjon poisto, jotta se tulisi riittävästi huomioitua urakkasopimukseen. Tulevaisuudessa on todennäköistä, että sohjoiset kelit lisääntyvät ilmastonmuutoksen myötä, jolloin sohjon poisto nousee yhdeksi keskeiseksi asiaksi. Lisäksi pyörätelineiden talvihoito tulisi ottaa mukaan kunnossapitosopimukseen (LiVi 2012/2). Joensuussa kunnossapidon periaatteet on määritelty pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelmassa 2030 ja talvihoidon uudet periaatteet on otettu käyttöön kaikissa uusissa urakkasopimuksissa. Talvihoitoon panostaminen nähdään yhtenä tärkeimmistä toimenpiteistä aktiivisen liikkumisen edistämiseksi.

Talvihoidon urakka-aluerajoja määriteltäessä ja urakoita kilpailutettaessa tulisi haastattelujen mukaan kiinnittää huomiota yhtenäiseen laatutasoon erityisesti pääpyöräreiteillä. Pääpyöräreittien yhtenäisen talvihoidon tason tulisi toteutua niin kunnan sisäisillä kuin seudullisillakin pääpyöräreiteillä. Tässä tarvitaan seudullista yhteistyötä kuntien välillä sekä kuntien ja ELY-keskusten välillä. Pääpyöräväylien ja tärkeimpien työmatkareittien talvihoito tulisi toteuttaa reittikohtaisina urakoina, jolloin reiteille ei tulisi urakkarajoja ja ne olisivat yhdenmukaisesti talvihoidetut. Urakoitsijoiden keskinäistä yhteistyötä kehittämällä voitaisiin parantaa kunnossapitoa myös urakka-aluerajoilla.

Tieliikennelain uudistuksen myötä lakiin tuli uusi pyöräiliikenteen väylätyyppi ”pyöräkatu” ja lisäksi pyöräily on mahdollista sallia yksisuuntaisella kadulla kahteen suuntaan osoittamalla se liikennemerkillä. Näillä väyläratkaisuilla pyritään edistämään pyöräliikennettä ja

molemmissa tapauksissa pyöräily tapahtuu ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen kanssa. Talvihoidon kannalta se tarkoittaa, että talvihoidon toimenpiteet tulevat toteutettua molemmille kulkutavoille samalla kertaa. Sama toteutuu myös sekaliikenneväylillä.

Digitalisaatiolla on kunnossapidossa oma roolinsa, sillä reaaliaikainen tieto mahdollistaa toiminnan läpinäkyvyyden ja auttaa sekä yksityistä urakoitsijaa että kuntaa tilaajana kehittämään toimintaansa (Hinkka ym. 2016). Valtionhallinnon ja sidosryhmien sekä kuntien haastattelujen mukaan reaaliaikainen ja avoin data väylien hoidosta sekä kunnosta luo mahdollisuuksia tietoon perustuvien liikkumisen palveluiden kehittämiseksi ja parantamiseksi sekä tukee käytettävyyttä. Hyvänä esimerkkinä ovat ”Aurat kartalla” -tyyppiset karttapalvelut, joista on nähtävissä viime aikoina tehdyt talvihoitotoimenpiteet. Reaaliaikaisessa tiedottamisessa on kuitenkin vielä kehitettävää ja kuntia tulisi tukea tiedonkeruussa. Reaaliaikaista tiedottamista tarvitaan niin talvihoidosta kuin katutyömaistakin.

***”Reaaliaikainen, avoin data väylien kunnosta ja ylläpidosta sekä hoidosta tukee käytettävyyttä ja luo mahdollisuuksia uusien tietoon perustuvien liikkumisen palveluiden parantamiseksi ja luomiseksi.” (haastattelut, valtio)***

Yksi suurista muutostrendeistä eli väestön ikääntyminen asettaa haastattelujen mukaan omat vaatimuksensa talvihoidolle ja ylipäättään kaikelle kunnossapidolle. Pyrkimys on siihen, että kotona pitäisi pystyä asumaan mahdollisimman pitkään, mikä asettaa vaatimuksia etenkin väylien esteettömyydelle ja talvihoidolle. Suuri merkitys on esimerkiksi liukkauden torjunnalla sekä katujen ja kiinteistöjen ja näiden raja-alueiden aurauksella. Asiantuntijan mukaan talvihoidon merkitys esteettömään liikkumiseen on ikääntyneiden ohella keskeistä muillekin erityisryhmille ja myös niille, joilla ei ole toimintakyvyn haasteita (esimerkiksi lastenrattaiden kanssa liikkuvat).

#### 4.2.5 Pyörämatkailu

Matkailualan mahdollisuudet osallistua aktiivisen liikkumisen edistämiseen löytyvät muun muassa pyörämatkailusta. Haastateltujen asiantuntijoiden (sidosryhmät) mukaan matkailijoita kiinnostaa yhä enemmän hiilijalanjälki, vastuullisuus, elämyksellisyys, luonto ja hyvinvointi. Maasto- ja sähköpyöräilyn lisääntyminen edistävät pyörämatkailun vähittäistä kehittämistä ympärivuotiseksi, mikä edellyttää talvisin ylläpidettävien reittien määrittämistä, opastamista ja kunnossapitoa. Koronaviruspandemian myötä erämaiset matkailukohteet ja harvempaan asuttu seutu ovat kasvavan kiinnostuksen kohteina.

Haastateltujen asiantuntijoiden (sidosryhmät) mukaan pyörämatkailussa on merkittävä taloudellinen potentiaali. Euroopan parlamentin tekemän tutkimuksen mukaan pyörämatkailun liikevaihto EU:ssa oli jo 2012 noin 44 miljardia euroa ja siten enemmän kuin

esimerkiksi risteilymatkailun vuosituotot. Pyörämatkailu on viime vuosina monilla seuduilla kasvanut voimakkaastikin. Se tuo tuloja erityisesti maaseudun matkailuyrityksille ja palveluntuottajille sekä hiihtokeskuksiin. Pyörämatkailija myös saattaa jättää keskimääräistä matkailijaa enemmän tuloja paikallistalouteen.<sup>15</sup> Kansainvälisistä tutkimuksista tälle arviolle löytyy tukea ainakin Montanan yliopiston tutkijoilta (Nickerson ym. 2014), joiden mukaan pyöräretkeilijä kuluttaa päivittäin 40 % enemmän rahaa ja viettää yhdellä alueella enemmän aikaa muihin turisteihin verrattuna, sekä menee alueille, joilla muut turistit eivät vieraile. Tuoreimman Suomessa tehdyn pyörämatkailututkimuksen (Ellare 2020) mukaan 70 % pyörämatkailijoista kokee, että pyörämatka voi maksaa 100–200 €/päivä.

### Nykytilanne, sen onnistumiset ja haasteet

Haastateltujen mielestä pyörämatkailun kehittämisessä ollaan Suomessa vielä alkutaipaleella. Pyörämatkailua on Suomessa kehitetty aikaisemmin lähinnä paikallisesti ja alueellisesti. Pyörämatkailuun liittyvä tieto on ollut haastateltujen asiantuntijoiden (valtio ja sidosryhmät) mielestä hajallaan ja hankalasti löydettävissä. Liikennesuunnittelun ja turismin/vapaa-ajan matkailun yhdistämisen tarve on tunnistettu myös tutkimuksissa (Lumsdon & Page 2007).

Suomeen perustettiin Pyörämatkailukeskus keväällä 2020. Pyörämatkailukeskus vastaa pyörämatkailun valtakunnallisesta kehittämisestä ja markkinoinnista. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myönsi Pyörämatkailukeskukselle avustusta ja Pyöräliitto ry sekä Pyöräilykuntien verkosto ry vastaavat toiminnasta. Pyörämatkailukeskukseen palkattiin kaksi työntekijää, keskukselta kokonaisuutena vastaavaa koordinaattori sekä pyörämatkailureittein ja -kohteisiin keskittyvä asiantuntija.

Pyörämatkailukeskuksen on tarkoitus koostaa ja jalostaa tiedon yhteen palveluun, josta se on helpommin saatavilla niin kotimaisille kuin ulkomaalaisillekin pyörämatkailijoille. Keskus edistää pyörämatkailua eri muodoissaan päiväretkistä ja retkipyöräilystä maasto- ja pyörävaelluksiin luonnossa. Keskus verkostoi alan toimijoita yhteen ja auttaa niitä luomaan yhä houkuttelevampia palveluita. Keskus tulee teettämään myös tutkimusta pyörämatkailun vaikuttavuudesta ja kehityksestä Suomessa.

Pyörämatkailukeskuksen tehtävänä on myös määrittää Suomen merkittävimmät pitkän matkan pyörämatkailureitit yhdessä sidosryhmien kanssa ja auttaa laadukkaasti opastuksen suunnittelussa, joka palvelee matkailijoiden lisäksi myös muuta pyöräliikennettä. Keskus toimii kansainvälisen EuroVelo-reitistön Suomen koordinoijana. Keskus markkinoi Suomea pyörämatkailumaana erityisesti tärkeimmille markkina-alueille: Venäjälle, Saksaan,

15 <https://www.poljin.fi/fi/uutiset/2020/04/17/suomeen-perustetaan-pyoramatkailukeskus>

Ruotsiin, Hollantiin, Tanskaan ja Norjaan. Keskus tekee yhteistyötä Visit Finlandin ja muiden keskeisten matkailualan toimijoiden kanssa.

Pyörämatkailun Euroopan-laajuisista 14 EuroVelo-reiteistä 4 kulkee Suomen kautta. EV 7 kulkee lyhyesti käsivarren poikki Ruotsin Lapin ja Norjan Finnmarkin välillä, EV 10 Suomenlahden, Selkämeren ja Perämeren rannikkoa pitkin Venäjän rajalta Ruotsin rajalle, EV 11 keskellä maata Helsingistä Keski-Suomen, Pohjois-Savon, Kainuun ja Oulun kautta Lappiin ja Pohjois-Norjaan ja EV 13 itärajaa pitkin lähes koko pituudeltaan<sup>16</sup>. Väylävirasto ja ELY-keskukset suunnittelevat EuroVelo-reittien tarkemman sijoittumisen yhteistyössä pyörämatkailukeskuksen kanssa, minkä jälkeen ELY-keskukset toteuttavat maantien osuuksien viitoituksen ja kunnat katuverkkojensa. Reitit opastetaan EuroVelo-reittejä koordinoivan ECF:n opastusohjeen mukaisesti, soveltaen sitä kansallisiin pyöräliikenteen liikennemerkeihin. Toistaiseksi yhtäkään Suomen EuroVelo-reiteistä ei ole opastettu kokonaisuudessaan. Väyläviraston toimeksiannosta opastussuunnitelma on tehty EV 10 -reitien osuuksille Vaalimaa – Helsinki ja Helsinki – Turku (jonka toteutus tapahtuu tänä vuonna 2021) ja tehdään parhaillaan osuudelle Turku – Vaasa.

Suomen EuroVelo-reittejä ei kuitenkaan ole haastateltujen asiantuntijoiden (valtio) mielestä kannattanut vielä vahvasti markkinoida, koska niiden varrella ei ole palveluja riittävästi eurooppalaisten pyörämatkailijoiden mittapuulla. Autoilijoille rakennetut palveluverkot eivät välttämättä tavoita pyörämatkailijoita. Esim. itärajan EV13-reitillä ei ole pohjoispäässä palveluja satoihin kilometreihin.

Haastateltujen asiantuntijoiden (valtio) mukaan pyörämatkailijat kokevat reitit monin paikoin turvattomiksi, koska pyöräilylle on autotien vieressä varattu vain kapea kaistale, ja etenkin sillat ovat liian kapeita. Hämmäntäviksi he ovat kokeneet myös kohdat, joissa ei voi pyöräillä ollenkaan, vaan ehkä pelkästään taluttaa pyörää. Monet osuudet ovat huonokuntoisia, koska tiet ovat sorapintaisia. Ulkomaalainen pyörämatkailija on saattanut tottua erilaiseen laatuun ja liikennekulttuuriin pyörämatkailureiteillä.

Toisaalta Suomella on haastateltujen asiantuntijoiden (valtio) mukaan hyvä maine ulkomailla puhtaan luonnon sekä luonto- ja aktiviteetti-kohteiden matkailun suhteen, joskaan ei kaikissa erityisaktiviteeteissa kuten pyöräilyssä. Juuri pyöräily tarvitsisi erityishuomiota esim. vaelluksen, kalastuksen ja metsästyksen rinnalla. Nykyisin pyörämatkailu onkin mainittuna sekä Suomen matkailustrategiassa että hallitusohjelmassa. Visit Finlandin onnellisuuskampanjassa "Rent a Finn"<sup>17</sup> myös pyöräily oli yhtenä teemana mukana muiden ulkoilma-aktiviteettien joukossa.

<sup>16</sup> <https://en.eurovelo.com/finland>

<sup>17</sup> <https://www.visitfinland.com/media/article/rent-a-finn-goes-virtual/>



Paikallisiakin pyörämatkailuhankkeita on haastateltujen asiantuntijoiden (valtio) mukaan paljon, esim. Ahvenanmaan, Näsijärven, Kymenlaakson ja Suur-Saimaan seuduilla sekä monien Lapin matkailukeskusten läheisyydessä. Esim. Ylläksellä kesäkaudella 2019 pyörävuokraus ja pyöräilyyn liittyvä palvelumyynti kasvoi 95 prosenttia edellisestä kesästä. Myös monella muulla reitistöllä, kuten Saariston pienellä rengastiellä, PyhäNäsi -järvien reitillä Tampereen seudulla ja Etelä-Saimaan alueella, on nähty voimakasta pyörämatkailun kasvua viime vuosina. Paljon leirikoulu- ja muuta koulutusmatkailua järjestetään, joihin ulkomaalaisiakin on saapunut runsaasti, mm. Kiinasta.

Pyörämatkailu on haastateltujen asiantuntijoiden (valtio ja sidosryhmät) mukaan selvästi kasvava trendi ja on saanut yleensäkin enemmän julkista rahoitusta viime vuosina kuin aikaisemmin. Julkista hankerahoitusta on myönnetty pyörämatkailun edistämiseen vuonna 2020 monille kehittämishankkeille (esim. Saariselkä kansainväliseksi pyörämatkailukohdeksi, Ylläs ympärivuotiseksi pyörämatkailukohteeksi, Levin pyörämatkailun kasvuohjelma<sup>18</sup>, Raaseporin matkailupainotteinen pyöräilyn edistämishjelma<sup>19</sup> jne.) eri rahoituskanavia pitkin. Rahoittajina ovat esimerkiksi Traficom (mm. liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet) ja maakuntaliitot. Pyörämatkakeskuksen toiminnan käynnistymisen myötä on ensimmäistä kertaa palkattu vakituisia työntekijöitä kehittämään pyörämatkailua. Työn tuloksia ei ole vielä arvioitavissa.

### Edistämismahdollisuudet

Pyörämatkailun edistämässä on haastateltujen asiantuntijoiden (valtio ja sidosryhmät) mielestä paljon potentiaalia ja korona-aika nähdään otollisena ajankohtana kasvattaa pyörämatkailua entisestään. Pyörämatkailukeskus tukee pyörämatkailualan toimijoita ja parantaa olosuhteita, jotta pyörämatkailu voi kasvaa ja monipuolistua Suomessa. Esim. Lapin matkailukeskukset ovat investoineet merkittävästi viime vuosina vuokrapyöräkalustoon (mm. Ylläksellä, Syötteellä ja Saariselällä), sähköpyöriin ja maastopyöräilyreitteihin sekä kesällä että talvella. Fatbike-pyörien tulon nähdään osaltaan vauhdittaneen pyörämatkailun kehitystä pohjoisissa matkailukeskuksissa.

Matkailualan asiantuntijapalveluyritys Ellaren vuoden 2020 lopussa teettämään kotimaan pyörämatkailun potentiaalitutkimukseen tuli lähes 1800 vastausta. Niissä jopa 82 % vastaajista arvioi erittäin tai melko todennäköisesti lähtevänsä seuraavan vuoden aikana pyöräilyä sisältävälle lomamatkalle tunnin päähän kotoa. Yli kolmannes lähtisi todennäköisesti

18 <https://www.kideve.fi/hanketoiminta/kehittamishankkeet/levin-pyorailymatkailun-kasvuohjelma/>

19 [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2020\\_Loppuraportti\\_Raasepori.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2020_Loppuraportti_Raasepori.pdf)

12 tunnin päähän tai kauemmas. Tulosten perusteella yritys ennakoi kotimaan pyörämatkailubuumia kesälle 2021.<sup>20</sup>

Haastateltujen asiantuntijoiden (valtio, sidosryhmät) näkemyksen mukaan valtion ja kuntien kannattaisi miettiä keinoja tukea edelleen paikallista työtä. Nykyisin haasteena on, että suurin osa kunnista ei ole lainkaan ottanut huomioon pyörämatkailun mahdollisuuksia. Työ vaatii entistä laajamittaisempaa yhteistyötä monen eri toimijan välillä (kunnat + järjestöt + yritykset) ja matkailun ammattimaista markkinointia. Matkailualan palveluntarjoajat hyötyisivät kattavammasta yhteistyöstä kuntien ja muiden toimijoiden (mm. Metsähallitus) kanssa esim. tiedotuksessa ja markkinoinnissa. Myös kouluille ja oppilaitoksille kannattaa markkinoida pyörämatkailua. Markkinointikampanjoiden on saatava kansainvälistä huomiota.

Pyöräilymatkailun näkökulmasta on tärkeää infran kehittäminen ja kunnossapito. Haastateltujen asiantuntijoiden (valtio) näkemyksen mukaan monissa infra- ja turvallisuusasioissa olisi merkittävästi parannettavaa tärkeimmillä matkailureiteillä. Niihin kuuluvien maanteiden kuntoon olisi panostettava enemmän ja poistettava haitalliset ja arvaamattomat epäjatkuvuuskohdat. Palveluja tulisi luoda niiden pyörämatkailureittien, varsinkin EuroVe-lo-reittien varrelle, joilla niitä on toistaiseksi vähän.

#### 4.2.6 Pandemian opetukset: taktiset liikennejärjestelyt ja -verkot

COVID 19 -pandemian tyypillisin vaikutus Euroopassa näyttää olleen siirtymä joukkoliikenteestä autoliikenteeseen. Toisaalta pandemia nähdään suurena mahdollisuutena lisätä aktiivista liikkumista. (Eisenmann ym. 2021; Brooks ym. 2021) Maailman terveysjärjestö (WHO) julkaisi pandemian alussa COVID-aikaan suunnatut liikkumisohjeistukset. Niissä korostui lisätila pyöräilijöille ja jalankulkijoille, erityisesti tiheästi asutuilla kaupunkialueilla, jotta vältettäisiin ruuhkautuminen sekä joukkoliikenteessä että yksityisautoilun lisääntymisen kautta.

Pandemian aika nostaa esiin kysymyksiä: Miten ihmisten tarvetta liikkua myös poikkeusoloissa turvallisesti voidaan kanavoida nopeasti kävelyyn ja pyöräilyyn? Miten siirtymää voisi ohjata sen opetusten perusteella myös pysyvästi aktiiviseen liikkumiseen autoilun sijaan? Mitä mahdollisuuksia tähän sisältäisi taktinen urbanismi? Tässä yhteydessä taktisella urbanismilla tarkoitetaan ensi sijassa väliaikaisen lisätilan varaamista kävelyyn, pyöräilyyn, turvallisiin sosiaalisiin kohtaamisiin tai vaikkapa leikkipaikkoihin (taktisesta urbanismista yleisesti ks. Lydon 2016).

<sup>20</sup> <https://www.laju.fi/vapaa-aika/pyoramatkailu-kasvaa-reippaasti-lahitulevaisuudessa/>

Äkillisesti levinnyt COVID-pandemia nosti katutilojen merkitystä maailmanlaajuisena puheenaiheena. Monissa kaupungeissa kaikilla mantereilla tehtiin nopeasti radikaaleja ja luoviakin muutoksia katutilassa. Jotta asukkaiden ja yrittäjien turvallinen liikkuminen ja logistiikan perustarpeet pystyttiin edes jollain tavoin täyttämään, katutilaa otettiin jalkakäytävän, pyöräilyn sekä kaupan ja palvelujen käyttöön. Ensimmäinen maa, joka tarjosi uusia/väliaikaisia pyöräkaistoja (*pop-up bike lanes*) oli Uusi-Seelanti.<sup>21</sup>

Kaikkiaan kymmenien maailman kaupunkien pormestarien huhtikuussa 2020 perustama Global Mayors COVID-19 Recovery Task Force laati heinäkuussa ehdotuksen vihreästä ja reilusta jälleenrakennuksesta (*green and just recovery*). Ehdotus sisälsi investointeja mm. edulliseen asumiseen, joukkoliikenteeseen, autoista vapaiden katujen lisäämiseen, fossiilisten polttoaineiden tuen poistamiseen sekä ”15 minuutin kaupungin” (josta lisää edempänä) edistämiseen. Pormestarit vaativat muitakin kaupunkeja ”antamaan kadut takaisin ihmisille, osoittamalla pysyvästi enemmän katutilaa kävelylle ja pyöräilylle”.<sup>22</sup>

Yli 350 kaupunkia on toteuttanut jonkinlaisen taktisen katutiloihin liittyvän projektin pandemian aikana. Niistä kiinnostavimpia on Pariisi, jossa on rakennettu ja käytössä 174 km väliaikaisia pyöräkaistoja (ns. ranskaksi ”coronapistes”), ja lisäksi 22 km on rakennettu, mutta poistettu heikosti toimivina<sup>23</sup>. Nämä vahvistivat pormestari Anne Hidalgon käynnistämää laajaa Plan Vélo -pyöräilyohjelmaa ja pysyvän pyöräverkoston rakentamista, joiden yhteisvaikutus, pyöräilyn voimakas lisääntyminen<sup>24</sup>, on selvästi näkynyt kaduilla. Vuotta ennen pandemiaa, syyskuun 2018 ja syyskuun 2019 välisenä aikana pyöräilijöiden määrä oli kasvanut 54 prosenttia. Automatkojen määrä oli vähentynyt kymmenessä vuodessa (2010–2020) viidellä prosentilla.

Pandemian ajan nopeilla toimilla Pariisi on pyrkinyt kiihdyttämään elämänlaadun ja ilmanlaadun myönteisenä nähtyä muutosta. Tavoite on ollut samalla testata, miten väliaikaisista pyöräjärjestelyistä ja jalkakäytävien levennyksistä saadaan pysyviä ratkaisuja. Tammikuussa 2020 pormestari Hidalgo julkisti suunnitelman ”15 minuutin kaupungiksi”, jossa kaikki tarvittava löytyy viidentoista minuutista päästä kotoa kestävillä kulkumuodoilla

21 Reid (2020): ”New Zealand First Country To Fund Pop-Up Bike Lanes, Widened Sidewalks During Lockdown”

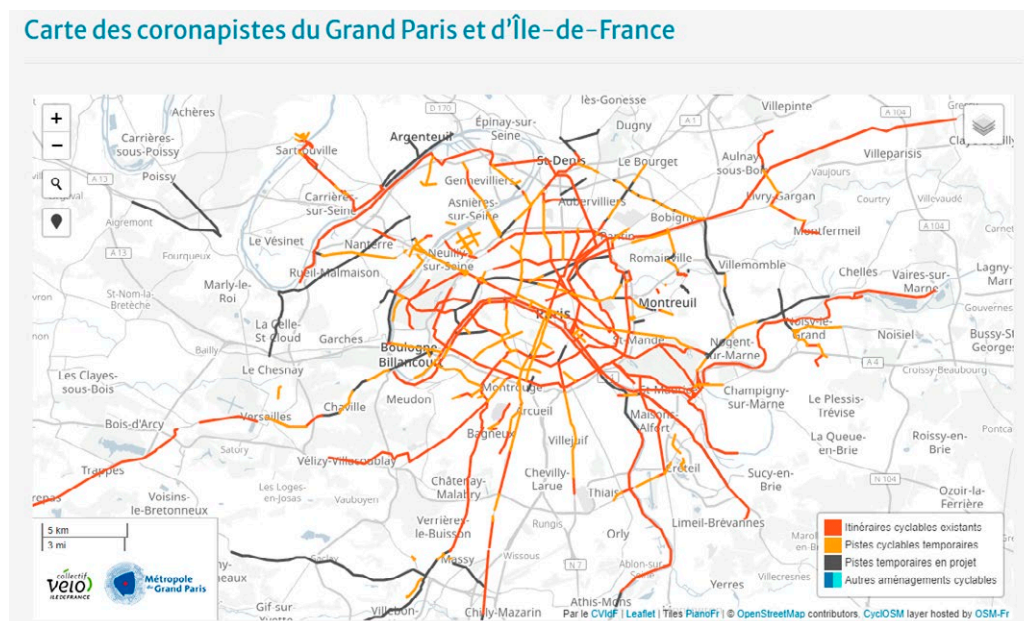
22 Mercado (2020): ”The world’s mayors want a pandemic recovery that takes cars off the streets”

23 Pariisin seudun taktisen urbanismin vahti, tarkistettu 17.3.2021 <https://observatoire-coronapistes.velo-iledefrance.fr/>

24 Annastiina Heikkilä 10.6.2020, ”Ranskan historiallinen pyöräilybuumi” <https://yle.fi/uutiset/3-11394040>; Sisson 2020: How Paris became a cycling success story—and built a roadmap for other cities <https://archive.curbed.com/2020/1/15/21065343/bike-paris-cycling-anne-hidalgo>

liikkuen. Tammikuussa 2021 hän ilmoitti, että uuden kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin parantamisen myötä 72 % kadunvarsien pysäköintipaikoista muutettaisiin pyöräkaistoiksi ja viherrakentamiseen sekä leikkialueiksi.<sup>25</sup>

**Kuva 4.** Pariisin pyöräilyn väliaikaisten järjestelyjen kehittämistä voi seurata nettikartalla <https://velo-iledefrance.fr/accueil/cartecyclable/>



Niissä eurooppalaisissa kaupungeissa, joissa vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla toteutettiin tällainen taktinen ohjelma, todettiin pyöräilyliikenteen kasvaneen keskimäärin 0,6 % per väyläkilometri ja keskimäärin 7 % koko kaupungissa. Selvityksessä, jossa oli mukana suuria ja keskisuuria kaupunkeja kaikkiaan kahdestakymmenestä Euroopan maasta ja pyöräilydataa kaikkiaan 736 laskurista vuosikymmenen ajalta, todettiin selkeä pyöräilyn lisäys heti taktisten väylien käyttöönoton jälkeen (Kraus & Koch 2020). Artikkelissa esitetyn karkean kustannusvertailun mukaan kilometri tavallista pyöräkaistaa maksaa 250 000 euroa (esimerkkinä Sevilla) ja kilometri ”taktista” pyöräkaistaa saatiin 9 500 eurolla (Berliinissä).

25 Reid (2021): “Every Street In Paris To Be Cycle-Friendly By 2024, Promises Mayor”

Reaaliaikaista, joukkoistettua taktisten katumuutosten seuranta (COVID19 Livable Streets Response Strategies) tarkastellessa tavallisimpia projektityyppejä ovat:

- autoilta suljetut kadut ("open streets"), 38 % projekteista
- väliaikaiset pyöräkaistat, 19 %
- kadunvarsipysäköinnin tila ihmisten käyttöön ("open curbs"), 15 %
- pihakadut (nopeusrajoitukset ja läpiajoesteet), 15 %

Livable Streets -seurannan mukaan useissa kaupungeissa näitä pikapyöräväyliä on tehty pitkille väyläosuuksille. Esimerkiksi Milanossa Livable Streets -tietojen mukaan on helmikuuhun 2021 mennessä toteutettu 32 kilometriä taktisia pyöräväyliä. Toistuvat katuta-  
pahtumat autoilta suljetuilla kaduilla (ns. *ciclovias* Etelä-Amerikassa tai *open streets* Pohjois-Amerikassa) ovat olleet jo ennen pandemiaa kustannustehokkaita toimenpiteitä, joilla on pystytty todistetusti nostamaan kansalaisten fyysistä aktiivisuutta (Montes ym. 2012).

Pandemia toi esiin mobiliteetin, kaupunkitilan ja terveyden väliset sidokset. Työmatkat vähenivät ja etätyö virtuaalikokouksineen yleisty. Kansalaiskeskusteluissa kyseenalaistettiin "vanha normaali", jota oli leimannut rutiinimainen toimistolle ajaminen ruuhka-aikoina. Muutos toi esiin tarpeen edistää uusia kestäviä kulkumuotoja sekä joukkoliikenteen "sosiaalisen läheisyyden" yllättävät riskit. Miten voitaisiin yhdistää liikenteen päästöjen vähentämisen tavoite palveluiden tasapuolisen saavutettavuuden takaamiseen ja kansanterveyden edistämiseen? Riskinä nähtiin siirtymä yhä enemmän autoliikenteeseen, ellei uusia ratkaisuja löydettäisi (esim. Barbarossa 2020).

Lukuisat tahot WHO:n lisäksi aktivoituivat edistämään kaupunkitilan väliaikaisia ja pysyviä uudelleenjärjestelyjä, mm. globaali Mayors' COVID-19 Recovery Task Force, YK:n Euroopan talouskomissio (ENECE) ja järjestöistä esimerkiksi Yhdysvalloissa smart growth -liikkeeseen linkittynyt liikennejärjestö Transportation for America sekä kansallinen liikennesuunnittelijoiden järjestö National Association of City Transportation Officials (NACTO). Viimemainitun puheenjohtaja Janette Sadik-Khan piti ihmisläheisten katujen luomista globaalisti parhaana käytäntönä COVID-19:n torjunnassa ja katsoi että elämme "historiallista hetkeä, jolloin kaupungit pystyvät muuttamaan suuntaa" (Sadik-Khan 2020)<sup>26</sup>.

Britannian hallitus perusti toukokuussa 2020 kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen 2 miljardin punnan investointipaketin, joka sisälsi 250 miljoonan punnan aktiivisen liikkumisen

26 New Yorkin kaupungin pyöräilyn edistämisestä ks. myös Sadik-Khan & Solomonow 2014.

hätäapurahaston.<sup>27</sup> Se sisälsi pop up -väylien lisäksi leveämpiä jalkakäytäviä, baanaverkoston (*bike tube network*) rakentamista Lontooseen ja runsaan 200 kilometrin pyöräverkostoa Manchesteriin. Tutkijat ovat tuoneet esiin, että näin isoilta investoineilta on erittäin tärkeää vaatia myös vaikuttavuutta, jota on seurannoilla arvioitava (Brooks ym. 2020).

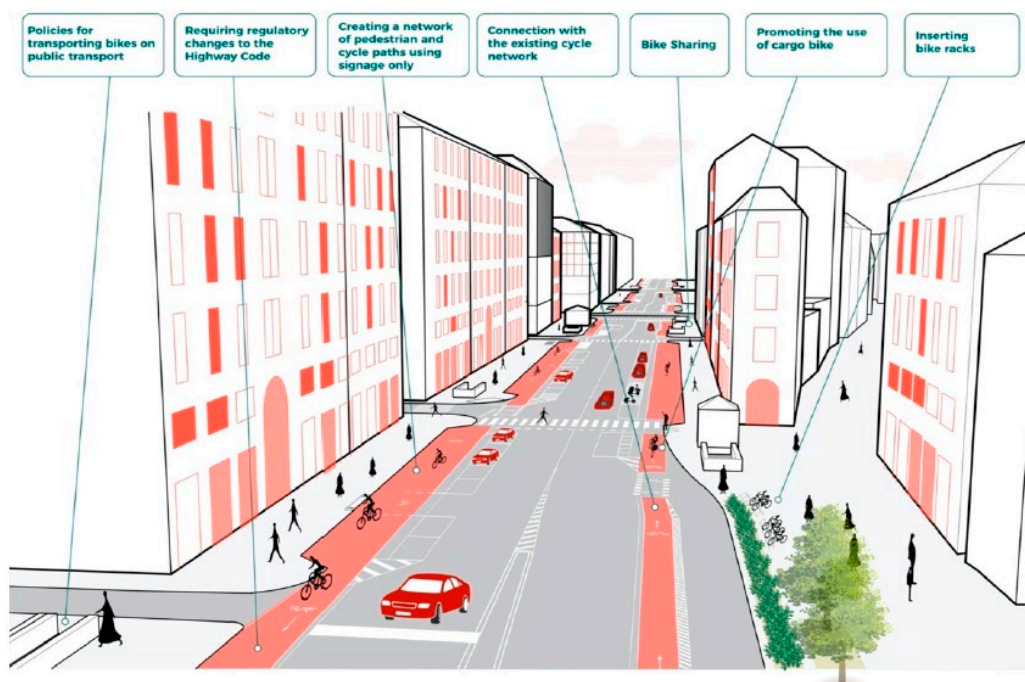
Pandemia iski alkuvaiheessa Italiaan pahimmin Euroopassa ja tartuntojen määrät kuolonuhrit olivat korkeimmillaan erityisesti Milanon (Lombardian) ja Torinon (Piemonten) kaupunkiseuduilla. Tässä suhteessa kriisitietoisuus oli Italiassa jo varhaisessa vaiheessa suurempaa kuin esimerkiksi Suomessa. Kriisin disruptiivinen<sup>28</sup> luonne tunnistettiin Italiassa jo varhain. Barbarossa (2020) tutki kesällä 2020 italialaisten kaupunkien toimia pandemian torjunnassa ja kriisin oloissa kohti post-pandeemista kaupunkia vertailemalla maan kymmenen suurimman kaupungin toimia. Suunnitelmat ja toimenpiteet keskittyivät eniten pyöräilyyn:

- Milanossa jatkettiin taktisen urbanismin työtä, joka oli aloitettu vuonna 2019 Avoimet aukiot -projektina; luotiin yksityiskohtainen Open Streets-ohjelma, jonka pilareina ovat kestävyys ja liikkuvuus; ohjelmaan sisältyy 35 kilometriä pyörä- ja jalankulkuväyliä, suurin osa taktisina (nopeina) ratkaisuina. (ks. Kuva 5)
- Torinossa COVID-ajan kaupunkiliikkumisen strategiaan sisältyy 50 kilometriä uusia pyöräkaistoja/väyliä, jotka toteutetaan olemassa oleville väylille.
- Genovaan perustettiin "fiksun liikkumisen toimisto", jossa viimeisteltiin kestävä kaupunkiliikkumisen organisointiin kaikkiaan neljäkymmentä jo kaupungin kestävä liikunnan ohjelmassa (SUMP) laadittua toimenpidettä. Näihin sisältyy 30 km nopeasti toteutettavia pyöräväyliä.
- Bolognassa käynnistettiin kaupunkiliikuminen ja jaetut kaupunkitilat -ohjelma kaupunkiliikkumisen "uuden normaalitilan" määrittelyä varten. (Barbarossa 2020)

27 UK Government: "£2 billion package to create new era for cycling and walking" <https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking>

28 Disruptiivisen käsite tässä yhteydessä = koronaa edeltänyttä "vanhaa normaalia" kyseenalaistava.

**Kuva 5.** Taktisen pyöräilyinfran suunnitteluperiaatteita luonnoksessa Corso Buenos Aires-kadulle Milanossa. (<https://www.comune.milano.it>)



Barbarossa (mt.) selvitti myös, onko esimerkeissä kyse väliaikaisista vai pysyvistä muutoksista. Yhdeksän kymmenestä tarkastellusta kaupungista toteutti uusia pyöräväyliä. Seitsemässä kaupungissa toteutettiin väliaikaisia väyliä ja samoin seitsemässä pysyväksi tarkoitettuja väyliä. Vain yksi, ruuhkistaan tunnettu eteläinen Catania, ei suunnitellut minkäänlaisia muutoksia liikenteeseensä.

Transportation for America -järjestö kartoitti vuonna 2020 toteutettuja katutilan muutoksia kuudessatoista Yhdysvaltojen kaupungissa. Niissä korostui koronaturvallinen kadulla kävely ja oleskelu Euroopan kaupunkien pyöräilykeskeisten toimenpiteiden sijaan. Esimerkkejä:

- Ann Arborissa (Michigan) teemana oli jalkakäytävien joustavat käyttötavat. Useita katuja suljettiin autoliikenteeltä ja perustettiin ravintolaterasseja turvallisen ulkona syömisen mahdollistamiseksi. Kaupunki kustansi aidat, joilla jalkakäytäviä väliaikaisesti laajennettiin. Toisille kaduille/katuosuuksille avattiin liikunnan ja leikin alueita. Lisäksi esimerkiksi aluepysäköintiluvat peruutettiin määrääjäksi ja sallittiin lyhytaikainen pysäköinti ravintoloiden eteen, jotta noutoruoan hakeminen helpottui.



- Boston (Massachusetts) edisti ravintolaterassien avaamista, kaupunki nopeutti ravintoloiden luvanhakuprosesseja kuukausista muutamaan viikkoon; ravintolat saivat aiempaa helpommin perustaa parklet-tyyppisiä kahviloita kadunvarsipysäköinnin tilalle ja niitä ilmaantui yli 150 eri puolille kaupunkia; esteettömyyden takaamiseen sitoutunut kaupunki hankki ravintoloille liikuntaesteisille sopiva siirrettäviä ramppeja.
- Oakland (Kalifornia) toteutti hidaskatuohjelman, jossa rauhoitettiin liikenteen nopeuksia 20 mailin (32 km) katuosuuksilla. Kaupunki panosti kaupunkilaispalautteen keräämiseen edustavasti eri etnisiltä ja sosiaaliryhmiltä ja linjasi projektin toimenpiteitä vähemmistöyhteisöjen ideoiden pohjalta mm. varmistaen peruspalveluiden turvallisen saavutettavuuden. Oakland toteutti katutilan rajaamiseen paikallisidentiteettiä heijastelevat istutuslaatikot paikallisen taiteilijan kanssa. (Transportation for America 2020)

Seurantaraportti itsessään on hyvä esimerkki siitä, miten katutilan merkitys ja jopa poliittisuus on tullut painokkaasti esiin kriisin myötä. Raportissa määritellään kohde eli ”curb” nimenomaan autoliikenteen ja jalkakäytävän väliseksi rajaksi, ja tämän rajan käsittely pyritään nostamaan esiin kaikilla hallinnon tasoilla. Tapaustutkimusten lisäksi raportti sisältää ideaosuuden nimellä ”curbside management policy”, jossa tarjotaan toimintaehdotuksia niin paikalliselle, osavaltion kuin liittovaltionkin tasolle. Jälkimmäiset sisältävät suosituksia katutilan tasapuolisuuden ja joustavuuden parantamiseen sekä innovaatioiden ja kokeilujen edistämiseen. (Mt.)

Suomen isojenkin kaupunkien voi nähdä toimineen varsin hitaasti ja varovaisesti tilanteessa, jossa olisi voitu ripeällä toiminnalla löytää uusia ratkaisuja kaupunkiliikenteen järjestelyihin. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ajankohta olisi ollut otollinen jatkaa kaupunkipyöräkautta talveen 2020–2021 ja selvittää sen vaikutuksia. Harvalukuisiin kokeiluihin kuului Helsingissä Kaivopuistoa kiertävä Merisatamanrannan – Ehrenströmintien reitin sulkeminen autoliikenteeltä. Tämä on reitti, jolla kävelijöiden ja pyöräilijöiden kannalta houkuttelevampi reitti kulkee rantaa pitkin. Käydyin kansalaiskeskustelun perusteella kokeilussa ei täysin huomioitu toteutuksen laadun vaikutusta mielikuvaan ja hyväksyttävyyteen.<sup>29</sup> Kokeilua leimasi betoniporsaille toteutettu tiesulku, kun useissa kaupungeissa (esim. edellä mainittu Oakland) on pyritty luomaan viihtyisyyttä kaupunkitilaan esimerkiksi istutusruukuin.

---

29 YLE 14.8.2020 ”Kaupunkilaiset tulistuiivat suosituksen kruisilureitin sulkemisesta – Helsinki sai lähes 2 500 palautetta Kaivopuiston rannan kävelykatukokeilusta” <https://yle.fi/uutiset/3-11492411>



Suomalaisessa yhdyskunta- ja liikennesuunnittelussa ei ole juuri perinnettä nopeisiin kokeiluihin. Kokeiluihin kuuluu kokeilemalla oppiminen ja se mahdollisuus, että toteutunutta ratkaisua joudutaan myöhemmin muuttamaan. Sitä että lopputulos ei ole välttämättä odotettu, ei tulisi nähdä epäonnistumisena. (MOTIVA 2020) Pandemian kaltaiset tilanteet olisivat myös mahdollisuus luoda uusia ratkaisuja tai soveltaa hyviä esimerkkejä ulkomailta. Esimerkiksi vuonna 2020 julkaistu pyöräliikenteen suunnitteluohje (2020/18), joka korostaa korkealuokkaisia ja laadukkaita pyöriteitä, ei vielä huomioi taktisia, väliaikaisia järjestelyjä. Suunnitteluohjeisiin olisi mahdollista sisällyttää taktisen urbanismin yleisperiaatteita ja ainakin joitain väliaikaisia ja/tai kevyitä ratkaisuja.

Tarve – asennus – iterointi -prosessina taktinen urbanismi on lähempänä tietyömaan järjestelyä kuin perinteistä suunnittelu – rakentaminen – ylläpito -prosessia. Nykyiset ohjeet ja julkaisut tienrakennustyömaista (esim. LiVi 2017/28) eivät kuitenkaan sisällä taktisen urbanismin näkökulmaa, jossa toiseksi lähtökohdaksi työmaan tarpeiden ohella tulisi aktiivisen liikkumisen edistäminen.

Pandemian voidaan nähdä nostaneen esiin kiinnostavia mahdollisuuksia taktiseen urbanismiin eli väliaikaisten ja vähittäisten parannusten nopeaan ja joustavaan hyödyntämiseen kaupunki- ja katusuunnittelussa. Edullisia ja pienen mittakaavan katumuutosprojekteja voidaan käyttää yhdessä liikkumisen ohjauksen kanssa, jolloin ne parantavat edellytyksiä pitkän aikavälin muutoksen saavuttamiseen liikkumiskäyttämisyssä (Papagiannakis & Vitopoulou 2015).

Taktisten järjestelyjen nopea toteuttaminen edellyttäisi ehkä tiiviimpää kuntaorganisaatiota. Valmiutta nopeaan reagointiin palvelisi organisaatio, jossa katurakentaminen ja -kunnossapito integroitaisiin samaan kunnan hallintoyksikköön, koska ”taktisen” infran rakentamisella on selkeitä yhteyksiä jatkuvaan kunnossapitoon. Järjestämällä molemmat toiminnot yhteiseen yksikköön voitaisiin myös helpottaa liikkujilta saatavan palautteen kohdistumista nopeasti oikeille asiantuntijoille ja käyttäjäkokemuksen parantaminen helpottuisi.

### 4.3 Liikkumisen viestintä, osallistaminen ja seuranta

Kestävän kehityksen globaalit ongelmat, kuten ilmastonmuutos, kuuluvat aikakautemme vaikuttavimpiin haasteisiin. Aktiivisen liikkumisen edistäminen edustaa kestävän kehityksen kannalta toivoa, koska sen avulla jokainen voi ainakin pieneltä osin vaikuttaa globaaliin kriisiin, ja tästä viestiminen korkeimmalla poliittisella tasolla ja yhdistäminen ilmastonmuutokseen kuuluu myös edistämistyöhön. Kansalaisille kannattaa jatkossakin viestiä aktiivisen liikkumisen terveydellisistä ja taloudellisista hyödyistä, mutta tarvitaan myös laajempaa ja kollektiivista narratiivia, joka yhdistäisi kansalaisia tekemään muutoksia.

Autoliikenteen kasvun rajoja on tutkittu Suomessa jo kaksikymmentä vuotta (esim. Tapio 2002) ja kasvun loppu on nyt myös esitetty virallisena tavoitteena. Ilman poliittista viestintää autoliikenteen kasvun lopusta kestävä liikkuminen on kuitenkin vain yhteiskunnallinen myytti. Essebon ja Baetenin mukaan tämä myytti helpottaa kestävän kehityksen ristiriidan aiheuttamaa ahdistusta ja tarjoaa toivoa, että on mahdollistaa sekä jatkaa taloudellista kasvua että samalla säilyttää maailma tuleville sukupolville. (Essebo ja Baeten 2012.) Sen sijaan, että kestävän liikkumisen käsitteen avulla asetettaisiin biofysisiä rajoja liikenteelle, se on toiminut siunauksena jatkuvalla kasvulla (mt.).

Antal ja Hukkinen (2010) tutkivat uskomusverkostojen historiaa ja kehittivät ”kognitiivisen sodan taidon planeetan pelastamiseksi”. He ehdottivat, että ilmastonmuutoksen viestinnässä olisi keskityttävä ”sivilisaation pelastamiseen”, joka on paras tapa edustaa ihmisen ja ympäristön ongelmia, joihin on puututtava ”teknologiakeskeisillä poliittisilla ohjelmilla”. Vastaavasti VTT:n toimitusjohtaja Antti Vasara ehdotti äskettäin <sup>30</sup> ”eksponentiaalisen toivon alojen” käsitettä. Tällä hän tarkoitti tekniikoita, jotka auttavat ratkaisemaan globaaleja ongelmia, joissa kehitys ei ole lineaarista: ratkaisut ja niiden vaikutus kasvavat eksponentiaalisesti suhteessa niiden kehittämiskustannuksiin. Aktiivinen liikkuvuus kannattaa mieltää yhtenä näistä aloista, jotka edustavat yhteistä sivilisaation toivoa - joihin kannattaa sijoittaa ja testata ratkaisuja isoilla panoksilla, koska niissä on mahdollisuus isoon ”kestävyysloikkaan”.

Suomen tilanne tarvittavien kestävyysratkaisujen suhteen voidaan tunnistaa David Banisterin (2008) sanoin noidankehäksi. Tiedetään varsin hyvin, mitä kannattaisi tehdä, mutta laajemman implementoinnin tiellä on kaksi esteettä. Esteet ovat: 1) innovatiivisten toimenpiteiden korkealaatuisen toteutuksen puute, ja 2) julkisen hyväksyttävyyden puute. Paremmalla toteutuksella voisi nopeasti rakentaa yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä, mutta se ei onnistu koska jo etukäteen tarvittaisiin poliittista tukea vaikeassa tilanteessa: poliittiset päättäjät arvioivat aivan oikein, että äänestäjiltä ei saa tukea uusiin, riskejäkin sisältäviin toimintatapoihin.

### 4.3.1 Liikkumisen ohjauksen käytännöt

Liikkumisen ohjauksessa (Mobility Management) on tehty Suomessa viime vuosina aktiivisesti kehitystyötä. Liikkumisen ohjaus tarkoittaa viisaan liikkumisen edistämistä muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen kokeilulla,

30 Helsingin Sanomat 17.7.2020 ”Viisi teknologiaa, jotka pelastavat maailman ja Suomen: VTT:n toimitusjohtaja listaa asiat, joihin meidän nyt pitäisi panostaa”. <https://www.hs.fi/talous/art-2000006573703.html>

koordinoinnilla ja kehittämisellä. Tiivistetysti liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen muun muassa markkinoinnin ja palveluiden kehittämisen keinoin. (Varis, Suomela & Hippinen, 2018.)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien valtionavustustoiminnan myötä on vauhditettu liikkumisen ohjaukseen liittyvää kehitystyötä. Valtionavustuksia on myönnetty kunnille, kuntayhtymille sekä yleishyödyllisille yhteisöille. Vuoden 2018 selvityksessä (Varis ym. 2018) arvioitiin valtion rahoittamien liikkumisen ohjauksen vuosien 2014–2017 hankkeiden tuloksia ja vaikutuksia sekä tunnistettiin tulevaisuuden kehitystarpeita. Valtion rahoituksen saajat määrittelevät päätavoitteekseen vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen ja asenteisiin. Selvityksen mukaan vuosien 2014–2017 liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet ovat onnistuneet tiedon lisäämisessä ja välittämisessä, sekä yhteistyön ja uusien toimintatapojen synnyttämisessä. Erityisen keskeinen merkitys hankkeilla on ollut viisaan liikkumisen työn aloittamisen mahdollistamisessa uusissa kunnissa, joissa ei ole aikaisemmin ollut valtionavustushankkeita. Enemmistölle toimijoista valtionavustukset ovat ainoa tai lähes ainoa liikkumisen ohjauksen työn rahoituslähde. Selvityksen (Varis ym. 2018, 40–42) mukaan hankkeiden suurimmat vaikutukset ovat olleet:

- Liikkumisen ohjauksen työn käynnistäminen ja vakiinnuttaminen uusissa kaupungeissa ja kunnissa (esim. 22 laadittua strategiaa tai suunnitelmaa)
- Organisaatioiden tiedon, osaamisen ja yhteistyön lisääminen
- Kohderyhmien tietoihin ja asenteisiin vaikuttaminen eri medioita ja kanavia käyttäen

Selvityksessä ei arvioitu eri hankkeiden määrällisiä vaikutuksia kulkutapoihin ja kaikkiaan arviot hankkeiden vaikutuksista kulkutapoihin ovat selvityksessä haastateltujen mukaan ”varovaisia”. Raportissa todetaan, että kulkutapojen muuttumista on vaikeaa arvioida. Kaupunkien hankkeista parhaita tuloksia aikaansaaneita ovat arvion mukaan ne, joissa on ollut selkeä kohderyhmä, yhteistyökumppanit tai tavoite. Selvityksen mukaan jatkossa vaikuttavuuden parantaminen edellyttää kohderyhmien ja sopivien viestintäkanavien tunnistamista. Erityisesti olisi syytä kirkastaa ajatusta siitä, kenelle kampanjat ja tapahtumat on kohdistettu. Esimerkiksi autolla kulkemisen vähentämiseksi olisi pyrittävä tavoittamaan nimenomaan autoilijoita. (Varis ym. 2018, 40–42.)

Essi Pohjalainen (2016) tarkasteli opinnäytteessään liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuustietoa erityisesti kulkumuoto-osuuksien näkökulmasta. Toimenpiteitä on tutkittu pääosin ulkomaisiin hankkeiden arviointeihin perustuen, koska kotimaista mitattua tietoa on ollut saatavilla vain vähän. Tutkimuksen mukaan työpaikkojen liikkumisen ohjauksella on saatu aikaan kohtuullisen myönteisiä tuloksia, 2–38 prosenttiyksikön vähennyksiä henkilöautoilun kulkumuoto-osuuksiin. Paras vaikuttavuus on ollut projekteilla, joissa on yhdistetty pitkällä aikavälillä useita eri toimenpiteitä. Myös koulujen liikkumisen

ohjauksella on saavutettu 1–22 prosenttiyksikön vähenemiä henkilöautoilun osuuteen. Pohjalainen päättelee, että liikkumisen kampanjoilla on jonkin verran vaikutusta kulkumuotojakaumaan. Tuloksissa huomautetaan, että hankkeiden pitkän aikavälin vaikutuksista kulkutapaan ei ole tutkimusta, koska vaikutukset mitataan yleensä pian toimenpiteen jälkeen. Pohjalainen suosittelee lisää tutkimusta hankkeiden pitkän aikavälin määrällisistä vaikutuksista Suomessa.

Pohjalaisen tutkimuksen tulokset ovat varovaisen positiivisia, mutta haitari eri hankkeiden arvioidun vaikuttavuuden välillä on niin suuri, että tuloksista on hyvin vaikea päätellä erilaisten hanketyyppien vaikutuksia ihmisten kulkutapoihin.

Suurimmat ongelmakohdat liikkumisen ohjaukseen valtionavustusta saaneissa hankkeissa liittyvät Variksen ym. (2018) selvityksen mukaan siihen, että työ jää hyvin riippuvaiseksi yksittäisten henkilöiden sitoutumisesta. Myös kohderyhmien tavoittaminen on jäänyt usein vähäiseksi. Yleinen este toiminnan vakiintumiselle hankkeen jälkeen oli paikallisten päättäjien ja sidosryhmien, kuten työnantajien, sitoutumisen puute. Kokemusten mukaan varsinkin pienten paikkakuntien työnantajat eivät usein näe tarvetta liikkumisen ja kestävästi liikkumisen kehittämiseksi. Valtionavustuksia ei voida myöntää suoraan yksityisille yrityksille, joten niiden vaikuttavuus yrityksiin jää tästäkin syystä vähäiseksi (Varis ym. 2018, 43).

Pyöräilyentusiasti ja Velotopia-teoksen kirjoittaja Steven Fleming (2017) kohdistaa kritiikkiä valistuskampanjoita vastaan. Hänen mukaansa tyypillisesti tilanteissa, joissa pyöräily lisääntyy, vain noin 15 prosenttia tästä lisäyksestä liittyy mitenkään valistuskampanjoihin, mainontaan tai koulutukseen. Hänen mukaansa pyöräilyä voidaan sen sijaan lisätä oikeastaan vain parantamalla pyöräilyn fyysisiä olosuhteita. Myöskään uusilla mobiilisovelluksilla ei saada maailmassa miljoonia autoilijoita siirtymään esimerkiksi pyöräilyyn niin nopeasti, että sillä olisi merkittävää vaikutusta liikenteen ympäristöhaittoihin. (Mt.)

Systemaattisessa tutkimuskatsauksessa kontrolloiduista tutkimuksista, joissa vertailtiin erilaisia pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä (*promotion interventions*), todettiin että koko yhteiskuntaan (ilman kohderyhmää) suunnatut edistämistoimet ja pyöräilyinfrastruktuurin parantaminen näyttävät lisäävän pyöräilyn kulkutapaosuutta vain kohtuullisesti (raportoitu nettokasvu 3,4 prosenttiyksikköä). Heidän mukaansa näiden pyöräilyn edistämistoimien vaikutuksia kansanterveyteen ei voi todistaa, ainakaan mitattuna yleisen fyysisen aktiivisuuden kasvuna tai antropometristen ominaisuuksien (esim. ylipaino) muutoksina (Yang ym. 2020.) Tutkimuksesta kyllä löytyy evidenssiä siitä, että siirtymä autoliikumisesta aktiiviseen liikkumiseen tarjoaa terveyshyötyjä, vaikka otetaan huomioon pyöräilyn mukana lisääntyvä kolaririski (Mueller ym. 2015). Toisin sanoen aktiivinen liikkuminen on terveellisempää kuin autolla liikkuminen, mutta pelkkien porkkanatoimenpiteiden – esim. liikkumisen ohjauksen – ei ole pystytty todistamaan vaikuttavan kansanterveyteen.

## Kokemuksia liikkumisen ohjauksen hankkeista

Liikkumisen ohjauksen hankkeita on toteutettu Suomessa runsaasti viime vuosikymmenen aikana. Niitä on tehty 2010-luvulla julkaistun Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian (LVM 2011) sekä tätä tukevan toimenpidesuunnitelman 2012 (LiVi 2012) pohjalta. Tutkimuksessa toteutetuissa haastatteluissa asiantuntijat tunnustivat, että liikkumisen ohjauksessa on tehty kehitystyötä pidempään. Liikkumisen ohjaukseen liittyvää kuntatason kehitystyötä kuvailtiin joissakin kunnissa myös vakiintuneeksi. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella on käynnistynyt esimerkiksi useampia paikallisia kävelyn ja pyöräilyn sekä kestävästi liikkumisen edistämissuunnitelmia. Kuntatason suunnitelmia pidetään merkittävänä edistämistyön käynnistäjinä ja työtä ohjaavina asiakirjoina. Työ on vakiintunut sitä mukaa (mm. Motivan koordinoitutyö, Fiksusti töihin -yhteishanke, päiväkotien ja koulujen kanssa tehty työ, Fiksusti töihin -foorumi) kun hankkeita, foorumeita ja kampanjoita on toteutettu mittava määrä.

Tässä tutkimuksessa haastateltiin asiantuntijoita, jotka olivat olleet mukana toteuttamassa tai seuranneet muuten aktiivisesti esimerkiksi valtakunnallisia Liikkuva koulu- sekä Fiksusti kouluun -ohjelmakokonaisuuksia (ks. tarkemmin luvussa 4.3.4). Hankkeiden yksittäisinä onnistumistekijöinä tuotiin esiin mm. hankkeeseen osallistuneiden muutokset asenteissa ja tavoitteiden ja toimien kirkastumista. Tutkimuksessa toteutetut asiantuntija- ja sidosryhmähaastattelut vahvistavat Liikenneviraston (Varis ym. 2018) arviointituloksia siitä, että kunnissa liikkumisen ohjauksen hankkeet ovat mahdollistaneet kunnissa kehittämisen ja kokeilemisen tavalla, joka muuten ei olisi mahdollista. Yksi positiivinen vaikutus on siinä, että hankkeiden hyvät kokemukset ja havainnot kehitystarpeista ovat johtaneet esimerkiksi muiden rahoituskanavien kautta toteutettaviin uusiin hankkeisiin.

Haastatteluissa tuotiin esiin, että koulu- ja työmaailmassa tarvitaan positiivista asennevaihtamista. Haastatellut hanketoimijat ja projekteja seuranneet asiantuntijat kokevat, että hankekokonaisuudella on vaikutettu merkittävästi hankkeiden toteuttajatahojen omaan tieto- ja osaamistasoon sekä kohderyhmien tietoon ja asenteisiin. Ohjelmaan osallistuneet rehtorit ja opetushallinnon asiantuntijat toivat esiin ohjelman hyviä vaikutuksia koulujen henkilöstön asenteissa. Konkreettisia toimia ovat mm. koulun lähialueen infran parannushankkeet. Ohjelmakokonaisuudessa on toteutettu myös kenttätutkimuksia koulureiteistä ja infran laadusta ja kehittämiskohteista. Kuntien haastatteluissa tuotiin esiin, että Suomessa infran laatu koulujen lähistöllä on merkittävä pullonkaula ja tähän tulisi kuntakohtaisesti kiinnittää edelleen huomiota. Koulujen lähistölläkin esimerkiksi taajamissa ja myös suuremmissa kaupungeissa tilanne voi olla hankala kävely- ja pyöräilyinfran laadun osalta.

Fiksusti töihin<sup>31</sup> -yhteishankkeella on toteutettu liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä työnantajien suuntaan. Vaikka työnantajien osallistuminen ja sitouttaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöhön koetaan yleisesti haasteellisena (Ks. luku 4.3), tässä projektissa tehdyissä haastatteluissa myös tuotiin esiin, että työpaikkojen kanssa toteutetaan kiitettävästi yhteistyötä monella seudulla. Työpaikoilla on toisaalta paljon vaatimuksia fyysiselle ympäristölle, pitäisi olla pyörien pysäköintipaikat, riittävät sosiaalilat ja näiden asioiden eteen riittävää valtavasti tehtävää. Yhtenä kestävästä työmatkaliikkumisen kannusteena on esimerkiksi työyhteisöille myönnettävät alueelliset edelläkulkija-tunnustukset. Hankkeissa on jaettu myös tietoa ja esimerkkejä terveellisestä, turvallisesta, kestävästä ja taloudellisesta työmatkaliikkumisesta niin työnantajille kuin työntekijöille. Lisäksi on perustettu Fiksusti töihin –foorumi, jossa on jäseniä mm. ministeriöistä, ammattijärjestöistä, kunnista ja tutkimuslaitoksista. Foorumin tarkoituksena on tunnistaa kestävä ja aktiivisen työmatkaliikkumisen esteitä ja keinoja niiden purkamiseen, sekä toimia aiheen aktiivisena edistäjänä Suomessa. Tässä tutkimuksessa ei arvioida lähtökohtaisesti näiden hankkeiden vaikuttavuutta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (2018, 29) toimenpiteenä mainitaan, että jatketaan liikkumisen ohjaus –toimintaa sekä valtakunnallisesti että seututasolla sekä jatketaan nykyisiä, hyviksi havaittuja toimenpiteitä, esim. erilaisten kampanjoiden ja tilaisuuksien järjestämistä. Edistämishjelman mukaisesti jatkossa huolehditaan myös siitä, että liikkumisen ohjaus ja sen rahoitus säilyy korkealla tasolla kunnissa ja alueilla. Lisäksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) toimenpiteisiin on kirjattu liikkumisen ohjauksen määrärahatason nostaminen.

## Esteet

Keskeisenä huomiona on, että liikkumisen ohjaus toimii vain yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa. Vaikka liikkumisen ohjauksen hankkeet eivät itsessään ole infran parannushankkeita, on hankkeiden toteuttaminen ja onnistuminen vahvasti kytköksissä olemassa olevaan infrastruktuuriin, sekä väyliin ja niiden turvallisuuteen että esimerkiksi pyöräpysäköintiin. Yhtenä konkreettisena kehittämiskohteena mainittiinkin esimerkiksi pyöräpysäköinnin parantaminen liikkumisen solmukohtissa, jotta kestävien kulkumuotojen valinta olisi mahdollisimman helppoa. Tästä syystä tärkeitä ovat kokonaisvaltaisemmat poikkihallinnolliset hankkeet, jossa infran parannustoimet yhdistyvät viestintään, koulutukseen ja asennekasvatukseen.

31 Fiksusti töihin -hanketta koordinoi valtion kestävä kehityksen yhtiö Motiva Oy ja sitä rahoittavat, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikkuva aikuinen -ohjelma (Aiemmin Kunnossa kaiken ikää -ohjelma), Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä HSL ja Palvelualojen ammattiliitto PAM. (Fiksusti töihin nettisivut, joulukuu 2020)

Hankkeiden yhdeksi haasteeksi nimettiin haastatteluissa toiminnan jatkuvuus, joka nähtiin ongelmana hanketyön loputtua. Liikkumisen ohjauksen hanketoiminnan riskinä on se, että hankkeen toiminta jää hankeaikaiseksi tai siitä ei oteta oppia. Hanketoimintaa seuranneet valtionhallinnon asiantuntijat toivat esiin havainnon hanketoimijoiden ns. ulkoisista motivaatiotekijöistä. Tällä tarkoitetaan sitä, että aktiivisen liikkumisen edistämistä tapahtuu pääasiassa silloin, kun toimijat saavat hankerahoitusta. Riskinä mainittiin myös se, etteivät hankkeiden opit ja hyväksi koetut toimintamallit leviä muihin kuntiin tai esim. kunnan sisällä eri kouluihin.

Yhtenä liikkumisen ohjauksen hankkeiden riskinä on se, että ”valistustyyppinen” hanketoiminta jää yleensä vaikuttavuudeltaan heikoksi. (Descombes ym. 2015) Liikkumisen ohjauksen hankkeissa pitäisi pyrkiä vaikuttamaan aina johonkin konkreettiseen muutokseen. Tueksi jokaisessa hankkeessa tarvitaan myös positiivista asennevaikuttamista ja viestintää. Liikkumisen ohjauksen hankkeissa, joissa on toteutettu ainoastaan ns. pehmeitä toimita, ei kansainvälisen tutkitun tiedon perusteella ole lisätty merkittävässä määrin aktiivista liikkumista.

### **Mahdollisuudet**

Osana kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toteutusta olisi hyvä edelleen pohtia keinoja, joilla hankkeiden kohderyhmät tunnistetaan ja niiden tavoittamista parannetaan. (Ks. esim. Päivänen ym. 2015) Resurssuja kannattaa jatkossa suunnata haasteellisten kohderyhmien aktivointiin. Tällaisena kohderyhmänä on useissa yhteyksissä mainittu työpaiikat ja työnantajat. Perusteluja sille, että työnantajat tulisi saada paljon nykyistä enemmän mukaan edistämiseen, esitellään tarkemmin luvussa 4.3.3.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksilla on rahoitettu myös hankkeita, joilla edistetään kävelyä ja pyöräilyä kunnissa. Hankkeissa on myös laadittu strategisia tai edistämistyötä tukevia kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmia. Tutkimuksen haastatteluaineiston pohjalta voidaan todeta, että valtakunnallisen Liikkuva koulu -hankkeen kaltaiset ohjelmat edistävät aktiivista liikkumista kouluissa. Osa hankkeeseen osallistuvista kouluista toimiikin jo edelläkävijöinä kulttuurin muutoksessa. Edelläkävijäkoulujen henkilöstöllä on myös runsaasti osaamista ja positiivista asennetta, jota kannattaa hyödyntää jatkotyössä. Keskeisenä on pohtia poikkihallinnollisesti, kuinka saada muut koulut innostumaan ja vertaisoppimaan laajemmin.

Tärkeä mahdollisuus laajentaa liikkumisen ohjausta koko kansalle voi tulla automatisoinnista tekoälyn avulla. Jariyasunant ym. (2014) kokeilivat matkapuhelimen seurantapäiväkirjaan pohjautuvaa automaattista palautejärjestelmää, jossa oli tietoa matka-ajoista, päästöistä, kustannuksista ja kaloreista sekä vertaisvaikuttamisesta. Tutkimuksessa osallistujat saivat automaattisesti generoidut palautteet liikkumisestaan. Havaittiin, että

lisääntynyt tietoisuus ja vertaisvaikuttaminen voivat vähentää autoilla matkustettuja kilometrejä (tutkimuksen kokeessa, N=135, keskimäärin 33 %:n vähennys, eli 39 km/viikko). Kokeilun aikana kävelyn kulkumuoto-osuus kasvoi erityisesti autoa paljon ajavilla henkilöillä (+5 kilometrejä, eli +42 % verrattuna alkuperäiseen tilanteeseen), mutta kävelyn ja pyöräilyn kasvu koko tutkimuksen ryhmässä ei ollut tilastollisesti merkittävä (mt.).

Nämä tulokset korostavat kuinka tärkeää olisi Suomessakin segmentoida ja ymmärtää eri käyttäjäryhmiä, sekä tarjota kohdennettua palautetta vähiten aktiivisesti liikkuvien henkilöiden vertailuryhmien kautta. Suomessa kansalaisten mielipiteet liikenteen kestävästä muutoksesta eroavat suuresti demografisesti ja maantieteellisesti, joten lisää kyselyjä ja parempi ymmärrys eri ryhmien tarpeista voisi auttaa rakentamaan legitimeettiä kestävyden muutoksen johtamiselle (Upham ym. 2015). Esimerkiksi Ruotsissa on tutkittu naisten ja sukupuolinormien roolia kestävä liikenteen tavoitteiden saavuttamisessa (Kronsell ym. 2016). Suomessa Männistö-Funk on tutkinut naisten historiallista roolia kävelijöinä kaupungissa, joka näkyy vanhoissa valokuvissa paljon selvemmin kuin virallisissa tilastoissa (Männistö-Funk 2019).

### 4.3.2 Konfliktit ja yhteistyö paikallistasolla: asukkaat, yrittäjät, päättäjät

Kävelyn ja pyöräilyn edistämässä vallitsee usein poliittisia erimielisyyksiä, etenkin silloin kun edistäminen edellyttää henkilöautoiluun kohdistuvia rajoittamistoimenpiteitä. Moni paikallinen päättäjä valitsee haastattelujen asiantuntijoiden (kunnat) mukaan tällöin edistämiseen ja nykytilan muutoksiin kriittisemmin suhtautuvan asenteen, jolloin mahdolliset edistämishankkeet eivät tule päättävissä elimissä hyväksytyiksi. Ruotsalaisten liikennetutkijoiden Isakssonin ja kollegoiden näkemys on, että liikenteen päätöksenteon erimielisyyksien takana on edelleen ratkaisematon konflikti kahden liikennesuunnitteluparadigman välissä (Isaksson ym. 2017).

Päättäjien kriittisen asenteen syynä on yleensä monien heidän äänestäjiensä, eli paikallisten asukkaiden ja yrittäjien kielteisyys autoilun rajoittamista kohtaan. Heidän näkemyksensä on haastattelujen perusteella monesti, että auto on päästävä pysäköimään mahdollisimman lähelle niin asuntoja kuin kaupallisia liikkeitä, eikä kaduilla tulisi olla läpiajokieltoja tai muuten ajamista hankaloittavia toimenpiteitä. Edellä kuvattua päättäjien asennetta ilmenee haastattelujen perusteella etenkin pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa, joissa väestö on useampienkin haastattelujen mukaan tottunut siihen, että "autolla on päästävä joka paikkaan". Tämä ei ole kuitenkaan vain paikallisen yhteisymmärryksen puutteen ongelma, vaan paikallinen liikenne on "globaalisti pirullinen ongelma" (Kold-Taylor & de Guerre 2020).



Kaupunkikeskustoissa osissa, ja aluksi pienissä määrin, tehtävät rohkeat, myönteisten esimerkkien tukemat ja perustelemat autoilua rajoittavat toimenpiteet voivat todistaa, että pelätyt haitat (kuten kaupankäynnille) eivät toteudu, jolloin voidaan tuoda esiin toimenpiteiden myönteiset vaikutukset. Laajemmin puhutaan ilmasto-oikeudenmukaisuudesta suomalaisessa hyvinvointi- ja terveystoiminnassa (Rekola 2019), ja tämä tulokulma kannattaa yhdistää Suomen kestävä liikenteen konfliktien ratkaisemiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5) vaikuttamista paikallisiin asukaisiin tai yrittäjiin julkisessa ympäristössä ei juurikaan käsitellä edes liikkumisen ohjauksen yhteydessä. Siksi tässä selvityksessä nostetaan tämä ongelmakenttä omaksi aiheeksi. Suositukset on koottu tämän luvun lopussa olevaan Edistämismahdollisuudet -tekstiosioon.

### Nykytila, sen haasteet ja onnistumiset

Haastatteluissa kuntien asiantuntijoiden kanssa tuli esiin ainakin kolmessa keskiuudessa kaupungissa huoli puuttuvasta kansalaisten tuesta. Kaikki seuraavat toteamukset ovat haastattelujen tuloksia, ellei muuta mainita. Toteamus voi olla haastateltavan itsensä tai hänen toiselta henkilöltä kuulema.

#### **Autojen pysäköinti ja autoilun sujuvuus vastaan pyöräily**

Merkittävä autoilun ja autopysäköinnin rajoittamista ja vähentämistä vastustava ryhmä ovat paikalliset pienyrittäjät, joilla on liike kaupungin keskustassa. He pelkäävät, että jos heidän asiakkaansa eivät pääse pysäköimään aivan liikkeen edustalle, he suuntaavat muualle samoja ostoksia tekemään. Tyypillisesti kaupungeissa on tarjottu maksuttomia tai halpoja pysäköintipaikkoja kauppakaduilla, myös keskustassa. Pysäköintipaikan löytymistä on edesauttanut pysäköinnin lyhyt sallittu aika (esim. 0,5 – 1 h) nimenomaan nopeaa asiointia varten. Tällaisten pysäköintipaikkojen puuttuminen aiheuttaa kriitikkojen mukaan autojen kiertelyä keskustassa, eli liikenteen lisääntymistä.

Yrittäjien vastustus kumpuaa nimenomaan pelosta liiketoiminnan kannattavuuden puolesta. Heidän mukaansa keskustan pienliikkeiden uhkana ovat kaupungin ulkopuolella sijaitsevat kaupan suuryksiköt laajoine pysäköintialueineen. Jo pelkkä katuremontti vaikeuttaa yksittäisen kivijalkakauppiaan arkea. Ajatellaan, että jos liiketoiminta vaarantuu lyhyeksikin aikaa, se on hyvin kohtalokasta tulevaisuudelle. Yhden kaupungin pyöräkais-takokeilun jäljiltä kyseisen kohdan yrittäjien liikevaihto oli paikallisen poliitikon tekemän suullisen kyselykierroksen mukaan tippunut useita kymmeniä prosentteja, joskaan tämän todenperäisyyttä ei ole mahdollista tarkistaa.

Tutkittua tietoa kävelyalueiden vaikutuksista liike-elämälle on Suomessa melko vähän, ja tähän tarpeeseen vastaamaan on tehty kyselytutkimus 2012–2013 ydinkeskustan

kivijalkakauppiaille viidessä suomalaisessa kaupungissa: Jyväskylä, Kokkola, Oulu, Pori ja Tampere. Kaikista sen vastaajista 64 % oli sitä mieltä, että liikkeen sijainti kävelykadulla vaikutti yrityksen liikevaihtoon positiivisesti tai erittäin positiivisesti. Vastaajista 20 % piti vaikutusta negatiivisena tai erittäin negatiivisena ja vajaan 20 % mielestä sijainnilla kävelykadulla ei ole vaikutusta. Tarkasteltaessa eroja eri kaupunkien välillä huomattiin tilastollisesti merkittäviä eroavaisuuksia ns. vanhojen kävelykaupunkien (Pori, Jyväskylä, Oulu) ja kahden muun (Tampere, Kokkola) kaupungin välillä, mutta jälkimmäisissä kävelyalue oli myös selvästi pienempi kuin edellisissä. (Rantala ym. 2014)

Yrittäjien piirissä vallitsee toisinaan ennakkoluulo, että polkupyöräilijät eivät ole hyviä asiakkaita. Argumentoinnissa ei erään haastatellun poliitikon mukaan useinkaan auta kertoa tutkimustuloksista, joiden mukaan pyöräilijä voi tuoda jopa enemmän euroja ja viihtyisiä katutila lisää asiakasvirtaa. Yleensäkin yrittäjät uskovat moottoriajoneuvoilla liikkuvien asiakkaiden olevan jalankulkijoita ja joukkoliikenteen käyttäjiä varakkaampia ja omaavan enemmän ostovoimaa (Soni & Soni 2016). Kuvitellaan, että autolla keskustaan saapuvat käyttävät eniten rahaa ostoksiin (Perälä & Haapakorva 2016).

Tutkimukset kuitenkin osoittavat, että pyörällä ja kävellessä keskustaan tulevien ostovoima on vähintäänkin yhtä suuri kuin autolla saapuvien. (Perälä & Haapakorva 2016.) Kävelijät ja pyöräilijät käyttävät yhdellä käyntikerralla autoilijoita vähemmän rahaa, mutta he käyvät autoilijoita useammin ostoksilla ja heidän kokonaiskulutuksensa on näin suurempi. Saksan Münsterissä tehdyn selvityksen mukaan pyöräilijät käyttivät 10 € enemmän kuukaudessa ostoksiin kuin autoilijat. Bernissä tehdyn selvityksen mukaan pyöräilijöiden vuotuinen ostovolyymi pysäköintineliometriä kohden oli 11 % korkeampi kuin autoilijoiden. Kuudessa ranskalaisessa kaupungissa tehdyn selvityksen mukaan autolla saapuvat käyttivät viikossa vähiten eri liikennemuodoilla saapuvista rahaa ostoksiin. (Perälä & Haapakorva 2016.)

Krakovassa tehdyn tutkimuksen (Szarata, Nosal, Duda-Wiertel & Franek 2017) mukaan kuitenkin ei ole näyttöä, että autoilun rajoittamistoimet kaupungin keskustassa olisivat aiheuttaneet haittaa yrittäjille. Tutkimuksen mukaan yli 80% asiakkaista hyväksyivät uuden katutilan laadun ja 75 % yrittäjistä oli muutokseen tyytyväisiä eivätkä palauttaisi ennen rajoittamistoimia vallinnutta tilaa. Autorajoituksen alueilla yli puolet käyttäjistä saapui kävellessä tai joukkoliikenteellä, ja pyöräilyn osuus vaihteli 4 %:n ja 9 %:n välillä, selkeästi yli koko Krakovan keskustan pyöräilyn keskimääräisen kulkutapaosuuden, joka on 2 %. Portlandissa kadun rauhoittaminen ja viihtyisyyden lisääminen toi 8,9 % lisää myyntiä kadun varren liikkeille. Vastaavasti New Yorkissa 9. Avenuen korkealaatuinen pyöräilyväylä muun liikenteen rauhoittamisen toimenpiteiden ohessa nosti vaikutusalueella sijaitsevien kauppojen myyntiä 49 %. (Perälä & Haapakorva 2016.)

Yleisesti kaupunkikeskustoissa kauppakatujen liikenteen rauhoittamisen on todettu parantaneen viihtyisyyttä, lisänneen asiakaskäyntejä sekä edistäneen kivijalkakauppojen

liiketoimintaa. Kuuluisa esimerkki on Kööpenhaminassa kävelyalueeksi asteittain muutettu Strøgetin alue, jolla oleskelu on nelinkertaistunut vuodesta 1962. Melbournen keskusta-alueella toteutettu mittava kaupunkiympäristön parantamisohjelma on lisännyt kävelyä 40 prosenttia ja kaupungilla oleskelu kolminkertaistunut, sillä uudet jalankulkualueet ja kauppakujat tarjoavat runsaasti erilaisia oleskelumahdollisuuksia ja toimintoja. (Gehl 2018, 12–16; Norppa 2020)

60 000 asukkaan Lodissa Kaliforniassa investoitiin 4,5 miljoonaa dollaria (noin 3,5 miljoonaa euroa) public-private -yhteistyönä keskustan kävelyolosuhteiden parantamiseksi viidellä kadulla. Parannustöiden yhteydessä muun muassa levennettiin ja laatoitettiin jalkakäytäviä, ehostettiin julkisivuja ja katukalusteita sekä istutettiin 140 puuta katujen varsille. Uudistusten jälkeen keskustaan muutti 60 uutta yritystä, vapaiden vuokrakiinteistöjen osuus laski 18 %:sta 6 %:iin ja keskustan myyntitulojen verotulot kasvoivat 30 %. (Rantala ym. 2014)

Matkailunäkökohdat ovat nekin monille haastateltujen kuulemille paikallisille ihmisille syy vastustaa autoilun rajoittamista. Vedotaan siihen, että on paljon asiakkaita muilta seuduilta sekä mökkiläisiä, jotka eivät liiku pyörällä vaan autolla. Arvellaan esim., että jos nämä autoilijat eivät pääse pysäköimään aivan matkailuneuvontapisteeseen eteen hakemaan kohde-esitteitä tai muuta materiaalia, he ajavat muualle toisiin kuntiin ja matkailevat mieluummin siellä. ”Emme ole ainut paikkakunta, johon voi tulla kesälomalle.” Tosin näin digiaikakaudella voisi kyseenalaistaa sen, tapahtuuko matkailukohteiden valinta useinkaan näin perinteisellä tavalla.

Monissa kaupungeissa on rakennettu ns. toriparkki eli maanalainen pysäköintiluola lähelle keskustan suurinta toria. Tällöin samanaikaisesti maan pinnalla lähellä toria tai torin alueella olevat pysäköintipaikat on poistettu. Tästä on kummunnut tyytymättömyyttä, josta jotkut keskustan asiakkaat ovat pitäneet aika äänekkästä mielipidekirjoittelua yllä. Monien mielestä pysäköintipaikka sadan metrin päässä torilta on jo ”syrjässä”, ja pitäisi edelleen päästä pysäköimään lyhytaikaisesti liikkeiden eteen. Toriparkkia on myös kritisoitu siitä, että se ohjaa kävelijän sisäkautta suoraan kauppakeskuksiin, mikä vähentää kivijalkaliikkeiden kilpailukykyä.

Monet haastatellut kunnalliset virkamiehet ovat todenneet, että yksisuuntaisia pyöriteitä esim. keskustan läpi on monesti vaikea saada valtuustoissa hyväksytyiksi, koska ne veisivät autoilta sekä pysäköintipaikkoja että ajokaistoja. Koska tila on rajallinen, aiheutetaan aina esteitä ajoneuvoliikenteelle, jos vapautetaan tilaa pyöräliikenteelle. Erityisesti autokaistojen vähentäminen aiheuttaa toisinaan suoranaisia vihareaktioita.

Mikkelissä kesällä 2019 kokeiltiin ajoradan kaventamista, jolloin tilaa vapautui pyörätielle siinä, missä pyöräreitillä oli epäjatkuvuuskohta. Kokeiluun liittyi ajoradan pysäköintipaikoille suunniteltujen terassialueiden osoittaminen kivijalkakauppojen käyttöön, mutta sen toteutus jäi puolitiehen ajanpuutteen vuoksi, samoin kuin alueen yleisilmeen kohentaminen istutuksilla. Kaupunki lopulta käytti vain sellaisia ratkaisuja, joita sai nopeasti toteutettua. Kokeilu sai kaupunkilaisilta paljon kritiikkiä mutta antoi myös opetusta paremmista käytännöistä (ks. sivu 116).

Myös asukasyhdistysten on todettu monesti olevan autoilun rajoittamista vastaan, usein niin ikään pysäköintisyistä. Auto haluttaisiin saada pysäköidyksi kotitalon eteen, ja uusi pyörätie saattaa poistattaa kadunvarsipysäköintipaikat. Autoilun sujuvuutta ei haluta vähentää muuttamalla hyvin toimiva katu ”huonommaksi”. Kaupungin päättäjille tulee toisinaan vetoamuksia kuten ”Voitko luvata, että minun matka-aikani autolla ei kasva sekuntiakaan?”

Haastateltavat kuitenkin toivat esiin, että pyöräilyn edistämistä ei sinänsä vastusteta. Isoissa linjauksissa pyöräilyn edistämistä kannatetaan, mutta se täytyisi monien mielestä tehdä niin ettei se vaikuta autoiluun tai autoliikenteeseen. ”Pyöräily ei saisi estää muuta liikennettä, esim. autolla pääsemistä keskusta-alueelle.” Jos pyöräilyä edistetään, autoilun pelätään kallistuvan, jos edulliset pysäköintipaikat katoavat pyörätien tai pyöräkaistan tieltä. Vedotaan siihen, että oma kaupunki ei ole ollut ”mikään pyöräilykaupunki koskaan”, vaan ollaan aina asioitu maaseudulta tullessa moottoriajoneuvoilla. Pyöräilyyn siis ei katsota olevan perinteitä omalla paikkakunnalla, eikä siihen sen takia monet halua panostaa ”liikaa”. Kävelyn edistäminen sen sijaan on julkisessa keskustelussa suositumpaa kuin pyöräilyn olosuhteiden parantaminen. Mutta niissäkin tilanteissa, joissa kävelijän turvallisuuden parantaminen edellyttäisi ajoneuvoliikenteen nopeuksien hidastamista, on edelleen vaikea saada päätöksiä aikaan.

Myös myönteisiä esimerkkejä asukkaiden suhtautumisesta aktiivista liikkumista parantaviin uudistuksiin on. Erään kunnan uudelle pyöräily-ystävälliselle kylätielle ilmestyi sen suunnittelijan mukaan kahtena viime kesänä ”valtavasti” ulkopuolisia pyörämatkailijoita, urheilupyöräilijöitä, rullaluistelijoita, rullahiittäjiä, ylipäätään paljon elämää myös kylän ulkopuolelta. Kyläläiset, jotka kävelevät ja pyöräilevät paljon, ovat päässeet turvallisesti ajamaan ja kokemaan, että ”tie kuuluu myös heille eikä pelkästään autoilijoille”. Lapset ovat voineet turvallisesti ajaa kouluun pyörällä. Myös eläkeläisten lenkkeilyryhmä on viihtynyt kylätiellä. Vertailun vuoksi toisaalla, eräässä kaupungissa, jossa on paljon iäkästä väestöä, moni eläkeläinen on asiantuntijoiden haastattelujen mukaan kokenut, että he voivat pyöräillä vain omalla asuinalueellaan, koska liikkuminen pyörällä kaupungin keskustassa on turvatonta. (Haastattelut, kunnat)

### **Päätäjät, strategiat ja viestintä**

Päätäjien suhtautuminen autoilun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen seuraa toisinaan hyvinkin perinteistä jaottelua. Tässä jaottelussa tietyt puolueet puolustavat autoilua ja toiset puolueet muita liikennemuotoja, ja poikkeuksia henkilötasolla on niukasti. Perinteisen autokaupungin kannattajakunta on haastateltujen kaupungin virkamiesten mielestä voimakastahtoinen. Asiantuntijoiden mielestä päätäjät kuuntelevat liiankin tarkoin äänekkään vähemmistön ääntä, joka vaikuttaa voimakkaasti sosiaalisessa mediassa. Monet päätäjät vastustavat autoilun rajoittamista siksi, että uskovat äänestäjensä olevan tätä mieltä.

*”Päätäjät ovat herroja, jotka ajavat autoilla eivätkä ajattele pyöräilijän näkökulmasta, ja myös kun kehittävät kyliä ja kaupunkeja niin hahmottavat asumisympäristön ja muun lähinnä sieltä tuulilasien takaa ja suunnittelevat ne autoilijan ehdoilla.” (haastattelu, kaupungin viranomaisen)*

Pyöräilyn edistämistäkin ovat jotkut päätäjät moittineet jopa pyöräilykuntatittelin saaneissa kunnissa: pyöräilyyn on heidän mielestään panostettu jo liikaakin autoilun kustannuksella. Haastatteluissa tuotiin esiin, että sosiaalisessa mediassa herkästi kritisoidaan pyöräilyyn panostamista paikkakunnilla, joilla se ei ole merkittävä liikennemuoto. Haastatteluissa ilmeni sellainenkin näkemys, että pyöräilyä tulisi parantaa mieluummin taajamien ulkoreunoilla tai niiden välillä kuin ydinkeskustassa. Pyöräteiden epäjatkuvuuskohtiin ehdotettiin tyytymistä pyörän taluttamiseen epäjatkuvuuskohtien läpi.

Monissa isoissakin kaupungeissa arvovalinta näyttää olevan se, että kaikkia liikennemuotoja edistetään, eikä yhtäkään siis rajoiteta. Tällöin ei siis yritetä vaikuttaa kulkumuoto-osuuteen autoilun tai pysäköinnin rajoittamisen kautta, vaan pyritään hankkimaan ”kai-kille hyvää”. Kävelyllä ja pyöräilyllä on omat edistäjänsä, ja autoilulla on omansa.

Monissa kaupungeissa ja kunnissa keskustelu- ja yleisötilaisuudet autoilu- ja pyöräilyasioista ovat ongelmallisia. Kuntien edustajat kokivat, että tietyt autoilun puolustajat pitivät äänekkäästi huolen siitä, että pyöräilyn edistämishankkeet esitetään negatiivisessa valossa. Autoilun puolustajat ovat kritisoineet kuntaa siitä, ettei se halua keskusteluun erilaisia näkökantoja eikä erilaisten ihmisten kokemuksia. Jotkut kaupunkien edustajat arvelivat haastattelussa, etteivät ole onnistuneet vakuuttamaan ihmisiä siitä, että liikkumistavat tukevat toisiaan. Heidän omasta mielestään pyöräilyn edistäminen voi hyödyttää autoilevaakin sitä kautta, että ruuhkat vähenisivät. Haastattelujen mukaan kävelyn olosuh-teiden parantaminen koetaan julkisessa keskustelussa hyväksyttävämpänä kuin pyöräilyn. Kuitenkin usein vastustetaan myös kävelijän turvallisuudella perustettuja toimenpiteitä kuten tiukempia nopeusrajoituksia.

Pyöräilyyn tai kävelyyn liittyvät symboliset poliittiset teot voivat toisinaan herättää voimakasta vastarintaa viranomaisten ja paikallisyhteisöjen taholta, kuten esimerkiksi Siilinjärven 2016 haamupyörätapaus (Saari & Saastamoinen 2018). Siinä onnettomuudessa kuolleen pyöräilijän muistoksi tuotiin onnettomuuspaikalle kukkien sijasta valkoiseksi maalattu ”haamupyörä” ulkomaisten esikuvien mukaan. Tämä aiheutti maalaispaikkakunnalla erikoisena tempauksena runsaasti tuomitsevia reaktioita niin osalta yleisöä kuin viranomaistenkin taholta (sen teknisen rikkeen takia, että pyörä oli kiinnitetty liikennemerkkiin tiealueella). Tapaus kertoo, miten kansalaisaktivistien toimet, joilla he pyrkivät haastamaan vallalla olevia totuuksia ja kulttuurisia sääntöjä, voivat aiheuttaa ”moraalisia paniikkireaktioita”: jokin tapahtuma, toimenpide tai ihmisten käyttäytyminen koetaan uhaksi tai vaaraksi yhteiskunnan arvoille ja intresseille. Vapaa autoilu näyttyy tapauksessa sellaisena intressinä.

### Edistämismahdollisuudet

Haastatteluissa ei varsinaisesti kysytty keinoja sille, miten voitaisiin pehmentää autoilun rajoittamiselle ja pyöräilyn edistämiseksi kielteisesti suhtautuvien paikallisten yrittäjien ja asukkaiden näkemyksiä. Silti kansalaisyhteiskunnasta yleisesti annettiin haastatteluissa runsaasti näkemyksiä, joista kolme olivat viestintään liittyviä toimenpiteitä:

- erityisesti yrittäjille suunnattuja osallistavia työpajoja
- myönteisiä keskustaesimerkkejä muualta
- viesti ”parannetaan kaikkien olosuhteita”

Pyöräilyn edistämispolitiikan suhteen ja sen erityishankkeiden yhteydessä muutamat haastateltavat puolsivat tiiviimmin kuntalaisia/kaupunkilaisia osallistavia työpajoja, joita vetäisivät ammattimaiset vuorovaikutusasiantuntijat. Näiden haastateltavien mukaan työpajoja kannattaisi heidän mukaansa järjestää nimenomaan kivijalkaliikkeiden yrittäjille. Työpajoissa kannattaa erään haastateltavan mukaan tuoda esille myönteisiä keskustaesimerkkejä muista kaupungeista, eli tapauksia, joissa jonkin kaupungin keskustan kävely- ja pyöräilyolosuhteita on merkittävästi edistetty, ja joissa kaupankäynti on menestynyt uudistusten jälkeenkin. Tulisi siis koota tietoa onnistumisista ja epäonnistumisista sekä kaupan kehityksestä muutosten jälkeen.

Ylipäänsä viestinnän tärkeimmän sanoman tulisi olla se, että uudistamalla pyöräilyä ja kävelyä kilpailukykyisemmiksi liikennemuodoiksi parannetaan kaikkien liikkujien yhteistä ympäristöä. On ehkäistävä sellaisia mielikuvia, että parannetaan vain pyöräilijöiden olosuhteita. Sitä, millä keinoin ja kuinka hyvin tässä onnistutaan, on seurantatutkimusten avulla analysoitava. Kansainvälisiä kokemuksia näistä esitettiin edellä.

Nämä yllä olevat haastatteluissa esitetyt keinot ovat tapoja, joilla yritetään välttää avointa konfliktia eri kulkumuotojen välissä. Kirjallisuudessa esiintyy neljäskin tapa rakentaa konfliktitonta legitimizeettiä kestävän liikenteen päätöksiin: kansanäänestys, jota kokeiltiin Tukholman ruuhkamaksujen yhteydessä. Konfliktin välttelyn strategioissa on kuitenkin riski, että syntyvät toimenpiteet ovat hyvinkin heikkoja varsinaisen kestävyuden kannalta (Isaksson & Richardson 2009).

On selvä, että aktiivinen liikkuminen on poliittisesti latautunut teema, koska kestävän liikkumisen argumentti ja autoliikenteen kritiikki koskevat yhteiskuntien perustavanlaatuisia oletuksia autoliikenteen ja taloudellisen kasvun loputtomuudesta. Rationaalinen argumentaatio aktiivisen liikkumisen hyödyistä onnistuu usein heikosti tällaisessa kontekstissa. Esimerkit ja hyvät käytännöt muualta ovat pelkistettyjä versioita alkuperäisestä tilanteesta – niihin vetoaminen uudessa kontekstissa ei aina auta paikallisen konfliktin sovitteluun (Macmillen & Stead 2014).

Haastatteluissa nähtiin, että uudet sukupolvet ajattelevat jo jossakin määrin toisin. Esimerkiksi Länsi-Euroopassa on jo nähty, että uusi sukupolvi arvostaa autonomistusta vähemmän kuin aikaisemmat sukupolvet. Heidän mielestään joka paikkaan ei tarvitse kulkea autolla, koska sen voi tehdä pyöräillen ja kävellen ja samalla saada kuntoilua ja terveyttä kohennetuksi. Toinen haastateltava katsoi, että kunnan kannattaakin, seudun elinvoimaisuutta kehittämällä, houkutellessa nuorempaa, enemmän pyöräilevää väkeä, jonka myötä pyöräilykin lisääntyisi ja luontainen tarve hyvälle pyöräilyinfralle kasvaisi.

Yllä mainittujen ”pehmeiden toimenpiteiden” lisäksi tulisi toteuttaa huolellisesti valmisteltuja aktiivista liikkumista edistäviä ja autoilua rajoittavia kokeiluja kaupunkien keskuksissa, aluksi ehkä vain tietyissä osissa. Näiden toimenpiteiden tehtävänä olisi osoittaa käytännössä, että yrittäjien liikevaihto ei kärsi vaan jopa paranee. Toimenpiteisiin on panostettava riittävästi resursseja, etukäteissuunnittelua ja asianosaisten informointia. Esim. Mikkelin Maaherrankadun kokeilussa kesällä 2019 (ks. sivu 112) opittiin, että kokeilut tulisi jatkossa toteuttaa ajan kanssa, ”tyylikkään tuntuisesti” ja eri osapuolia ajoissa kuullen.

### 4.3.3 Järjestöjen vaikutusmahdollisuudet ja haasteet

Urheilu- ja liikuntaseurojen yhteinen tavoite on edelleen lisätä liikuntaa mahdollisimman laajoissa joukoissa. Liikuntaseurat ovat vuonna 2018 tehdyn tutkimuksen mukaan erittäin hyvissä voimissa. Kymmenen viimeisen vuoden aikana noin puolessa seuroista jäsenmäärä oli kasvanut, ja ne olivat yhä moninaisempia sekä ammattimaisempia toimintatavoiltaan. Liikuntaseurat ovat edelleen myös arvojen välittäjiä: ehkä yllättävästikin niissä liikunnan ja urheilun ulkopuolisten aatteiden merkitys oli jopa vankistunut. Seurojen arvoperustassa nousussa on viime vuosina ollut tasa-arvon ja suvaitsevaisuuden edistäminen sekä

maahanmuuttajien integrointi toimintaan (muuta kuin valtakieliä puhuvien palvelu) (Koski & Mäenpää 2018).

## Nykytila

Pyöräilyasioita edistäviä seuroja tai yhdistyksiä oli Turusen (2019) mukaan vuonna 2018 40 %:ssa kunnista. Suuremmissa kaupungeissa seurat tai yhdistykset olivat yleisempiä. Vuonna 2010 pyöräilyä edistäviä yhdistyksiä oli 28 %:ssa kuntia, mutta tuolloin kysyttiin ainoastaan yhdistyksistä eikä lainkaan seuroista, joten vertailu ei ole täysin luotettava. Yleisimmin kuntien pyöräilyasioita edistivät Suomen Ladun jäsenyhdistykset sekä pyöräily- ja urheiluseurat. Seuraavaksi eniten Turusen tutkimuksessa mainittiin erilaisia kyläyhdistyksiä ja useampaan otteeseen myös Pyöräilykuntien verkosto.

Tärkeimmät aktiiviseen liikkumiseen liittyvät järjestöt ovat Pyöräiliitto ry, Pyöräilykuntien verkosto ry ja Liikenneturva. Pyöräiliitto ry on suomalainen arkipyöräilyn edistämisen ja asiantuntijajärjestö, jolla on paikallistoimintaa lähes koko maassa. Pyöräiliitto ja sen jäsenjärjestöt työskentelevät pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi ja pyöräilyn mahdollistamiseksi kaikille, ja on myös linkki käyttäjien, ympäristön suunnittelijoiden ja siitä päättävien välillä. Pyöräilykuntien verkosto ry on kasvava kuntien, valtion, järjestöjen, yritysten ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöjärjestö, johon kuuluu 137 jäsenkuntaa, 9 ELY-keskusta, yrityksiä ja järjestöjä, yhteensä 170 jäsenyhteisöä. Liikenneturva on vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö, jonka tehtävänä on edistää tieliikenteen turvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja liikennekulttuuriin. (LVM 2018/5)

Kestävän liikenteen järjestöt toimivat tärkeinä verkottajina ja uusien toimintatapojen levittäjinä. (LVM 2018/5) Haastateltavat tunnistivat kolmannen sektorin toimijoiden keskeisen roolin. Esimerkiksi Pyöräiliitto ja Pyöräilykuntien verkosto nähdään positiivisina, aktiivisina toimijoina alalla. Toimijoilla on ollut merkittävä rooli myös kuntatason aloitteiden sekä yhteistyön rakentamisessa sekä uuden tiedon tuottamisessa.

Vaismaan (2014) tutkimuksen mukaan huomattavaa pyöräilyn ”mestari-kaupungeissa” (tutkimuksen edistyneimmät kaupungit) oli, että pyöräilyjärjestöjen ja kaupunkien suunnittelijoiden välillä on hyvä ja tiivis yhteistyö. Tapaamiset ovat säännöllisiä, ja vuorovaikutus on kaksisuuntaista. Palavereissa pohditaan yhdessä, mitä kaupungissa voidaan tehdä pyöräilyn kehittämiseksi. Pyöräilyjärjestöjen edustajat tapaavat myös päätöksentekijöitä ja keskustelevat heidän kanssaan. Kokemus on, että poliitikot kuuntelevat järjestöjä. Yleensä tutkimus näyttää osoittavan, että mitä enemmän kaupunkilaiset osallistuvat pyöräilyn suunnitteluun, sitä parempi pyöräilykokemus/pyöräiltävyys kaupungissa on (Fernandez-Heredia & Fernandez-Sanchez 2020).



Tutkimuksemme haastattelut osoittavat niin ikään, että varsinkin pyöräilyjärjestöt ovat useissa kaupungeissa vahvasti mukana paikallisessa edistämis- ja kampanjatyössä. Joissakin kunnissa pyöräilyjärjestöt ovat pidemmällä aikavälillä vaikuttaneet myös liikennesuunnittelutyöhön. Esimerkiksi Joensuussa ja Jyväskylässä, jossa pyöräilyn kulutapaosuus on suuri, Joensuun pyöräilijät ovat osallistuneet liikennesuunnitelmatyöhön ja kommentoineet suunnitelmia vuosien ajan. Nämä kaupungit, kuten nykyään myös Espoo, ylläpitävät puolestaan aktiivisesti keskusteluyhteyttä järjestöjen suuntaan, tapaamalla niiden edustajia säännöllisesti ja tiedottaen heille ajankohtaisista suunnitelmista. Kokemukset Joensuusta ja Jyväskylältä ovat samansuuntaisia:

***“Yhteistyö eri toimijoiden kanssa on kaupungissa tiivistä. Yhteistyöryhmiä kaupungin sekä [seurojen] välillä on paljon. Työ on ollut myös opettelua puoleen sekä toiseen. Kaupungissa on otettu paljon mallia Hollannista. Myös Helsingin kaupungin suunnitteluohjelmasta löytyy yhtäläisyyksiä.”***

***“Kaupunki on tehnyt pitkään yhteistyötä kolmannen sektorin kanssa: paikallisen pyöräilyseuran ja paikallisen kestävän kehityksen yhdistyksen kanssa. Yhdessä on tehty mm. liikkumisen ohjauksen työtä sekä valtionavustushankkeita. On ollut kansalaisvaikuttamistyötä ja ruohonjuuritason yhteistyötä mm. liikennesuunnittelun osalta. Paikallinen pyöräilyseura käy liikennesuunnitelmia läpi jo varhaisessa vaiheessa. Sitten on yhteisiä projekteja, mm. pyöräilyviikko sekä liikkujan viikko, jotka järjestöt järjestävät. Olemme kaupunkina rahoittamassa ja yhteistyökumppanina mukana.” (kaupunkien haastatteluja)***

Myös järjestöjen puolelta kokemukset ovat haastattelujen perusteella myönteisiä. Yhteistyötä luonnehditaan pääsääntöisesti hyväksi, tietojen mukaan jopa paremmaksi ja kiinteämmäksi kuin muilla paikkakunnilla. Jyväskylän järjestöillä on hyvinkin suoria yhteyksiä kaupungin suuntaan, koska tuntevat vuosien ajalta keskeiset toimijat myös kaupungin taholta.

Jyväskylän paikallisella pyöräilyseuralla ja kestävän kehityksen yhdistyksellä on monipuolinen ja paljon keinoja sisältävä työkalupakki, esim. huolletaan ja lainataan välineitä, tehdään tutuksi lastipyöriä, huolletaan pyöriä, tehdään pyöräilykasvatusta ja annetaan näkyvyyttä pyöräilylle ja toimitaan niin vahtikoirana kuin kannustajana. Pyöräilyseuran toiminta on haastattelujen mukaan omaa kansalaisvaikuttamista ilmaiseksi, ja seura toimii yhteistyössä näissä merkeissä paitsi kaupungin, myös halukkaiden yritysten kanssa. Kaupungin kestävän kehityksen yhdistys puolestaan saa kaupungilta perusrahoitusosuutta, ja sen tehtäviin kuuluu yhtenä yhteistyötoimenpiteenä Euroopan liikkujan viikon koordinoitua toimenpiteitä kaupungissa nimenomaan asukkaiden suuntaan.

Haastatteluissa todettiin, että pyöräilyn ympärillä toimii lukuisia järjestöjä ja verkostoja, mutta kävelyn tueksi ei vastaavanlaisia ole kehittynyt:

***”Suomeen on lähtenyt muodostumaan monitoimijainen pyöräliikenneklusteri. Kehityskulku pyöräilyaktivismista pyöräilyklusteriksi on nähtävissä. Kävelyn edistämiseksi tarvittaisiin vastaavaa.”***

Järjestöt myös järjestävät vuosittaisia valtakunnallisia tapahtumia. Niihin kuuluu Liikkujan viikko syyskuussa ja Pyöräilyviikko toukokuussa. Naisten kymppi ja Helsinki City Marathon, kuten kansainväliset sisartapahtumansakin, ovat urbaaneja tapahtumia, joissa kaupungin kadut näyttävät myös liikunnan ympäristöinä. Kriittiset pyöräretket taas ottavat kantaa pyöräily-ympäristöihin ja niissä on tällä tavoin poliittinen ulottuvuus. Toisaalta käynnissä on jatkuvasti koko valtakunnassa tapahtuvia liikuntakampanjoita, joista jotkut muodostavat jo pitkiä perinteitä. Hyvinä esimerkkeinä näistä ovat Kilometrikisa, pyöräilyn maksuton vuosittainen joukkuetapahtuma, jonka järjestää Pyöräilykuntien verkosto ry, ja Suomi Pyöräilee-kampanja. Uudempia kampanjoita on Pyöräilyliiton järjestämä Pyöräilytalvi, joka painottaa talvipyöräilyn mutkattomuutta ja kannustaa ihmisiä kulkemaan pyörillä ympäri vuoden.<sup>32</sup>

Liikkujan viikkoa vietetään vuosittain syyskuussa. Viikolla kannustetaan ihmisiä pohtimaan omia, arkisia liikkumisvalintoja ja niiden vaikutuksia ympäristöön ja yhteiskuntaan. Viikon varsinaisia viettäjiä ovat kunnat ja kaupungit, mutta tapahtumia voivat järjestää kaikki innokkaat. Tapahtumia on monenlaisia liikkumisen teeman ympäriltä, mutta merkittävien teemapäivä on Auton vapaapäivä, joka on yhteinen koko maassa. Tapahtumanjärjestäjien käytössä on paljon erilaista markkinointimateriaalia, kuten julisteita, bannereita ja teemavideo. Koordinaattorina toimiva Motiva tekee viikolla monipuolisesti valtakunnallista viestintää ja tarjoaa mahdollisuuden osallistua kampanjatuotteiden yhteistilaukseen.<sup>33</sup>

Pyöräilykuntien verkoston vuosittain toukokuussa järjestämän Pyöräilyviikon päätavoite on kannustaa ihmisiä pyöräilemään tuottamalla myönteistä näkyvyyttä ja innostavia tapahtumia sekä muuta toimintaa, joka nostaa pyöräilyn esille eri paikkakunnilla. Valtakunnallisella Pyöräilyviikolla tavoitteena on lisäksi kannustaa ihmisiä pohtimaan omia liikkumisvalintojaan, lisätä ihmisten tietoisuutta pyöräilyn hyödyistä sekä vahvistaa pyöräilyn asemaa liikennesuunnittelutyössä. Pyöräilyviikon tapahtumien järjestämisestä vastaa usein kunta tai kaupunki yhdessä paikallisten pyöräily- ja urheilujärjestöjen, yhdistysten ja yritysten ja muiden asiasta innostuneiden kanssa<sup>34</sup>.

32 <https://xn--pyrilyvuosi-n8a6u.fi/vuodenajat-kampanjat/>

33 [https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava\\_liikenne\\_ja\\_liikkuminen/nain\\_mahdollistat\\_viisaan\\_liikkumisen/kunnat\\_ja\\_kaupungit/euroopan\\_liikkujan\\_viikko](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_mahdollistat_viisaan_liikkumisen/kunnat_ja_kaupungit/euroopan_liikkujan_viikko)

34 Pyöräilykuntien verkoston verkkosivut. <https://xn--pyrilyvuosi-n8a6u.fi/pyorailyviikko/>

**Kuva 6.** Vuoden 2021 Pyöräilyviikko järjestetään 28.8.–5.9. pääteemalla ”Tervetuloa pyöräilijä”.

Lähde: <https://pyorailyvuosi.fi/pyorailyviikko/>



### Mahdollisuudet ja haasteet

Kirjallisuuskatsauksen ja haastattelujen tuloksena on suositeltavaa, että jokainen kaupunki aloittaa yhteistyön paikallisten pyöräilyseurojen ja muiden kestävään liikkumiseen liittyvien seurojen kanssa ja kartoittaa, mitä ne voisivat tehdä lisätäkseen aktiivista liikkumista alueellaan, erityisesti pyöräilyn määrää. Seurat voisivat toteuttaa monenlaisia kampanjoita ja saada niihin kaupungilta tukea. Ne voisivat operoida erityisesti pyörähuollon ja pyöräilykasvatuksen saralla, kohderyhmänä niin yleisten kampanjoiden suuri yleisö kuin täsmällisemmätkin kohderyhmät kuten kiinnostuneet työpaikat ja koulut. Ne voisivat innostaa alueellaan tee-se-itse-henkeä ja siten saada myös itse uusia, maksavia jäseniä.

Haasteeksi järjestöjen toiminnalle voi muodostua joillakin paikkakunnilla vapaaehtoisresssien vähyys, jos pyöräilyseuran jäsenistö on pieni. Rahallisen tuen myöntäminen saattaa joissakin kaupungeissa olla haasteellisempaa kuin toisissa. Myöskään kontakti vieraiden ihmisten kanssa ei välttämättä ole kaikille järjestötoimijoille luontevaa, vaikka suurimmalle osalle olisikin.

Liikunnan ja kunnan seurannan tueksi on varsinkin aivan viime vuosina tullut runsaasti kuntosovelluksia, joista jotkin ovat Suomen kansainvälisiä vientituotteita, ja jotka eivät enää edellytä pyöräilyseuroja ”yhteisön” syntyyn. Eräs sovellus näyttää käyttäjän ”seikkailuhistorian” ja suosittelee uusia reittejä. Toisten käyttäjien kulkemista miljoonista reiteistä luodut valmiit reittiehdotukset tekevät uusien reittien löytämisen vielä helpommaksi. Sovellus vetoaa sekä yhteisön kaipuuseen että yksilösuoritukseen samoissa lauseissa:

***”Yhteisö on eloisa ja monimuotoinen ryhmä, jossa jaetaan päivittäin innostavia tarinoita ja kokemuksia. -- Sovelluksen sosiaalista jakamista voi yksilöllistää – valitse, haluatko jakaa matkan, kalorit, nopeuden, vauhdin, keston, sykkeen, nousun tai jopa huippunopeuden! Sinä päätät!”***

#### 4.3.4 Aktiivisten liikkumismuotojen seuranta

##### Nykytilanne, sen onnistumiset ja esteet

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT) kertoo muutaman vuoden välein<sup>35</sup> eri liikennemuotojen osuuden suuremmissa kaupungeissa. Henkilöliikennetutkimus antaa yleiskuvan liikkumisesta Suomessa ja henkilöliikennematkojen väestöryhmistä sekä ajallisista ja alueellisista eroista. Siinä seurataan sekä matkamääriä että kilometrimääriä. Samoin suurimmat kaupunkiseudut toteuttavat omia alueellisia henkilöliikennetutkimuksiaan. Pienet kunnat eivät kuitenkaan näistä jo tehtävistä tutkimuksista hyödy. Haastattelussa tuotiin painokkaasti esiin, että pitäisi seurata myös fyysisen aktiivisuuden kehitystä väestöryhmittäin.

Seurannan hyötyjä ovat ymmärrys kävelyn ja pyöräilyn erityispiirteistä, parempi tuntemus lähtötasosta, jotta tavoitteiden toteutumista voidaan seurata, mahdollisuus eri kuntien väliseen vertailuun sekä mahdollisuus tarkistaa, ovatko kunnan tavoitteet sopivalla tasolla. Aiheesta on koottu menetelmät ja mittarit, joista kunta voi koota oman kävelyn ja pyöräilyn seurantamittaristonsa (Rantala & Luukkonen 2014). Seurantaa tehdään eri tavoin riippuen tietotarpeista: menettely kunnassa voi kytkeytyä laajempaan kaupunkivisioon, liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, maankäytön suunnitteluun tai vaikkapa liikenneturvalisuussuunnitelmaan. Systematiikka olisi silti tarpeen jatkuvan ja yhdenmukaisen vertailutiedon saamiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn ohella myös kaupunkitilassa oleskelua tulisi mitata ja seurata, jotta saadaan pelkkää liikkumista kokonaisvaltaisempi kuva infrastruktuurin käytöstä ja tilan tarpeesta. (Mt., 13–15.)

Raportissa pyöräilyn edistämisestä Suomen kunnissa käy ilmi, että seuranta ja arviointi on yhä varsin vähäistä suuressa osassa kuntia. Kunnista 21 prosenttia ilmoittaa seuraavansa pyöräliikenteen määrää. Ainoastaan seitsemässä prosentissa kuntia seurattiin pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti eli 93 prosentissa kuntia seurantaa ei ollut lainkaan. (Turunen 2019b) Muita eri osapuolten ylläpitämiä seurantakäytäntöjä on useita: esimerkiksi mainittiin mm. isojen kaupunkien pyöräilybarometrit ja Traficomien valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, LIKES:n kävely ja pyöräilyolosuhteet Suomen kunnissa, Suomen

<sup>35</sup> Henkilöliikennetutkimus on tähän asti toteutettu viiden-kuuden vuoden välein, suunnitella on joka toinen vuosi tehtävä hieman kevennetty tutkimus.

Olympiakomitean Henkilöstöliikuntabarometri sekä THL:n TEA-viisari, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kunnissa. Seurantatieto on kuitenkin hajallaan eikä sitä hyödynnetä riittävästi toimenpiteiden arvioinnissa eikä päätöksenteossa. Kävelyn osalta seuranta kunnissa on vielä heikommassa kantimissa.

**Seurannan hajanaisuus/epäjatkuvuus** vaikeuttaa edistämistyön tuloksellisuuden arviointia. Kun erilaisten edistämistoimien tuloksia ei voida kiistattomasti näyttää, kuntien päättävillä tahoilla on vaikea perustella niiden jatkamista. Kunnissa toivotaankin tietoa vaikuttavuuden arviointimenetelmistä ja arviointitietoa hankkeiden tuloksista. Halutaan tietää lisää kampanjoista, joissa on pystytty muuttamaan kulkutapaosuuksia ja tutkitusti edistetty kävelyä ja pyöräilyä – niistä tulisi tiedottaa ja markkinoida valtakunnallisesti. Kansallisesti tulisi vielä nostaa tahtotilaa seurannan kehittämiseksi ja tulisi toteuttaa edistämishajonnan vaikuttavuuden arviointia ja seurata säännöllisesti tavoitteiden toteutumista. (Haastattelut, kunnat.)

Liikenteen seurannan epäjatkuvuus ja metodologian vaihtelevuus vaikeuttavat kokonaiskuvan saamista sekä skenaarioiden ja ennusteiden laadintaa. (Haastattelut, liikennetutkija.) Seurannan ja menetelmien osaamisessa nähtiin siinäkin puutteita. Kokeneiden asiantuntijoiden siirtyminen eläkkeelle ja konsulttien erilaisten menetelmien vaihtelevuus mainittiin jatkuvuuden haasteina ja esteinä tehokkaalle seurannalle, tilastoinnille ja mallintamiselle.

**Vastuun epäselvyys.** Haastatteluissa kävi ilmi, että asioista hyvin perillä olevilla asiantuntijoillakin oli eri käsityksiä siitä, mille taholle liikenteen seuranta kuuluu. Tiedettiin esimerkiksi, että kävelyn ja pyöräilyn matkaosuuksien kehittymistä seurataan sekä valtakunnallisella että paikallisella tasolla, mutta ei tarkkaan sitä, millä taholla on valtakunnallisesti vastuu seurannasta. Myös kuntien haastatteluissa tuotiin esiin seurannan työläys ja järjestäytymättömyys, jonka seurauksena tieto ei ole ajantasaista ja on usein liian yleisellä tasolla:

*“Seurataan kulkutapaosuuksia mitä valtakunnan tason henkilöliikennetutkimuksissa tulee, ja uutta dataa jos on saatavilla. -- Kävelyn ja pyöräilyn seurannan suhteen on pitkä aika odottaa uuden henkilöliikennetutkimuksen tietoja, ja onhan tutkimus kallista. Pohdimme mitkä olisivat ketteriä ja kustannustehokkaita tapoja kulkutapaosuuksien seurantaan. Vaikka saadaan laskuridataa, se ei kerro kulkutapojen suhteesta toisiinsa.” (Haastattelut, kaupunki.)*

Myös seurantatieto **yksilöiden fyysisestä aktiivisuudesta** on hajanaista. Liikunta- ja terveyssektorin väestötutkimuksissa tehdään monipuolista liikunnan seurantaa, joka kannattaisi liittää myös liikennesektorin käyttöön. Aktiivisen liikkumisen määrää ei nykyisin seurata esimerkiksi kilometrisuoritteina yksilö- tai ryhmätasolla. Terveystutkimuksen ja liikuntasektorin yhteistyöllä olisi mahdollisuus saavuttaa synergiaa.

*Kulkumuoto-osuuksien muutos ei vielä kerro siitä, että muuttuuko liikunta-aktiivisuus, jos esim. samat jo aktiivisesti pyöräilevät henkilöt pyöräilevät vielä vain enemmän, kun on parempi pyörätie alla. Se ei tuo haluttua tulosta väestön liikunta-aktiivisuudessa. (Haastattelut, terveystutkija)*

Neljäntenä heikkoutena nykyisessä käytännössä on **tavoitteiden ja seurannan epäselvä suhde**. Suhteelliset tavoitteet, kuten kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu prosentteina vertailuvuoteen nähden, ovat viestinnällisesti hieman hankalia, eikä toiminnan ohjaus niiden perusteella ole kovinkaan luontevaa. Nykyinen aktiivisen liikkumisen yhteenlaskettu tavoite eli 30 % kasvu vuoden 2030 mennessä lasketaan suhteellisena prosenttina matkamääristä. Tavoitteessa ei ole mukana aktiivisesti liikuttua kilometrisuoritetta eikä sen osalta siis vielä ole systemaattista seurantaa.

### **Mahdollisuudet ja suositukset**

Näkökulmia kävelyn ja pyöräilyn seurannan tarpeisiin ja käyttötapoihin sekä erilaisia menetelmäpaketteja mittareineen ovat esitelleet Rantala & Luukkonen (2014). Mittaaminen ja seuranta ovat heidän mukaansa apuvälineitä johdonmukaiseen suunnitteluun ja kehittämiseen. Kävely- ja pyöräilystrategiat ja niiden edistämiseksi asetetut tavoitteet tulee nähdä osana kunnan liikennestrategiaa, joka edelleen kytkeytyy suurempaan kokonaisuuteen. Seurannan käytännön toteutus riippuukin kunnan toimintatavoista ja olemassa olevista käytännöistä sekä suunnitelmista.

**Seurannan tulisi olla jatkuvaa ja systemaattista.** Seurannassa kannattaa hyödyntää eri tahoilla (esim. liikunta- ja sosiaali- ja terveystoimi) jo olemassa olevaa dataa, ja tämän tiedon kerääminen osaltaan edellyttää ja vahvistaa yhteistyötä kunnassa.

**Pyöräilyn seurantamenetelmät.** Pyöräilyn seurannassa voidaan soveltaa esim. Marianne Turusen ja kumppaneiden laatiman seurantatutkimuksen menetelmää, siinä kysely osoitettiin kuntien pyöräilyn olosuhteista vastaaville tahoille ja työryhmille. (Turunen, toim. 2019) Käytetyssä kyselylomakkeessa on osioita, jotka kävisivät yleisempäänkin tyytyväisyyskyselyyn ainakin pyöräilyn sujuvuuden sekä talviolosuhteiden osalta. Pyöräilyn seurantaan voidaan sisällyttää esimerkiksi seuraavia:

- Pyöräilyn sujuvuus, esimerkiksi viitoitus, liittyminen joukkoliikenteeseen, yhteydet kouluihin, kaappoihin ja keskustoihin
- Pyöräilyn olosuhteet talvella ja talvikunnossapito
- Pyöräväylien pituudet, tyypittely ja ominaisuudet
- Pyöräilyn investoinnit ja määrärahat (Turunen ym. 2019)

Tavallisimmin kävelyn seurannalla ymmärretään suppeasti kävelijämäärien laskentaa ja tilastointia. Hieman laajempi, kansainvälisen Walk21-järjestön kehittämä menetelmä pohjautuu kyselyyn ja tuottaa kaupunkien välillä vertailukelpoista tietoa esimerkiksi kävelyn määrästä, oleskelun määrästä ja lähipalveluiden saavutettavuudesta, henkilökohtaisten tekijöiden ohella. (Mt., 14)

**Big dataan perustuva liikkumistutkimus** tuo uusia mahdollisuuksia. Se on kasvanut nopeasti itse datan ja älypuhelimien yleistymisen myötä noin vuodesta 2007 lähtien (Romanillos ym. 2016). Datan vaikuttavuus päätöksenteon kannalta edellyttää uudenlaista poikkitieteellistä tutkimusta, jossa yhdistetään kokeneet liikennetutkijat ja tietotekniikan sekä tilastotiedon asiantuntijat (Chen ym. 2016). Suuria kävely- ja pyöräilyaineistoja voidaan jatkossa saada paitsi yhteistyöllä puhelinoperaattorien kanssa, myös osallistavilla crowdsourcing-menetelmillä (Smith 2015, Jacquin 2016). Gutierrez Puebla ym. (2019) ehdottavat puhelinten big datan käyttöä erityisesti kävely-ympäristöjen suunnittelua varten. Big datalla voidaan saada kattavampaa aineistoa kuin vaikkapa matkapäiväkirjamenetelmillä. Liikkumisdata paikkaa esimerkiksi eritaustaisten vastaajien huonoa edustavuutta ja lyhyiden kävelymatkojen puuttumista monista kyselyaineistoista. Lisäksi se voi huomioida turistit ja muut vierailijat, joita kansalliset liikennetutkimuskyselyt eivät huomioi.

Haastattelussa Jyväskylän edustajat ehdottivatkin *big datan* käyttöä valtakunnallisissa liikkumistutkimuksissa. Liittyen valtion kasvavaan rooliin liikennejärjestelmän ja liikkumisen tilannekuvan kehittämisessä haastatellut toivoivat mobiilidataan pohjautuvaa valtakunnallista datapankkia:

***”Kuinka me päästään siihen, että jokainen kunta ei rahoittaisi omaansa tai tekisi omanlaistaan mallia? -- Se ei maksaisi kuin pisan meressä budjettimielessä, jos esim. Traficom koordinoitusti teettäisi liikkumistutkimukset kaikille kaupunkiseuduille, ja maksaisi koko lystin. Näin saataisiin hyvää vertailukelpoista dataa läpi Suomen.” (Haastattelut, kaupunki.)***

Jyväskylässä tiedolla johtamista pyritään kehittämään yhteistyössä liikuntatieteilijöiden kanssa siten, että ”tieto, taito ja liike yhdistyy”. Kaupunki pyrkii hyödyntämään esimerkiksi liikuntabarometrin antamaa tietoa, mutta toivoo tarkempaa tietoa *big datasta* toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointia varten.

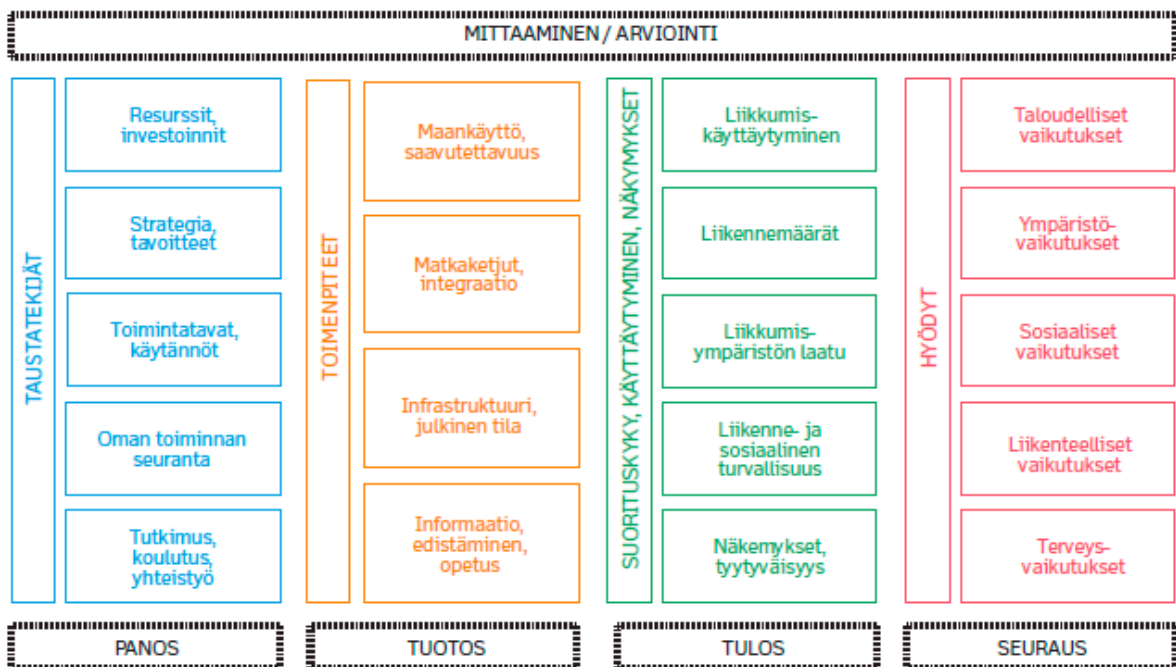
Kiinnostavia uusia *big data* -menetelmiä on kehitteillä esimerkiksi Helsingin yliopiston Digital Geography Labissa. Myös maanmittauslaitos on tutkinut, miten mobiilidatan käyttö mahdollistaa yksilötason käytännön analyysiä ja sen perusteella annettavaa

”tuuppauspalautetta”, jonka haasteena on yksityisyyden ja algoritmien neutraaliuden säilyttäminen (Bergman ja Oksanen 2016)<sup>36</sup>

**Käveltävyyden seuranta.** Tutkijat ovat ehdottaneet uudenlaisia tapoja seurata, kävelyn määrän lisäksi, kävelyn vaikuttavia elementtejä. Ewing ja Handy (2009) käyttivät asiantuntijapaneelia määrittelemään viisi subjektiivista suunnitteluominaisuutta katujen fyysisistä reunaehdoista, joilla voisi olla eniten vaikutuksia käveltävyyteen: mielletävyys (imageability), sulkeutuneisuus (enclosure), ihmisen mittakaava (human scale), läpinäkyvyys (transparency) ja vaihtelevuus (complexity).

**Prosessien seuranta.** Laajimmillaan seuranta voidaan ymmärtää myös hyvin laajana prosessien arviointina. Rantala ym. (2014) esittelevät itse kokonaisvaltaisen kävelyn ja pyöräilyn seurannan periaatteen mittaristoinen. Se pohjautuu useisiin kansainvälisiin hyviin käytäntöihin, vahvimmin mm. ”Kööpenhaminan malliin” sekä sveitsiläisen Daniel Sauterin kehittämiin seurantaan. (Kuva 7)

**Kuva 7.** Kävelyn ja pyöräilyn kokonaisvaltaisen seurannan periaate. (Lähde: Daniel Sauterin pohjalta Rantala ym. 2014, 27.)



36 He tutkivat 50 534 pyöräreittiä Helsingin seudulla mobiilisovelluksen avulla yhteistyössä Amer Sportsin kanssa.



**Näkökulman laajentaminen.** Suhteellisesta parantamisesta tulisi siirtyä kokonaisvaltaiseen kestäväen kehityksen tarkasteluun. Nykyisin aktiivisen liikkumisen osuutta seurataan suhteellisesti eli matkamäärinä suhteessa kaikkiin matkoihin. Tässä seurantatavassa on riski, että toteutuu paradoksaalisia tilanteita, joissa negatiivista kehitystä ei suhteellisten mittareiden takia tunnisteta oikein. Esimerkiksi aktiivisen liikkumisen määrä matkojen määriin suhteutettuna saattaa kasvaa, ja samalla sen osuus matkakilometreistä voisi pienentyä, eikä tätä tunnistettaisi. Sen sijaan, että seurataan lähinnä kulkumuodoilla liikuttuja matkamääriä, kannattaisi harkita mittariksi päivittäisiä keskimääräisiä matkakilometrejä eri kulkumuodoilla. Se antaisi parhaat mahdollisuudet seurata sekä liikunnan kokonaisuutena että liikkumisen hiilidioksidipäästöjä. Päivittäinen kaikkien matkojen pituus (keskiarvo) Suomessa vuonna 2016 oli 40,7 km/päivä/hlö, joista autolla 32 km, joukkoliikenteellä 4,5 km ja aktiivisilla muodoilla vain 1,7 km/päivä/hlö. Tässä valossa aktiivinen liikkuvuus Suomessa oli vuonna 2016 vain 4 % kaikista henkilöliikenteen kilometreistä.

YK:n kestäväen kehityksen tavoitteet (Sustainable Development Goals, SDG) muodostavat yhden päteväen viitekehysten. Aktiivisen liikkumisen edistäminen kannattaa suhteuttaa myös tähän laajempaan viitekehukseen, jossa korostetaan eri tavoitteiden yhteensovittamista ja keskinäisiä riippuvuuksia (Le Blanc 2015). Aktiivisen liikkumisen edistämistä tulisi seurata, sitä koskevat indikaattorit määritellä ja vaikuttavuutta arvioida systeemisellä lähestymistavalla. Tärkeimmät yhteydet liittyvät taloudellisiin hyötyihin ja kustannuksiin (esim. liikenneurauhkien vähentämisessä), fyysisen liikkumisen terveysvaikutuksiin, liikenneturvallisuuteen ja ilmanlaatuun (kansanterveys) sekä ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja sopeutumiseen.

**Taloudelliset ja sosiaaliset indikaattorit.** Jotta voitaisiin havainnollisesti seurata, millä painoarvolla kestävää liikennettä edistetään, tulisi hyödyntää myös taloudellisia indikaattoreita. Yksinkertaisia mutta mielekkäitä synergioita voi syntyä luomalla taloudellisia indikaattoreita em. teema-alueilta (liikenteen sujuvuus, kansanterveys, ilmastonmuutos) ja hakea niitä, joilla on positiivinen korrelaatio. HEAT- ja Bikenomics-menetelmät tarjoavat työkaluja tähän. (Mm. Liimatainen ym. 2016) Kävelyn ja pyöräilyn taloudellisten investointien seuranta on toki myös olennaista ja sisältyykin em. Rantalalan ja Luukkosen kattavaan näkökulmaan. Esimerkiksi Irlannin tasavallan liikennepoliittisten linjausten mukaan kävely- ja pyöräinvestointeja seurataan suhteessa koko infrabudjettiin<sup>37</sup>.

37 a) Liikenneinfrastruktuuri: aktiivista liikkumista palvelevien investointien prosenttiosuus erikseen kävelyn ja pyöräilyn osalta. Irlanti ilmoitti vuonna 2020 jakavansa 10 prosenttia infrastruktuuriinbudjetistaan pyöräilyyn ja toiset 10 prosenttia kävelyhankkeisiin. Nämä yhteenlaskettuina toimivat aktiivisen liikkumisen infrastruktuuri-investointien tavoitteena/mittarina/indikaattorina. b) Rahoitus: investoinnit julkisen liikenteen infrastruktuuriin suhteessa investointeihin uusiin teihin. Irlannin hallitus on sitoutunut sijoittamaan uuden julkisen liikenteen infrastruktuuriin ja uusien teiden rakentamiseen suhteessa 2:1 koko toiminta-aikanaan.

Sosiaaliin indikaattoreihin liittyy myös sukupuoli - naisten osuus pyöräilijöistä on suurempi (LVM 2018/5), joten myös sukupuolen tulisi olla muuttujana seurannassa. Passiivisen elämäntavan aiheuttamat terveysriskit eivät myöskään keskity eniten autoileviin, vaan heikommassa sosioekonomisessa asemassa oleviin ihmisiin. Siirtymistä kestäväan liikkuvuuteen on juurrutettava tavalla, joka lisää sosiaalista tasa-arvoa: varmistamalla esteettömyys eri liikkujaryhmien kannalta ja eri ryhmille mahdollisimman yhtäläiset mahdollisuudet päästä palveluihin, työpaikoille ja muihin kohteisiin turvallisesti, yhtenäistä kävely- ja pyöräilyverkostoa käyttäen. Pitää huomioida, ettei kaikilla ole mahdollisuutta esimerkiksi pyöräillä mukavasti työpaikalleen esimerkiksi työvuorojen, asuinpaikan tai asuntojen hintatason vuoksi. Sosiaalisesta näkökulmasta tarkasteltuna olennaisia ovat aktiivisen liikkumisen muita kulkumuotoja matalammat yhteiskunnalliset kustannukset. Siksi sillä on synergioita ainakin ilmastotoimien (SCG 13) ja eriarvoisuuden vähentämisen (SDG 10) kanssa (Zinkernagel ym. 2018).

## 4.4 Työpaikat kävelyn ja pyöräilyn edistäjinä

### 4.4.1 Nykytilanne

Työpaikat ovat tärkeitä toimijoita aktiivisen liikkumisen edistämiseksi. Matka kotoa työpaikalle on (ennen koronaviruspandemiaa) ollut pääsääntöisesti normi viitenä päivänä viikossa, ja kotiperäiset työmatkat ovat muodostaneet merkittävän osan kaikesta päivittäisestä liikkumisesta. Siksi on erittäin tärkeää, että työpaikat ovat kytkeytyneitä mukaan aktiivisen liikkumisen edistämiseen, ja että se on huomioitu työpaikan ympäristössä ja olosuhteissa.

Työpaikkojen roolia aktiivisen liikkumisen edistäjänä ei käsitellä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5) omana aiheenaan, vaan liikkumisen ohjauksen yhteydessä. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on työntekijöiden kulkutapavalintoihin vaikuttaminen kestävien kulkumuotojen käyttöön kannustamalla ja ohjaamalla. Työpaikkojen liikkumiseen liittyvien toimijoiden määrä on kohtalaisen suuri ja monimuotoinen. Liikkumisen ohjausta tekevät yhteistyössä työpaikkojen kanssa sekä julkisen, yksityisen että kolmannen sektorin toimijat. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksella on saatu aikaan hyviä tuloksia, jopa 38 prosenttiyksikön vähennyksiä henkilöautoilun kulkumuoto-osuuteen. (LVM 2018/5)

### Nykyisen työmatkaliikkumisen määrät ja niiden seuranta

Työmatkoilla tarkoitetaan henkilöliikennetutkimuksessa työn ja kodin välisiä matkoja. Työmatkat ovat pääsääntöisesti työntekijän itse maksamia ja ne tehdään omalla ajalla. Työasiamatkalla puolestaan tarkoitetaan työnantajan maksamaa, yleensä työajalla tehtyä matkaa. (Traficom, Faktakortti HLT 2016)

Traficomien mukaan työssäkäyvät täysi-ikäiset Suomessa asuvat ihmiset tekivät vuoden 2016 aikana keskimäärin hieman alle 300 työmatkaa, mikä vastaa noin 150 meno-paluumatkaa. Työmatkoista 31 % tehtiin kestäväillä liikkumismuodoilla eli kävellen (9 %), pyörällä (10 %) tai joukkoliikenteellä (12 %). Työasiamatkoilla kestävien liikkumismuotojen osuus jäi 14 %:iin. Muiden kulkutapojen osuus työasiamatkoista on yhteensä 8 %. Ammattiautoilu ei sisällynyt tutkimukseen mutta esimerkiksi henkilömatkat työkohteeseen sisältyivät. (Traficom, Faktakortti HLT 2016)

Entisen Liikenneviraston mukaan ansiotyössä käyvien matkasuorite kulkutavoittain oli vuonna 2016 jalankululle 1,0 %, pyöräilylle 0,8 %, bussiliikenteelle 2,8 %, raideliikenteelle 2,8–2,9 %, henkilöautolle kuljettajana 35 – 36 %, henkilöautolle matkustajana 7,7–8,0 % ja muille liikennemuodoille 3,1–3,2 %. Matkasuoritetta mitattiin sekä työviikon aikana tehtyjen etätöypäivien että työn luonteen (kodin ulkopuolinen työ, työ kotoa käsin, liikkuva työ) mukaan. Myös matkojen määrää mitattiin, ja siinä tilastossa ansiotyössä käyvä teki päivittäin keskimäärin 3,1 matkaa, joista 0,55 tehtiin jalan, 0,19 pyörällä, 0,13 bussilla, 0,09 raideliikenteellä, 1,77 henkilöautolla kuljettajana, 0,3 henkilöautolle matkustajana ja 0,06 muulla liikennemuodolla. (LiVi 2018/1a)

Useilla haastattelemillamme työpaikoilla seurattiin työntekijöiden työmatkaliikkumisen kulkutapajakaumaa kyselyn avulla. Tällainen kysely on ollut näillä työpaikoilla joko kertaluonteinen, kausittainen tai tietynä vuonna tietyn projektin tai muutoksen yhteydessä toteutettu. Mitatut työmatkojen kulkutapajakaumat eri liikennemuodoille vaihtelivat eri työpaikoilla suuresti. Yksistään kävelyllä mitatut kulkutapaosuudet vaihtelivat välillä 4–11 % ja yksistään pyöräilyllä mitatut osuudet välillä 20–27 %. Nämä ja kävelyllä ja pyöräilyllä yhteensä mitatut osuudet huomioiden aktiivisen liikkumisen kulkutapaosuus vaihteli välillä 24–38 %. Autolle mitatut kulkutapaosuudet puolestaan vaihtelivat välillä 52–64 %. Vain yhdellä työpaikalla oli saatavilla mittauksia sekä ennen että jälkeen tietyn tärkeän kulkumuotojakaumaan vaikuttaneen uudistuksen. Joillakin työpaikoilla, joilla kulkumuotoa ei ole mitattu ollenkaan, on arvioitu että pyöräilyn kulkumuoto-osuus on lisääntynyt rohkaisukampanjoiden, työsuhdepyörrien tai pyörähuollon vaikutuksesta.

Myös työasiointipyörät ovat olleet joillekin työpaikoille onnistunut hankinta runsaalla ajokilometrimäärällä mitattuna. Tutkimus osoittaa, että työpaikkojen tarjoamat pyörät vaikuttavat merkittävästi aktiivisen liikkumisen kasvuun myös vapaa-ajan käytössä. Cairns ym. (2015) raportoivat kahden vuoden kokeilun tuloksista kahdella Brightonin työpaikalla, joissa 80 työntekijää sai lainata ilmaiseksi sähköpyörän. 3/4 kokeilijoista käytti sähköpyörää vähintään kerran viikossa, ja heidän autoliikennekilometrinsä vähenivät 20 %. Cairns ym. korostivat myös, että sähköpyörä voi innostaa liikkumaan ihmisiä, jotka eivät yleensä liiku tai joilla on ylipainoa. He myös todistivat, että maksuton sähköpyörän käyttö vaikutti kokeiluryhmän fyysiseen toimintakykyyn (jonka 59 % kokeilijoista koki parantuneen) sekä

ryhmän pyöräilymyönteisyyteen – loppukyselyn mukaan 73 % kokeilijoista jatkaisi pyöräilyä vähintään kerran viikossa, jos heillä olisi pääsy sähköpyörän käyttöön.

Tämän tutkimuksen haastattelut tehtiin koronaviruspandemian aikana, joka vähensi merkittävästi työmatkaliikkumista varsinkin joukkoliikenteellä. Autoilu lisääntyi. Siksi eräällä haastatellulla työpaikalla autopysäköinnin ehtoja lievennettiin: pysäköintiä oli etätyösuositusten myötä vähemmän eikä sitä ollut tarvetta rajoittaa, ja haluttiin olla solidaarisia niille, jotka joutuivat tulemaan koronasta huolimatta työpaikalle. Pysäköinti lähinnä ulko-ovea maksaa pysäköijälle normaaliaikoina eniten, mutta nyt koettiin tarpeelliseksi päästää autoilijat solidaarisuussyistä pysäköimään mahdollisimman edullisesti, kun valtakunnallisissa suosituksissa haluttiin tartuntavaaran vuoksi ihmisiä pois joukkoliikenteestä. Koronan jälkeen on tarkoitus palata maksullisen pysäköinnin käytäntöön.

### Työmatkaliikkumisen vastuutus ja hallinnollinen edistäminen

Työmatkaliikkuminen on monilla haastatteleillamme työpaikoilla vastuutettu jonkinlaiselle työryhmälle tai toimikunnalle, kuten ”paikallisjohtoryhmä”, ”Fiksuja valintoja -työryhmä” tai ”henkilöstöpalvelutoimikunta”. Joskus on olemassa strateginen tavoite, että edistetään työmatkaliikenteen kehittämistä, ja toisinaan työmatkaliikkumista on mietitty osana työpaikan työhyvinvointisuunnitelmaa. Toisilla työpaikoilla asia ei ole erityisesti vastuutettu kenellekään, eikä erillistä työpaikkaliikennesuunnitelmaa ole kovin monissa yrityksissä.

Toisinaan työmatkaliikkumisen sanotaan osaltaan vaikuttaneen yrityksen toimitilojen sijoittumiseen. Näin on ollut esim. tapauksissa, joissa yritys on muuttanut kaupungin laidoilta parempien kulkuyhteyksien äärelle. Monilla työpaikoilla työnantaja rohkaisee pyöräilyyn kampanjoilla, aamupalatarjoilulla, harrastekerholla ja pyörähuoltomahdollisuuksilla.

### Kävelyä ja pyöräilyä edistävät yksittäiset toimenpiteet

Seuraavaksi käydään läpi yksittäisten kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden tilanne haastatteleillamme työpaikoilla, joista useimmat edustavat Suomen parhaita käytäntöjä aktiivisen liikkumisen edistämisen suhteen.

**Pyöräpysäköinnin olosuhteita** ovat useat työpaikat parantaneet viime vuosina. Erään tehtaan kaikissa osissa on pyörätelineitä katosten alla. Joillakin työpaikoilla on lukolla avautuvia pyörien sisäsäilytystiloja tai ulkopuolella kameravalvottu kaupungin pyöräpysäköintipaikka. Joillakin on ulkopaikkojen lisäksi eteisessä seinätelineitä muutamalle pyörälle.

**Suihku- ja pukuhuonetilat** vastanneilla työpaikoilla ovat joko erinomaisella tasolla tai niitä on viime vuosina parannettu. Osalla näin on ollut niin entisellä kuin nykyiselläkin toimipaikalla. Eräällä työpaikalla on käytössä myös hiustenkuivaajat ja pyöräilijöille pyyhepalvelu.

**Työasiointipyöriä** on useilla työpaikoilla 1–3 kpl. Monesti yksi niistä on sähköpyörä. Erään tehtaan alueella on yleensä tarkoituskäyttöön, että sukkuloidaan juuri pyörällä tehtaan eri rakennusten välillä, ja siellä yhteiskäyttöpyöriä on jopa noin 20 kpl. Yhdellä työpaikalla oli aikaisemmin yhteiskäyttöpyöriä erityisprojektin yhteydessä. Toisella työpaikalla yhteiskäyttöpyöriä ei ollut lainkaan ja syyksi kerrottiin, että yrityksellä on asiakkaita ympäri Suomea ja jonkin verran työsuhdeautoja asiakkaiden tapaamiskäyntejä varten.

**Pyörähuollon** järjestämisestä on usea työpaikka sopinut paikallisen pyöräilyseuran kanssa, joko vuosittaisten pyörätapahtumien tai teemaviikkojen yhteydessä, viikoittain korjauskontin kautta tai yhteistyökumppanin kautta jatkuvasti. Yksi työpaikka on neuvotellut työntekijöilleen alennuksia, toisissa huoltopalvelu tarjotaan työntekijöille maksutta. Sillä työpaikalla, jolla on työsuhdepyöriä, pyörähuoltotoiminta sisältyy sopimukseen. Yhdellä työpaikalla pyörähuolto tapahtuu isossa sisävarastossa, joka on henkilökunnan käytössä joko omatoimiseen pyörähuoltoon tai ammattilaispalveluun, ja omatoimiseen huoltoon on tarjolla tarvikkeita ja välineitä.

**Autopysäköinnin rajoittamista tai maksullistamista** harjoitettiin kahdella työpaikalla. Toisella niistä maksetaan pysäköinnistä käytön mukaan, ei siis ole kiinteää kuukausimaksua. Eri alueille eri etäisyydellä sisäänkäynneistä on eri maksut, ja pysäköintiä saavat käyttää kaikki tasavertaisesti riippumatta asuinpaikasta. Maltilliset pysäköinnistä kertyvät tulot käytetään työsuhdematkalippujen muodossa. Toisella pysäköinnin maksullistavalla työpaikalla on tavoite tehdä kuten valtio työnantajana, kun valtio ei maksa eikä anna ilmaista autopaikkaa. Tällä työpaikalla kaikki pysäköijät maksavat pysäköinnistään ainakin osaksi itse. Muilla työpaikoilla, joilla pysäköinti on maksutonta, osassa on hieman pohdittu sen maksullistamista. Yhdellä työpaikalla osa pysäköintipaikoista on muutettu henkilömerkityistä paikoista kiekkoapaikoiksi, mutta toisaalta on silti työpaikan tarroilla merkittyjä paikkoja, joilla ei ole edes aikarajaa. Yhdellä työpaikalla on lähes välttämätöntä päästä autolla töihin, koska työssäkäyntialue on 100 km, ja kestävien liikennemuotojen suhteen lähdetään enemmän kannustamisesta kuin rankaisemisesta.

**Kimppakyytien tai yhteiskäyttöautoilun** mahdollisuuksia ei ole haastatelluilla työpaikoilla juurikaan lisätty. Yhdellä työpaikalla oli kimppakyytisovellus, mutta se ei valitettavasti ole enää käytössä, koska pilottihankkeen päättymisen jälkeen yhteistyökumppani ei tehnyt sille uutta versiota. Tällä työpaikalla on nyt kuusi kimppakyytipaikkaa pihan parhailta paikoilla, ja niitä voidaan edelleen lisätä. Kannustimia kimppakyytien siivittämiseen on pohdittu. Yhdellä työpaikalla kimppakyytiä käyttävät työntekijät tuntevat toisensa

jo hyvin, joten erillistä järjestelmää ei katsota tarvittavan. Muillakaan työpaikoilla kimppakyydit eivät olleet syntyneet työnantajan aloitteesta.

**Kävelyn ja pyöräilyn mukaan ottaminen osaksi työntekoa ja työpäivää** ei ole kovin yleistä haastatelluilla työpaikoilla. Muutama työpaikka tosin ilmoittaa kävelypalavereja olleen, yhdellä niistä vain koronaviruspandemian aikana, ja toisella lähinnä esimiesten kesken keväällä ja kesällä. Yhdellä työpaikalla on toisinaan tehty asiakas- tai työmaakäyntejä kävellen tai yhteiskäyttöpyörällä.

**Aktiivisen liikkumisen tapahtumia, kampanjoita tai harrastusmahdollisuuksia** on järjestetty useilla työpaikoilla. Yksi työpaikka rahoittaa pyöräilykerhoa työpaikan yhteydessä ja nostaa sen tapahtumia esiin ympäri vuoden. Työhyvinvointitempauksia tai työhyvinvointipäiviä on muutamilla työpaikoilla. Lisäksi joillakin työpaikoilla on juoksutapahtumia, maastopyörätapahtumia, lihaskuntojumppaa, liikkuvuustreenejä, kilpailuja ja muita vapaa-ajan tapahtumia. Yhdellä työpaikalla on säännöllisesti touko-kesäkuussa henkilöstölle suunnattu pyöräilykampanja.

**Kilometrikisaan** ovat useimmat haastatellut työpaikat osallistuneet, yksi niistä jo kuuden vuoden ajan. Yhdellä työpaikalla kommentoitiin, että sen johto ei ole henkilökohtaisesti kuitenkaan näyttänyt esimerkkiä. Toisella työpaikalla on ollut yhtiötasoisesti muitakin kilpailuja, kuten yhtiön oma sisäinen mutta globaali liikuntakisa.

**Lähiympäristöä on paranneltu kävely- ja pyöräily-ystävälliseksi** haastateltujen työpaikkojen läheisyydessä jossain määrin. Yhdellä niistä on pyöräteitä tehdasalueen sisälläkin. Toisen työpaikan ohi kulkee pyöräilyn laatukäytävä. Yhden työpaikan tontin nurkalle tehdään alikulkutunneli. Yksi työpaikka sijaitsee uudella työpaikka-alueella, jossa yleisesti panostetaan kävelyn ja pyöräilyyn. Tietyllä työpaikka-alueella erityisiä sisäisiä kävelyreittejä ja -kylttejä on suunniteltu mutta ei vielä toteutettu.

**Liikkumispalvelupaketteja**, kuten MaaS, ei ole hyödynnetty millään työpaikalla. Joillakin työpaikoilla ei edes tiedetty, mitä ne ovat. Yhdellä työpaikalla luultiin käsitteen tarkoittavan työsuhdematkalippuja ja toisessa liikunnanohjauspaketteja.

#### 4.4.2 Onnistuneita käytäntöjä

Seuraavaksi esitellään haastateltujen työpaikkojen lupaavimpia järjestelyjä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, jotka samalla toimivat mahdollisuuksina muillekin työpaikoille. Myös järjestelyjen kohtaamat haasteet esitellään näiden yhteydessä.

## Onnistunut käytäntö 1: Maksullinen henkilöstöpysäköinti, Valmet, Jyväskylä

Jyväskylän kaupunki otti Valmetiin yhteyttä 2016 johtuen ympäristön pysäköintiolosuhteiden muuttumisesta, ja tarjosi Valmetille konsulttia käyttöön pariksi kuukaudeksi ehdottamaan muutoksia pysäköinnin järjestämisessä ja tekemään mm. henkilöstökysely. Valmetin Jyväskylän toimipiste päätti 2017, että oli aika ruveta tukemaan muita liikennemuotoja kuin autoilua ja tekemään pysäköinti maksulliseksi (lähelle ovea 1,5–2 €/pv ja kauempana 0,5–1 €/pv), ei kiinteitä kuukausimaksuja. Maltilliset pysäköinnistä kertyvät tulot käytetään työsuhdematkalippujen muodossa.

Valmetilla ei ole tätä muualla käytössä. Käytäntö oli mahdollinen siksi, että sitä pyörittään suljetun talouden kautta. Työsuhdematkalippukaan ei ole Valmetin yleisessä etuvalikoimassa, vaan pelkästään Jyväskylän toimipisteessä. Käytäntö aiheutti ihmettelyä niin muissa toimipisteissä kuin oman toimipisteen autoilijoiden piirissä. Sitä kuitenkin perusteltiin sillä, että työpiste sijaitsee kantakaupungissa ja halutaan tuoda esiin työmatkaliikkumisen merkittäviä terveysvaikutuksia, eikä haluta tukea vain autoilijoita antamalla ilmaista pysäköintiä. Toimintatavasta on kerrottu muille Valmetin yksiköille avoimesti.

Käytännöllä on ollut selkeitä vaikutuksia. Vuodesta 2016 vuoteen 2018 pyöräilyn osuus on kasvanut 25 %:lla (20 %:sta 24 %:iin), kävelyn osuus on kasvanut 18 %:lla (4,3 %:sta 4,9 %:iin), joukkoliikenteen osuus on kasvanut 118 %:lla (1,6 %:sta 3,5 %:iin) ja autoilun osuus on laskenut 12 %:lla (64 %:sta 56 %:iin). Autopysäköinnin saattamista maksulliseksi pidetään ko. työpaikalla selkeästi tärkeimpänä toimenpiteenä, jolla on lisätty aktiivista liikuttamista. Vastuuhenkilöiden mielestä pelkällä valistuksella ei ole merkitystä, mutta ”rahan pistäminen peliin” auttaa.

Autopysäköinnin maksullisuus oli hyvin haasteellista toteuttaa. Haasteellista oli jo pelkästään se, että saatiin järjestelmä toimimaan ja ihmiset käyttämään sitä. Monille työntekijöille uusien järjestelmien käyttöönotto oli vaikeaa. Viestintä oli uudistuksessa erittäin tärkeää, ja myös prosessin koordinointi yhteistyökumppanien kanssa. Palautteen pohjalta voisi arvioida, että henkilökunnassa on suunnilleen yhtä paljon muutoksia vastustajia kuin sen kannattajia. Palautetta vastuuhenkilöt ovat saaneet runsaasti, osa vastustajista tyytyi tilanteeseen hiljaa ja osa reagoi voimakkaasti muutokseen ja koki sen epäreiluna autoilijoita kohtaan. Tyytymättömyyttä ilmeni myös vuoden 2017 metalliosaston lakon yhteydessä, joskaan pysäköinnin maksullisuus ei ollut pääasiallinen tyytymättömyyden syy.

Toimenpiteitä miettivä työryhmä oli laaja, mikä osoittautui erittäin tärkeäksi kaikkien tahojen äänen kuulumisen kannalta. Työryhmässä oli paikallisjohdon lisäksi myös henkilöstön, työterveyden ja työsuojelun edustajia. Henkilöstön edustajien rooli oli hieman vaikea, koska heidän piti, uudistuksen tarpeellisuutta ymmärtävinä, kuitenkin myös ajaa henkilöstön näkökulmia.

## **Onnistunut käytäntö 2: Työsuhdepolkupyörä ja yhteiskäyttöisen sähköpyörän hankinta työasiointiin, Arkkitehtipalvelu, Lahti**

Arkkitehtiyritys Arkkitehtipalvelun toimistossa on vanhastaan ollut työsuhdepolkupyörät käytössä. Työntekijä on voinut valita mieleisensä enintään tuhannen euron arvoisen pyörän, joka etu on lisätty palkan päälle ja maksettu verotusarvon mukaisesti. Kolmen vuoden jälkeen on ollut kolme vaihtoehtoa: sen voi lunastaa itselleen 10 %:lla hankintahinnasta, sen voi jättää yrityksen omistukseen tai voi jatkaa sen huoltosopimusta.

Vuonna 2017 oli Fiksusti töihin -hankkeen yhteydessä jaettavana lahtelaisille yrityksille 3000 €, jolloin jokainen kiinnostunut yritys sai esittää oman ideansa siitä, miten se osallistuisi kestävästä työmatkaliikkumisen edistämiseen. Arkkitehtipalvelun Lahden-toimisto teki ehdotuksen yhteiskäyttöisestä sähköpyörästä ja voitti kilpailussa palkintosummana 1000 €. Ennen kilpailua Arkkitehtipalvelussa arvioitiin yhteiskäyttöpyörän tarpeellisuutta, koska työpaikalla oli jo käytössä työsuhdepyöräkäytäntö. Kilpailusta saadun palkintosumman myötä yritys hankki yhteiskäyttöisensä sähköpyörän ja sijoitti sen toimiston eteisaulaan, jolloin se on asiakkaidenkin nähtävillä ja kokeiltavana.

Yhteiskäyttöisen sähköpyörän hankkimisen ja työsuhdepyöräkäytännön jälkeen arvioidaan pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvästi lisääntyneen. Tätä ei ole kuitenkaan mitattu, sillä työpaikalla ei ole vielä järjestetty työmatkakyselyä. Työasiointipyörälle on kertynyt kolmessa vuodessa 8500 km ajoa, ja lisäksi sen arvioidaan tuovan innostavalla tavalla yritykselle hyvää mainosta.

Yhteiskäyttöisen sähköpyörän hankinnan haasteena oli se, että se oli yrityksessä uusi asia, joka vaati henkilöstöltä hyvät perustelut ja tietoisuuden lisäämistä, jotta investointi ja panostus voitaisiin tehdä. Myös siitä on huolehdittava, että mahdollistetaan tasapuoliset palvelut kaikille eikä pelkästään esim. erityisen aktiivisille pyöräilijöille. Olennaista sähköpyörän hankinnassa voidaan todeta olleen ruohonjuuritasolla toimiva motivoitunut ihminen, joka sai idean ja joka edisti sitä aktiivisesti.

## **Onnistunut käytäntö 3: Henkilöstölle suunnattu pyöräilyynrohkaisukampanja, Stora Enso, Oulu**

Stora Enson Oulun-tuotantolaitos on vuosia suunnannut henkilöstölleen jokakeväistä kampanjaa, jossa rohkaistaan pyöräilyyn. Laitoksen yhteydessä toimivat sekä Stora Enso itse että kunnossapitoyhtiö Efora, yhteensä noin 300 työntekijää. Tietyn 4 viikon aikana (viimeksi 18.5.–14.6.2020) näiden yritysten työntekijät saavat ilmoittaa pyöräilemänsä kilometrimäärän erityisen verkkosivun kautta. Samalla kampanjakutsuviesti kehottaa pyöräilemään myös esim. ostosmatkoja ja käyttämään kypärää. Stora Enso on lisäksi ottanut vuoden 2021 aikana käyttöön uuden verottoman työsuhdepolkupyöräedun.



Kampanjassa osallistujien kesken arvotaan palkinto, joka on esim. lahjakortti välineliikkeen tai EasyBreak-saldoa tietyn rahasumman edestä. Kannustimella herätellään työntekijöitä aktiiviseen liikkumiseen. Kilpailussa on ollut mukana useita kymmeniä työntekijöitä. Kilpailun vaikutuksia ei ole analysoitu tarkemmin, koska sen mittaamiseen ei ole ollut resursseja. Mittaamisen voisi tulevaisuudessa hoitaa esim. tutkintotyönä.

Itse kampanja ei juuri ole sisältänyt haasteita. Mutta haasteellista olisi sen sijaan yhteisten tapahtumien järjestäminen. Monet työntekijät työskentelevät vuorotyössä, joten yhteisten tapahtumien järjestäminen ja aikatauluttaminen on haasteellista.

#### **Onnistunut käytäntö 4: Harrastekerho ja yhteistyötä pyöräilyseuran kanssa, Landis+Gyr, Jyväskylä**

Integroituja energianhallintaratkaisuja toimittavassa Landis+Gyr Oy:ssä toimii henkilöstön pyörittämä harraste- ja kulttuurikerho Virtapiiri, jonka jäseniä on koko henkilöstö. Virtapiirin yhtenä osana on Fillarikerho, joka järjestää ympäri vuoden pyöräily- ja pyöränhuoltotapahtumia. Henkilöstö ottaa osaa myös kilometrikisaan ja Fillarikerhon toimintaa on linkitetty mm. kansalliseen energiansäästöviikkoon.

Virtapiirin Fillarikerho tekee paljon yhteistyötä Jyväskylän pyöräilyseura JYPS:n kanssa, joka on järjestänyt pyörähuoltotoimintaa yrityksen omissa tiloissa ja toimittanut erilaisia pyöriä kokeiltaviksi. Landis+Gyrin uudet toimitilat on myös suunniteltu työmatkapyöräilyhuomioiden ja pyörille löytyy lämmintä säilytystilaa.

Kulkumuotojakauman seuranta tehdään kyselyillä. Pyöräilyn esillä pitämisellä ja siihen rohkaisemisella on vastuuhenkilöiden mielestä ollut silmämääräistä myönteistä vaikutusta pyöräilyn osuuteen. Merkitystä on epäilemättä ollut myös pyöräilyseuran kanssa tehdyillä toimenpiteillä, kilometrikisalla sekä erinomaisen laadukkaalla pyörien säilytyspaikalla, joita Kankaan alueella on yleisestikin.

Itse kerhon perustamiseen ja yhteistyöhön JYPS:n kanssa ei ole juuri liittynyt haasteita. Yrityksen liikkumishaasteet liittyvät korona-ajan ennustamattomuuteen, pysäköintipaikkojen riittävyyteen normaalitilanteessa ja Kankaan yrittäjäalueen keskeneräisyyteen esim. joukkoliikenteen osalta. Joukkoliikenteen osalta odotetaan, että se saadaan täysin operatiiviseksi ja bussi pysähtyy tulevaisuudessa työpaikan oven eteen.

## **Onnistunut käytäntö 5: Pyörähuoltomahdollisuudet, Kanta-Hämeen sairaanhoitopiiri, Hämeenlinna**

Kanta-Hämeen sairaanhoitopiiri Hämeenlinnassa alkoi kehittää omaa työmatkaliikennettään konsultin laatiman työpaikkaliikennesuunnitelman kautta. Siinä päätavoitteena oli vapauttaa sairaalan autopsäköintitilaa henkilökunnalta asiakkaiden käyttöön. Suunnitelman päätoimenpiteenä on ollut työsuhdematkalipun käyttöönotto, mutta erityisempänä piirteenä nostamme tässä esiin panostamisen pyörähuoltoon, mitä valtiokin tuki.

Ison sisävaraston yhteydessä olevat pyörähuoltotilat ovat henkilökunnan käytössä oma-toimiseen pyörähuoltoon, tiloissa on saatavilla tarvikkeita ja välineitä. Pyörähuoltoon voi myös käyttää ammattilaisen palveluja, sillä sairaalalla on yhteistyösopimus pyörähuoltoryrittäjän kanssa. Yrittäjä maksaa sairaalalle kohtuullista vuokraa huoltotilasta, ja jokainen työntekijä maksaa itse pyörähuollostaan. Sairaala tuki pyörähuoltotoimintaa seuraavasti: siellä työskentelevä siviilipalvelushenkilö annettiin pyörähuoltoryrittäjän käyttöön yhdeksi vuodeksi avustavaksi pyörämekaanikoksi, kunnes yrittäjä sai toiminnan kannattavaksi ja pystyi palkkaamaan ulkopuolisen mekaanikon.

Pyörähuollon kehittäminen on vastuuhenkilön arvion mukaan ollut luultavasti varsin vaikuttava toimenpide, ja on voinut lisätä työmatkapyöräilijöiden määrää. Toisaalta tällä hetkellä ei seurantaakaan tehdä muulle kuin työsuhdematkalippujen latauksille. Myöskään terveysvaikutuksia ei ole ollut mahdollista selvittää.

Pyörähuoltoon panostamisessa ei ole juuri ollut haasteita. Tyytymättömyyttä ei ole ilmennyt, hinnat ovat kohtuulliset ja palvelu on laadukasta. Positiivista palautetta pyörähuollosta tulee jatkuvasti, toisin kuin joukkoliikenteestä sen sujumattomuuden vuoksi. Pyörähuollon laajentamiseenkaan toisaalta ei ole resursseja. Vastuuhenkilön puuttuvat aikaresurssit on toiminnan suurin haaste muidenkin mahdollisten kehittämistoimenpiteiden osalta. Mihinkään sellaiseen ei ole mahdollista ryhtyä, joka vaatisi ylimääräistä työpanosta tai rahaa, kuten esim. suihkutilojen tai vaatteidenkuivatusmahdollisuuksien parantamiseen.

## **Onnistunut käytäntö 6: Lahden kaupungin työpaikkaliikennesuunnitelma**

Lahden kaupunki on linjannut, että työntekijöiden työmatkaliikkumista pitää ohjata, ja tämä on vastuutettu koko organisaatiolle. Lahden kaupungin henkilöstön Viisaan liikkumisen toimenpidesuunnitelma on valmistunut 2018 ja toimenpiteitä viedään käytäntöön kevään 2021 aikana. Henkilöstöetuja pyritään kehittämään niin, että ne kannustavat viisaaseen liikkumiseen. Viisi kaupungin konserniyhtiötä osallistui vuonna 2020 yhtiöiden omaan hankkeeseen, jonka aikana niille laadittiin yhtiökohtaiset Viisaan liikkumisen toimenpidesuunnitelmat, ja tämän hankkeen loppuseminaari pidettiin tammikuussa 2021. Lahden kaupunki hallinnoi hanketta, johon se sai valtionavustukset Traficomilta.

Päätoimenpiteenä on tarkoitus olla autopysäköintipaikkojen uudistaminen ja työsuhdematkalippu. Jälkimmäinen otetaan käyttöön kevään 2021 aikana. Lahden kaupungin henkilöstön pysäköinnin ja pysäköintimaksujen periaatteet on linjattu vuonna 2013. Ohjeen mukaan pysäköinnistä on työntekijältä veloitettu parkkihalleissa ja muilla pysäköintialueilla osa todellisesta kustannuksesta, paitsi että ne työntekijät, jotka kulkevat omalla autolla työasiointimatkoja, ovat saaneet ilmaisen pysäköinnin. Nyt tämä käytäntö on muuttunut siihen, että kaikki pysäköijät maksavat pysäköinnistään ainakin jonkin summan, esim. koulujen ja päiväkotien pysäköintialueilla 40 €/v ja omalla lämmityspaikalla 15 €/kk (eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta). Työnantaja maksaa siis nykyään noin puolet pysäköinnin todellisesta kustannuksesta, joka muodostuu mm. ylläpitokustannuksista. Suunnitelmassa ehdotetaan, että työnantajan subventio pysäköintipaikoille olisi korkeintaan 25 €/kk, mikä vastaa verovapaan työsuhdematkalipun arvoa. Pitkällä aikavälillä tavoitteena on, että käyttäjät vastaavat pysäköintipaikkojen kustannuksista kokonaan itse, kuten nykyisin valtion puolella aluehallintovirastoissa.

Toteutuneista toimenpiteistä mainittakoon useissa kaupungin virastoissa toteutuneet suihku- ja pukuhuonetilojen kunnostus sekä pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen. Useissa toimipisteissä suihku- ja pukuhuonetiloja ei ole ollut lainkaan, mikä on vähentänyt pyöräilyn houkuttelevuutta työmatkoihin. Taloudellisista kannustimista esiintyi toiveita pyörähuollon edistämisestä, minkä jälkeen henkilöstön pyörähuolto kilpailutettiin ja valinta tehtiin.

### 4.4.3 Edistämisen mahdollisuudet ja haasteet

Tässä alaluvussa esitellään luvun 4.4.2 esimerkkitapauksista saatuja kokemuksia ja neuvoja lähitulevaisuuden edistämistyöhön muillekin työpaikoille. Esitetään myös, minkälaista tukea siihen toivotaan valtion ja kuntien/kaupunkien taholta.

#### Neuvoja työpaikoilta lähitulevaisuuden edistämistyöhön

Seuraavassa on esitetty haastattelututkimuksessa mukana olleiden työpaikkojen liikkuamisen vastuuhenkilöiden antamia neuvoja aktiivisen liikkumisen lähitulevaisuuden edistämistyöhön.

Uudistuksia kannattaa olla pohtimassa laaja työryhmä, jotta siellä olisi edustajia monista työntekijäryhmistä. Myös harrastekerhojen kautta voidaan kerätä henkilöstön näkemyksiä. On tärkeää kuulla henkilöstön näkemyksiä siitä, mitä he haluavat Fiksuja valintoja -sateenvarjon alle. Uudistuksia kannattaa laittaa vireille jo keskustelunkin herättämisen vuoksi.

Henkilöstön oma aktiivisuus on kantava voima. Henkilöstö kannattaa laittaa pyörittämään edistämistoimenpiteitä itse. Suomen Kuntoliikuntaliiton myöntää Aktiivinen työpaikka

-sertifikaatteja sen ansaitseville työpaikoille. Esim. harrastekerhot ja kokonaishyvinvointisuunnitelmat sekä toiminnan jatkuvuus ja systemaattisuus voivat olla ratkaisevia.

Valtion tai kaupungin hankkeet lisäävät yrityksen näkyvyyttä, ja sitä kautta mainosarvoa ja taloudellistakin tukea. Toki se riippuu siitä, millainen yritys on kyseessä. Nämä hankkeet saattavat tarjota ulkopuolista konsulttia tai muuta asiantuntijaorganisaatiota käyttöön, ja sellainen on hyvä ottaa avuksi aktiivista liikkumista kehitettäessä uusien ajatusratojen tuomiseksi kestävästä liikkumisen suunnitteluun. Esimerkiksi Savuttomuus-projekteissa näitä on käytetty.

Jos vähemmän edistyneen yrityksen aktiivilla on tietoa yrityksistä, joilla kestävästä tai aktiivisen liikkumisen tilanne on hyvä, kannattaa kysellä niiltä tukea päätöksille tai niihin vaikuttamiselle. Tällöin niiden edustajaa voi pyytää kertomaan ratkaisumahdollisuuksista oman yrityksen johdolle. Uudet asiat tarvitsevat yleensä hyvät perustelut.

Toimenpiteissä on oltava porkkanat ja kepit tasapainossa, eli positiivista tukemista ja rajoituksia kannattaa olla samassa määrin. Esimerkiksi pysäköinnin maksullisuus voidaan kompensoida työsuhdematkalippuoikeudella. Joka tapauksessa pelkkä valistus ja siihen liittyvät hissijulisteet ja webinaarit eivät yksinään muuta liikkumiskäytäntöjä.

Autoilijoita itseään ei kannata syyllistää, koska monille se on ”fiksiu” ratkaisu. Siihen vaikuttaa moni siviilipuolen asia. Asuinpaikallakaan ei ole kovin suurta merkitystä, koska ihmisillä on eri liikkumistarpeet myös töiden jälkeen. Asuinpaikan ei siis myöskään kannata antaa tai olla antamatta oikeutta parempaan pysäköintiin.

Kampanjoissa ihmiset ovat innokkaita, jos on pieniä kannustuspalkintoja. Näitä voivat olla esim. turvallisuutta edistävät lahjat, turvaliivit tms. Näihin verottajakin suhtautuu suopeasti, eivätkä ne muodosta isoja kustannuksia. Työnantajien ja ammattijärjestöjen kannattaa suositella henkilöstöä käyttämään työnantajan tarjoamia etuja ja neuvoteltuja kampanjatarjouksia esim. ulkoisten pyörähuoltoyritysten kanssa.

Sairauspoissaoloja olisi myös hyvä seurata. Silloin nähtäisiin kuinka aktiivisen liikkumisen edistäminen korreloi niiden kanssa. Myös muita aktiiviseen liikkumiseen liittyviä korrelaatioita voi selvittää.

### **Ulkoisen tuen tarve valtiolta tai kunnalta/kaupungilta**

Alla on esitelty haastateltujen työpaikkojen liikkumisen vastuuhenkilöiden näkemyksiä siitä, missä työpaikat kaipaisivat ulkoista tukea aktiivisen liikkumisen edistämiseen valtiolta, kunnalta/kaupungilta tai muulta ulkoiselta taholta.

Kaupungin tarjoama konsultti- ja muu asiantuntija-apu työpaikkaliikkumisen edistämiseen on monien yritysten mielestä tervetullutta. Hyväksi koettu konsepti on esim. se, että kaupungin virasto tarjoaa projektin perusosan, ja yritys tilaa omalla kustannuksellaan itse haluamiaan jatkoteemoja. Konsultti on tärkeä resurssi siksi, että työpaikan vastuuhenkilö joutuu tekemään työpaikkaliikkumisen kehittämistyötä oman työn ohessa, ja hänen resurssinsa ovat silloin rajalliset siihen yksityiskohtaiseen työhön, jonka projekti vaatii. Konsultti on tärkeä myös siksi, että päästään liikkeelle ajattelemaan asioita uudella tavalla.

Konkreettista tukea pyöräilylle tarvitaan julkiselta sektorilta turvallisuuden liittyvissä kysymyksissä. Esimerkiksi keskusta-alueille voisi perustaa entistä turvallisempia pyöränsäilytystiloja, pyörähotelleja tai sen tyyppisiä lukittavia tiloja. Monissa kaupungeissa pyörävarkaudet ovat suuri ongelma, minkä vuoksi ihmiset karttavat pyöräilyä, ellei säilytystiloissa ole hyviä lukitsemismahdollisuuksia.

Julkisen sektorin tulee pitää jalankulku- ja pyöräteiden infrastruktuuri ja mm. valaistus hyvässä kunnossa. Myös kunnossapidon on toimittava, varsinkin talvella. Julkisen sektorin tulee pitää myös joukkoliikenne toimivana, sillä se on etenkin kävelijöille tärkeä. Kuntien kannattaa panostaa joukkoliikenteen käyttöä tukeviin sovelluksiin. Valtion on hyvä antaa tukea monille pienille kehittämishankkeille, kuten pyörähuollon edistämiseksi.

Näkyvä viimeaikainen toimenpidepäätös valtion taholta on ollut muutos työsuhdetukupyörän verovapaudessa. Aikaisemmin työsuhdetukupyöräetu on ollut veronalainen, ja vuoden 2021 alusta se muuttui verovapaaksi 1200 euroon asti vuodessa. Työntekijä hyötyy siitä, ettei luontoisedusta tarvitse maksaa tuloveroa. Niillä yrityksillä, joilla on ollut työsuhdetukupyöräetu käytössä jo ennestään, on nyt mahdollisuus parantaa etuutta siten, että työntekijät saisivat hankittua kalliimman pyörän, mikä monesti käytännössä tarkoittaisi sähköpyörää. Monet yritykset harkitsevat tätä mahdollisuutta, mutta toisissa saattaa este sille olla joko uudistamisen aikaresurssien puute tai periaate, että työsuhdetukuneuvot on tarkoitettu asiakkaiden tapaamiseen.

### **Tutkimukset ja vertailut edistämistoimenpiteiden vaikuttavuudesta**

Vankinta näyttöä tehokkuudesta liikennemuotojakauman korjaamisessa haastatelluilla työpaikoilla osoitti autopysäköinnin maksullistamisen ja työsuhdematkalipun yhdistelmä. Monilla työnantajilla julkisen liikenteen lipun subventio onkin varsin käytetty tapa vaikuttaa työmatkan kulkumuotojakaumaan. Tilastollinen tutkimus työpaikkojen edistämistoimen vaikuttavuudesta Washington DC:ssä osoittaa, että tarjottaessa kestävästä liikkumisesta edistävää ”porkkanaa” kannattaa samalla autoilua rajoittavaksi ”kepiksi” määrätä autopysäköinti maksulliseksi. Tutkimuksen mukaan ilmainen autopysäköintietu todennäköisesti mitätöi kaikkien kestävästä liikenteen tukitoimenpiteiden vaikutuksen. Siten mikäli kävelyä,

pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien eri toimenpiteiden halutaan todella vaikuttavan kulkutapaosuuksiin, tulisi autojen pysäköinnin olla maksullista (Hamre & Buehler 2014).

Kestävä työmatkaliikenne työmarkkinajärjestöjen näkökulmasta -tutkimuksessa (Talja, Saarinen & Voltti 2017) haastatellut olivat yhtä mieltä siitä, että työnantaja ei lähtökohtaisesti ole velvollinen tarjoamaan ilmaista pysäköintipaikkaa. Kymenvaara ym. (2016) laattiman selvityksen mukaan työnantajan tarjoama maksuton pysäköinti on merkittävä etu verrattuna esimerkiksi työsuhdematkalipun verovapaaseen arvoon nähden. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla pysäköintiedun arvo voi olla 30–300 € kuukaudessa. Useat vastaajista olivat kuitenkin sitä mieltä, että jos työntekijä tarvitsee autoa työtehtävissään, tai työssä on hankalat työajat (esim. yötyö), on pysäköinti tarjottava ilmaiseksi. Jotkut työnantajajärjestöt olivat silti sitä mieltä, että pysäköintipaikkaa ei tarvitse tarjota ilmaiseksi edes henkilöille, jotka tarvitsevat autoa työtehtäviensä hoitamiseen.

Myös taloudellisen ohjauksen näkökulmasta tiedetään, että ilmainen autopysäköinti on yksi suurimmista liikkumismuodon valintaan vaikuttavista asioista. Valtio työnantajana saattaa olla erällä paikkakunnilla linjannut tällaisen työedun lopettamisesta. Haastattelujemme ja konsulttikokemuksiemme perusteella näyttää siltä, että kunta-alalla työnantajat näkevät perinteiseen etuun puuttumisen tärkeänä mutta kiusallisena. Ilmaisen pysäköinnin moninaiset ongelmat yhteiskunnalle on hyvin tutkittu aihe (Shoup 2005) ja työpaikan pysäköinnin hinnan säätö voi olla tehokas vipuvarsi työpaikan liikkumisen ohjauksessa (Khordagui 2019). Systemaattinen ohjaus vaatii kuitenkin myös hinnan koordinoinnin kadulla olevien paikkojen kanssa, mikä vaatii paikallishallinnon osallistumista.

Vaikuttavuudeltaan merkittäväksi nousee myös turvallisen ja kuivan pyöräpysäköinnin järjestäminen. Tutkimustuloksia kaiken pyöräpysäköinnin vaikutuksesta kulkutapoihin on vielä rajattu määrä (Heinen & Buehler 2019), joten pysäköinnin toimenpiteiden vaikuttavuusarviointi on myös tärkeä. Työssäkävillä Suomessa on yhä paremmat ja kalliimmat polkupyörät. Tuoreet ja mahdollisesti tulevat lain muutokset, kuten työsuhdepyöräetu tai sähköpyörätuki, vahvistavat tämä kehitystä, jossa polkupyörä on arvokas kulkuneuvo ja näin ansaitsee fiksun pysäköintiratkaisun. Merkittäväksi ajatukseksi haastatteluissa nousi pyörähuoltoetu. Toisaalta eräiden haastateltujen toimijoiden mukaan huoltoa tarjoavien yritysten ja huollon osaamisen niukkuus Suomessa on todellinen pullonkaula, joka rajoittaa mahdollisuuksia.

Organisaatioiden strategian näkökulmasta, tässä tutkimuksessa innovatiivisimmaksi noussut tapa edistää aktiivista työmatkaa on kytkeä sen toiminta hiilineutraalisuustavoitteeseen. Organisaation eri toimintojen aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen mittaaminen ja päästöjen vähentämistoimenpiteiden suunnittelu voisi auttaa päätöksentekijöitä ymmärtämään liikkumisen tärkeyttä ja mittakaavaa. Esimerkiksi Suomen korkeakoulussa tehty sisäinen tutkimus (haastattelusta, ei julkaistu) osoittaa, että päivittäinen liikkuminen

työmatkalla ja työaikana on noin 15% päästökokonaisuudesta (pois lukien kansainväliset työmatkat, jotka varmaan vähenevät pysyvästi koronaviruspandemian jälkeisessä maailmassa).

Käytännönmuutoksen teorioiden mukaan tottumuksia (*habitual behaviour*) muutetaan kuitenkin tehokkaammin sosiaalisen oppimisen kautta kuin taloudellisten kustannusten kautta. Organisaation johtamisen näkökulmasta tämä tarkoittaa, että johtamishahmojen ja työtovereiden käytännöistä on hyötyä systeemin muutoksen vipuvarsina vain, jos niistä puhutaan avoimesti. Esimerkiksi, monilla työpaikoilla harva tietää, miten johtajat tekevät työmatkansa. Sama tilanne varmasti toistuu monissa kunnissa, joissa uskotaan, että liikkumismuoto on jokaisen henkilökohtainen päätös. Todellisuudessa Suomen liikennejärjestelmä ja suomalaisten liikkumisen käytännöt muodostavat kollektiivisen toiminnan ongelman<sup>38</sup> (*collective action problem*). Koronaviruspandemian aikana yksilöiden vastuu yhteiskunnan hyvinvoinnin kannalta on tullut tavallista voimakkaammin esiin. Nyt on helpompi ymmärtää, kuinka tällaisessa tilanteessa jokaisen henkilön toiminta on tärkeä ja vaikuttaa kaikkiin muihin ihmisiin, vaikka yhdenkään henkilön toiminta ei ole yksin ratkaiseva koko järjestelmälle.

Eurooppalaisessa keskikokoisissa kaupungeissa pyörätieverkoston pituus on tutkittu tekijä, joka korreloi positiivisesti työmatkapyöräilyn kanssa (Santos, Maoh, Potoglou & von Brunn 2013). Tästä päätellen paikallisesti erittäin tehokas edistämistoimenpide voisi olla työnantajien osallistuminen väylien parantamiseen aina työpaikan ovelle asti. Tämä kannattaa yhdistää laadukkaaseen ja hyvin sijoitettuun pyöräpysäköintiin työpaikan kiinteistöllä.

Tampereen Hervannan liikkumisen ohjauksen projektissa (Tampereen kaupunki 2019/1), osallistujat arvioivat omia mahdollisuuksiaan muuttaa työmatkaliikkuminen aktiiviseksi. Vastausten perusteella konsultit (Sitowise ja Mobinet) arvioivat päästövähennyspotentiaalin olevan työmatkoilla yhteensä 22 %, josta 7 prosenttiyksikköä tulisi aktiivisen liikkumisen lisääntymisestä.

Tämä tuntuu olevan realistinen arvio suhteessa toiseen, teoreettiseen arviointiin, joka tehtiin samana vuonna Sveitsissä. Siinä tutkijat käyttivät mallia, joka otti huomioon myös

---

38 Ks. esim. Sava, J. (2004). Kollektiivisen toiminnan ongelmat ja yhteistoiminnan mahdollisuudet <http://hdl.handle.net/10138/13101>. "Kollektiivisen toiminnan ongelmissa on kyse ristiriidasta kollektiivisen ja yksilörationaalisuuden välillä sekä näitä vastaavien toimintatapojen eli yhteistoiminnan ja siitä pidättäytymisen välillä. Näin ollen kollektiivisen toiminnan ongelmatilanteissa yksilötoimijoiden tekemät ei-yhteistoiminnalliset valinnat aiheuttavat kollektiivisella tasolla seurauksia, jotka ovat kaikkien kannalta epätydyttäviä suhteessa joihinkin muihin avoimena olleisiin mutta tehtyjen valintojen takia ei-toteutuneisiin lopputulosvaihtoehtoihin."

ilmaston vaikutuksen ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. He totesivat, että päästövähennyspotentiaali laajalle työmatkan pyöräilyyn siirtymiselle olisi noin 10 %, tai 17,5 % jos kyseessä on siirtyminen sähköpyöräilyyn (Bucher, Buffat, Froemelt & Raubal 2019).

#### 4.4.4 Yhteenveto ja suosituksia

Työpaikkojen haastatteluissa, joissa oli edustettuina Suomen parhaita aktiivisen liikkumisen edistämiskäytäntöjä toteuttavia työnantajia, parhaina esimerkkeinä korostuivat autopsäköinnin maksullistaminen, työsuhdematkalippu, työsuhdepolkupyöräetu, työasiointipörät, pyöräilyyn rohkaisevat kampanjat, pyöräpysäköinnin ja suihku- ja pukuhuoneti- lojen parantaminen, yrityksen tukemat pyörähuoltomahdollisuudet ja yhteistyö pyöräilyseurojen kanssa. Haastattelemistamme esimerkeistä ainoa toimenpide, jonka vaikutuksia on mitattu, on autopsäköinnin maksullistamisen ja työsuhdematkalipun yhdistelmä, joka kasvatti pyöräilyn kulkutapaosuutta noin 20 %:sta noin 24 %:iin ja kävelyn osuutta 4,3 %:sta 4,9 %:iin. Muilla toimenpiteillä oli ainoastaan ”silmämääräinen” myönteinen vaikutus aktiiviseen liikkumiseen, ja lähinnä pyöräilyn, lisääntymiseen.

Tutkimuksen perusteella suositellaan työpaikoille ”porkkanoiden” ja ”keppien” yhdistelmää pelkkien porkkanoiden sijaan. Tutkimuksissa on osoitettu, että työpaikkojen ilmainen autopsäköinti mitätöi muiden tukitoimenpiteiden vaikutuksen. Myöskään työmarkkinajärjestöt eivät pidä maksuttoman pysäköintipaikan tarjoamista työnantajan velvollisuutena. Kansallinen yleislinjaus työpaikkojen pysäköinnin maksullisuudesta voisi olla ratkaiseva toimenpide. Myös paikallista koordinoitua hintojen suhteen tarvitaan. Työpaikkojen autopsäköintipaikkojen maksullistamista voisi vauhdittaa pysäköintipaikkojen saattaminen veronalaisiksi, mihin tarvittaisiin tietysti lakimuutosta. (Haastattelut, konsultti)

Turvallisen ja kuivan pyöräpysäköinnin sekä pyörähuoltomahdollisuuksien järjestäminen ovat myös erittäin kannatettavia keinoja työmatkapyöräilyn lisäämiseksi, vaikka jälkimmäisen tarjoajia on niukasti. Nämä toimenpiteet joka tapauksessa korostavat pyörän arvokkuutta kulkuneuvona. Työpaikkojen tilapäisestikin tarjoamat sähköpyörät puolestaan vaikuttavat merkittävästi aktiivisen liikkumisen kasvuun myös vapaa-ajan käytössä. Niiden suurin potentiaali voisi olla ns. viimeisen kilometrin logistiikassa, jossa sähköavusteiset ajoneuvot voisivat korvata pakettiautoja.

Aktiivista työmatkaa voisi edistää kytkemällä työsuhde-etu hiilineutraalisuustavoitteeseen. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi työnantajan tarjoamalla puhelinsovelluksella, josta saisi henkilökohtaiset liikkumis- ja päästöraportit. Lahden kaupungilla kokeiltu CitiCAP-sovellus on tästä hyvä esimerkki. Sovellus käyttää suomalaisen Moprim Oy:n kehittämiä algoritmeja, jotka erottavat käytetyn kulkutavan puhelimen sensorien kautta, säilyttäen



käyttäjän yksityisyyden. Koko Suomen kattava sovellus voitaisiin levittää yleisluontoisen terveyssovelluksen (esim. koronaviilkku) tai digitaalisen ajokortin sovelluksen yhteydessä.

Kestävä työmatkaliikkuminen on monilla työpaikoilla vastuutettu jonkinlaiselle työryhmälle/toimikunnalle tai on osana strategista tavoitetta tai työhyvinvointisuunnitelmaa. Niilläkin työpaikoilla, joissa näin ei ole, se saattaa olla yksittäisten aktiivisten työntekijöiden ajamaa. Toisinaan edistyneen yrityksen edustaja saattaa yrittää vaikuttaa myönteisesti vähemmän edistyneisiin yrityksiin. Lisäksi työpaikan johtamishahmojen ja työtovereiden käytännöistä on hyötyä systeemin muutoksen vipuvarsina, kunhan niistä viestitään avoimesti.

Työpaikoilla suositellaan asian edistämiseen ensin ulkopuolista esim. kaupungin palkkaamaa asiantuntijaa sekä laajaa työryhmää, jossa olisi edustajia monista työntekijäryhmistä. Tämä olisi tervetullut apu julkiselta sektorilta yrityksille. Pääkaupunkiseudulla Helsingin seudun liikenne (HSL) tekee tätä työtä aktiivisesti yrityksiin päin. Julkinen sektori voisi tukea aktiivista liikkumista myös huolehtimalla turvallisista julkisista pyöränsäilytystiloista, jalankulku- ja pyöräteiden infrastruktuurista valaistuksineen ja kunnossapitoineen sekä joukkoliikenteen riittävästä tasosta.

Henkilöstö kannattaa laittaa itse merkittävässä määrin pyörittämään työpaikoillaan sitä jatkuvaa toimintaa, joka on osana edistämistoimenpiteitä. Kampanjoissa työntekijät ovat innokkaita, jos on pieniä kannustuspalkintoja. Yhteistyö paikallisten pyöräilyseurojen kanssa osallistaa varsin monia ihmisiä ja luo pyöräharrastukselle ja pyörähuollolle toimivia rakenteita.

## 4.5 Koulut kävelyn ja pyöräilyn edistäjinä

### 4.5.1 Nykytilanne

Koulut ovat omalta osaltaan tärkeitä toimijoita kävelyn ja pyöräilyn edistämässä ja voivat vaikuttaa lasten ja nuorten fyysisen aktiivisuuden määrään. Koulupäivän aikaisen liikkumisen ohella aktiivisten kulkutapojen lisääminen koulumatkoilla on tärkeää, sillä koulumatka kodista kouluun ja koulusta kotiin on noin 400 kertaa lukuvuoden aikana toistuva matka. Koulumatkan kulkeminen kävellen tai pyörällä on hyvä keino lisätä fyysistä aktiivisuutta arkirutiineihin jo pienestä pitäen. Kasvatus- ja kannustustyön tueksi koulut tarvitsevat ympärilleen turvallista kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria sekä yhteistyötä kodin ja eri toimijoiden kanssa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5) todetaan, että koulujen liikkumisen ohjauksen toimilla on saavutettu todennettua vaikutusta kulkutapojen käyttöön. Koulujen liikkumisen ohjauksella on esimerkiksi saavutettu 1–22 prosenttiyksikön vähenemisiä

henkilöautoilun osuuteen ja kampanjoilla 1–50 prosenttiyksikön vähenemiä. Yhtenä toimenpiteenä Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa onkin päiväkotien ja koulujen liikunta- ja liikennekasvatuksen kehittäminen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on myös todettu, että kouluissa voisi olla tavoitteena, että jokaisen koulun viidennen luokan opetusohjelmaan tulisi koulutus ajoradalla pyöräilyyn, koska 12 vuotta täytettyään lapset eivät enää saa pyöräillä jalkakäytävillä. (LVM 2018/5)

### **Yleistä koulumatkaliikkumisesta**

Suomessa lasten koulumatkaliikkumisen trendinä on Fyhrin ym. (2011) mukaan viime vuosikymmeninä ollut aktiivisen liikkumisen eli kävelyn ja pyöräilyn vähentyminen ja autolla kuljettamisen lisääntyminen. Heidän tutkimuksensa mukaan samanlaista kehitystä itsenäisen koulumatkan vähentymisestä on havaittu muissakin Euroopan maissa, joista tutkimuksessa tarkasteltiin Suomen lisäksi Norjaa, Tanskaa ja Iso-Britanniaa. Syiksi lasten kuljettamiselle vanhemmat kertovat liikenteen vaarat sekä pelon häirinnästä. Kuljettamisen sopivuus ja kätevyys ovat myös yksi syy. Muina vaikuttavina tekijöinä mainitaan auton omistuksen kasvu sekä naisten työllisyyden nousu. Lapsia kuljettamalla vanhemmat kuitenkin itse lisäävät liikennettä koulun ympäristössä, jolloin muutkin vanhemmat voivat liikenteen vaarojen pelossa kokea olevansa pakotettuja kuljettamaan lapsensa ja liikenne vain lisääntyy.

Valtakunnallisten henkilöliikennetutkimusten 1998–1999 ja 2010–2011 välillä aktiiviset kulkutavat koulumatkoilla ovat hieman vähentyneet ja passiiviset kulkutavat lisääntyneet. Vuoden 2010–2011 tutkimuksen mukaan suurin osa koulumatkoista tehdään kävellen, vaikka kävelyn osuus on pienentynyt reilut kymmenen vuotta aiemmin tehtyyn tutkimukseen verrattuna. Vuoden 2010–2011 tutkimuksen mukaan peruskouluikäisistä 31 % kulkee koulumatkansa kävellen, kun vuoden 1998–1999 tutkimuksessa kävelyn osuus oli 36 %. Pyöräilyn osuus on pysynyt 28 %:ssa. Henkilöautolla kuljettaminen lisääntyi henkilöliikennetutkimusten 1998–1999 ja 2004–2005 välillä, mutta ei enää vuoden 2010–2011 tutkimukseen mennessä. (Turpeinen ym. 2013) Edellä kuvatussa Fyhrin ym. (2011) tutkimuksessa viimeisin käytössä ollut henkilöliikennetutkimusaineisto oli vuodelta 2004–2005. Viimeisimmän valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2016 aineistosta ei ollut käytössä tietoa lasten koulumatkaliikkumisesta, mutta yleisesti tutkimuksessa todetaan tulosten viittaavan lasten ja nuorten jalankulun ja pyöräilyn vähenemiseen (HLT 2016).

Peruskoulujen määrä on vähentynyt Suomessa koko 2000-luvun ajan niin, että vuonna 2000 peruskouluja oli vielä 3 994 kappaletta, kun vuonna 2010 oli 2 929 peruskoulua (Turpeinen ym. 2013). Vuonna 2020 peruskouluja oli enää 2 130 kappaletta (Tilastokeskus 2021). Koulujen määrän muutos vaikuttaa oppilaiden koulumatkoihin ja niiden pituuteen (Turpeinen ym. 2013). Fyhri ym. 2011 ovat todenneet, että koulujen keskittäminen suurempiin yksiköihin on kasvattanut koulumatkojen pituutta. Lasten koulumatkat ovat

pidentyneet 2000-luvun ajan myös erään yhdyskuntarakenteen kehittymistä mittaavan indikaattorin mukaan, joka tarkastelee enintään 500 metrin päässä alakoulusta asuvien 7–12 vuotiaiden osuutta. Esimerkiksi vuonna 2000 Helsingin tiheän taajaman alueella noin 52 % ja Tampereen tiheän taajaman alueella noin 41 % 7–12 vuotiaista asui enintään 500 metrin päässä alakoulusta, kun vuonna 2016 vastaavat osuudet olivat Helsingissä noin 47 % ja Tampereella noin 34 %. (Suomen ympäristökeskus 2017) Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5) asia on tunnistettu ja yhtenä toimenpiteenä on esitetty, että julkisten palveluiden, kuten koulujen, keskittämistä harkittaessa on otettava vakavasti huomioon keskittämisen vaikutukset palvelun saatavuuteen kävelen tai pyöräillen.

Lasten koulumatkaliikkumiseen vaikuttavat monet eri tekijät, kuten koulumatkan pituus, vuodenaika, ympäristötekijät, turvallisuus, lapsen ominaisuudet, vanhempien ja perheen tavat ja asenteet, koulun ominaispiirteet sekä erilaiset säädökset ja normit. Alueellinen vaihtelu koulumatkaliikkumisessa on myös suurta. Aktiivisen koulumatkaliikkumisen lisäämisessä eri tekijöiden tunnistaminen onkin keskeistä. Koulumatkaliikkumisen edistämässä muun muassa koulun kannustavalla ilmapiirillä on todettu olevan vaikutusta. (Turpeinen ym. 2013) Aktiivisesti kuljetuilla koulumatkoilla on monia hyviä vaikutuksia lasten ja nuorten terveyteen ja hyvinvointiin (Fiksusti kouluun 2021). Koulumatkaliikkunnan merkitys lasten ja nuorten fyysiselle aktiivisuudelle, kunnolle ja terveydelle voi olla huomattava (Turpeinen ym. 2013). Koulumatkan etuja oppilaiden liikuttamisessa ovat koulumatkan toistuvuus, edullisuus ja helppous (Kallio ym. 2019).

Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa (LIITU) -tutkimuksessa on kerätty koko maan laajuisesti tietoa lasten ja nuorten liikunta-aktiivisuudesta, liikuntakäyttäytymisestä ja paikallaanolosta sekä näihin yhteydessä olevista tekijöistä. Tutkimuksesta on saatu tietoa myös koulumatkaliikkumisesta. Tutkimus on tähän mennessä toteutettu vuosina 2014, 2016 ja 2018. Vuoden 2018 LIITU-tutkimuksen mukaan yläkoululaisten koulumatkat ovat pidempiä kuin alakoululaisten. Tutkimukseen osallistuneista alakoululaisista 28 %:lla ja yläkoululaisista 52 %:lla on yli kolmen kilometrin koulumatka. Alle viiden kilometrin koulumatkat kuljetaan pääosin aktiivisilla kulkutavoilla eli kävelen tai pyörällä kaikissa tutkituissa ikäluokissa. Muutosta vuoden 2016 tuloksiin ei ole tapahtunut. Kolmas-, viides- ja seitsemäsluokkalaisilla aktiivinen koulumatkaliikkuminen alle viiden kilometrin koulumatkoilla oli yhtä yleistä (80–82 %), mutta yhdeksäsluokkalaisilla muita luokka-asteita harvinaisempaa (58 %). Yhdeksäsluokkalaisista etenkin poikien aktiivisuutta vähentää se, että pyörä vaihtuu mopoon. (Kallio ym. 2019)

Aktiiviseen (eli kävelen tai pyöräillen) koulumatkan kulkemiseen vaikuttavat tärkeimmät tekijät ovat LIITU-tutkimuksen perusteella koulumatkan pituus ja vuodenaika. Koululaisten liikunta-aktiivisuudella havaittiin olevan positiivinen yhteys aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen, kun tarkasteltiin oppilaita, jotka asuvat alle viiden kilometrin etäisyydellä koulusta. Liikuntasuosittelun mukaan seitsemänä päivänä viikossa liikkuvista 82 % kulki

koulumatkan aktiivisesti, kun taas alle kolmena päivänä liikuntasuosituksen mukaan liikkuvista oppilaista vain 66 % kulki kouluun aktiivisesti. (Kallio ym. 2019)

Koulumatkan pituuden vaikutusta kulkutapavalintaan on hyvin havainnollistettu seuraavassa kuvassa, jossa on esitetty yhden suomalaisen kaupungin kahden koulun kulkutavat yksinkertaistettuna 20 oppilaan luokan muotoon. Koulussa 1 oppilaat asuvat koulun lähellä, ja lähes kaikki kulkevat koulumatkansa kävellen tai pyörällä. Koulun 2 oppilaista suurin osa asuu yli viiden kilometrin etäisyydellä koulusta ja kulkee koulumatkansa autotai bussikyödyillä. (LIKES 2015)

**Kuva 8.** Koulumatkan pituuden merkitys kulkutapavalintaan on suuri (LIKES 2015).



LIITU-tutkimuksessa koululaiset arvioivat myös aktiiviseen koulumatkaan liittyviä asioita kouluissaan. Viidesluokkalaisista vajaa puolet (45 %) ja seitsemäs- ja yhdeksäsluokkalaisista noin viidennes (19 %) arvioi, että koulussa kannustetaan kävelyyn tai pyöräilyyn koulumatkoilla. Pyörien ja kypärien säilytysratkaisuja koulussa piti toimivina puolet viidesluokkalaisista ja kolmannes (32 %) seitsemäs- ja yhdeksäsluokkalaisista. (Kallio ym. 2019)

Johtopäätöksinä ja suosituksina LIITU-tutkimuksessa todetaan, että aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen voidaan vaikuttaa monella tavalla kodin, koulun sekä kunnan tasolla. Vanhempien malli ja kannustus sekä luopuminen kuljettamisesta lyhyillä koulumatkoilla tukevat aktiivisuutta. Nuorena omaksutut aktiivisen liikkumisen taidot ja tavat ennakoivat käyttäytymistä aikuisiällä. Pituutensa vuoksi kuljettamista edellyttäviin koulumatkoihin olisi hyvä sisällyttää aktiivisesti kuljettu osuus. Koulut voivat edistää aktiivisia koulumatkoja järjestämällä tarvittavat säilytyspaikat, kartoittamalla mahdolliset vaaranpaikat sekä kannustamalla aktiivisuuteen. (Kallio ym. 2019)

Koronapandemian aikana koulumatkaliikkumisen ja koulupäivän aikana tapahtuvan liikkumisen merkitys on huomattu, kun ne ovat jääneet pois lasten ollessa etäopetuksessa. Lasten ja nuorten liikkuminen väheni pandemian aikana merkittävästi ja muutosta näytävät selittävän erityisesti koulu- ja koulumatkaliikunnan väheneminen. Koulumatkaliikunnan vähentymisellä voi olla merkittävä vaikutus kouluikäisten liikkumiseen. Kouluissa onkin tärkeää jatkaa fyysisen aktiivisuuden edistämistä osana koulupäiviä, sillä ilman fyysisessä kouluympäristössä vietettyä koulupäivää ja koulumatkaliikuntaa vähenisi monen lapsen ja nuoren fyysinen aktiivisuus merkittävästi. Erityisesti tilanne heikentyisi todennäköisesti heillä, jotka jo valmiiksi liikkuvat vähän. (Kantomaa, toim. 2020)

### **Koulumatkaliikkumisen tilanne kouluissa**

Haastateltujen koulujen edustajien mukaan kävely ja pyöräily ovat suosittuja kulkutapoja koulumatkoilla, koska oppilaat tulevat pääsääntöisesti lähialueilta. Esimerkiksi pyöräilyn kulkutapaosuus voi kuitenkin erota paljonkin eri koulujen välillä. Haastattelujen mukaan oppilaiden kulkutavan valintaan koulumatkoilla vaikuttavat muun muassa koulun sijainti, koulumatkan pituus, kävely- ja pyöräily-yhteydet koululle, vuodenaika, pyöränomistus, pyöräilytaidot sekä vanhempien asenteet. Lasten asenteen aktiivista koulumatkaa kohtaan mainitaan olevan yleensä hyvä. Jos koulun sijainti on keskeinen ja sinne johtavat hyvät, valaistut kävely- ja pyöräilyväylät, niin mahdollistavat ne sen, että lapset kulkevat kouluun pääsääntöisesti kävellen ja pyörällä, koska se on turvallista. Hyvin lyhyt koulumatka ei kuitenkaan kerrytä päivittäistä liikkumista kovinkaan paljon. Mikäli koulumatkareitillä on todettu olevan vaarallisia väyliä tai erityisiä vaaranpaikkoja, voivat ne johtaa koulukuljetuksen tarjoamiseen.

Saattoliikennejärjestelyjen tilanne kouluissa vaihtelee, mutta koulujen pihoja pyritään kouluhaastattelujen mukaan rauhoittamaan. Kouluissa nähdään kannustettavana se, että lapset jätettäisiin kyydistä vähän kauempana koulusta, jolloin koulumatkaan sisältyisi edes pieni kävelyosuus. Osoitetuista saattoliikennepaikoista tiedotetaan vanhempia ja tiedotuksen toistuvuutta ja jatkuvuutta pidetään tärkeänä. Myös tiedotus saattoliikenteen haitallisista vaikutuksista nähdään tärkeänä. Koteja kannustetaan aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen ja tiedotteissa voidaan tuoda esille aktiivisen koulumatkaliikkumisen hyviä vaikutuksia.

Kouluhaastattelujen mukaan mahdolliset rajoitukset pienimpien koululaisten pyöräilyn suhteen vaihtelevat. On kouluja, joissa ei ole mitään rajoituksia ja kouluja, joissa on rajoituksia. Rajoituksesta on voitu linjata myös koko kunnan tasolla. Koulut korostavat asiassa kuitenkin sitä, että huoltajat arvioivat lapsen pyöräilytaidot. Rajoituksia on myös muutettu enää vain nimellissuosituksiksi ja monet 1.-luokkalaisten vanhemmista ovat ilmoittaneet, että kokevat lapsensa olevan kypsä pyöräilemään kouluun.

Erityisryhmien oppilaat tulevat kouluun pääsääntöisesti taksikuljetuksella. Erityisryhmien oppilaiden tilannetta kuitenkin seurataan koulumatkan näkökulmasta, ja jos havaitaan, että oppilaalla olisi edellytyksiä itsenäiseen koulumatkaan, niin sen mahdollisuuksia selvitetään ja siihen kannustetaan. Jos koulumatka onnistuisi esimerkiksi bussilla, niin samalla siihen sisältyisivät aktiivisuutta lisäävät kävelymatkat matkan alku- ja loppupäässä. Kangasalla Vatialan koulussa vammaisopetuksen oppilaat voivat myös opetella pyöräilytaitoja, koska yhteen koulupyörästä on teetetty apupyörät.

Valtionhallinnon asiantuntijahaastattelun mukaan resurssit ja olosuhteet vaihtelevat paljon kouluittain ja tämä on yksi haaste koululaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Koulumatkaliikkumiseen on iso vaikutus sillä, että onko kyseessä lähikoulu, johon voidaan kävellä tai pyöräillä, vai kaukana oleva koulu, johon matkat ovat pitkät. Lasten kuljettamista vanhemmat perustelevat koulumatkan turvattomuudella, mutta näin itse lisäävät liikenne- riskejä koulun lähiympäristössä. Koulupäivän aikaiseen pyöräilyyn liittyen taas keskeinen asia on perusopetuksen maksuttomuus, johon on subjektiivinen oikeus. Esimerkiksi pyöräretken järjestämistä varten koulun pitäisi tarjota kaikille polkupyörä, jotta kohtelu olisi yhdenvertaista. Joillakin kouluista välinevarastot ovat kunnossa ja yhteiskäyttöpyörät ovat alkaneet yleistyä. Opettaja on vastuussa opetusryhmästään myös pyöräretkillä, mikä voi vaikuttaa retkien järjestämisinnokkuuteen ja -uskallukseen.

## Aktiivisen koulumatkaliikkumisen tärkeys ja viime vuosien kehitystyö

Aktiivisen koulumatkaliikkumisen teema nähdään kouluhaastattelujen mukaan tärkeänä ja osassa kouluista teeman ympärillä ollaan hyvinkin aktiivisia. Esimerkiksi Kangasalla Valtialan koulussa aktiivinen koulumatkaliikkuminen nähdään positiivisena ja sen tuottamat hyödyt mahdollisia vaaroja isompina, eikä ajatella pelon kautta sitä, että liikenteessä voisi sattua jotain. Turvallisuuskulttuuri on tärkeää liikkumisen edistämiseksi eli tunnustetaan haasteet, mutta nähdään mahdollisuudet. Positiivinen kannustaminen ja hyvän huomioon nähdään koulussa tärkeänä. Rehtori näyttää myös itse esimerkkiä pyöräilemällä kouluun. Oulussa Metsokankaan koulussa aktiivisen koulumatkaliikkumisen merkitystä on tuotu esiin osana yleistä hyvinvointiteemaa.

Aktiivinen koulumatka nähdään kouluissa tärkeänä myös Liikkuva koulu -ohjelman puitteissa ja aktiiviseen liikkumiseen kannustetaan sekä oppilaita että perheitä. Koteihin lähtevissä tiedotteissa teemat voivat vaihdella vuodenajan mukaan. Päätökset koulumatkasta ovat kuitenkin kodin tehtävänä, koska koulumatkan kulkeminen on huoltajien vastuulla. Näin ollen jotkut koulut voivat myös kokea, että koulu ei oikein voi vaikuttaa oppilaiden koulumatkaliikkumiseen ja se voi olla yksi haaste koululaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Toisaalta myös huoltajien suunnasta on noussut esiin, että koulujen pitää kannustaa aktiiviseen liikkumiseen.

Liikkumisen tärkeys näkyy kouluhaastattelujen mukaan myös siinä, että henkilöstön kanssa tehdään valintoja, joissa tulisi koulupäivän aikaista liikuntaa ja oppilaiden aktiivisista. Kouluissa panostetaan koko vuoden kestäväan liikennekasvatukseen ja lisäksi taitojen opetteluunkin. Perusasiiana on liikennesääntöjen läpikäynti, mutta lisäksi voidaan esimerkiksi harjoitella koulun piha-alueelle saapumista ja pyöräpysäköintiä. Pienemmille oppilaille on myös järjestetty taito- ja tempurapäiviä. Lisäksi kouluissa on harjoiteltu pyöränhuoltoa ja se on voinut olla valinnaisaineenakin. Tieliikennelain uudistuksen myötä on korostettu pyörän etu- ja takavaloaasia.

Erilaisten tempausten ja kampanjoiden järjestäminen riippuu kouluhaastattelujen mukaan monesti henkilöstön innokkuudesta asiaa kohtaan sekä siitä, että nähdäänkö kampanjat tarpeellisina, jos oppilaat jo muutenkin pääosin kulkevat koulumatkansa aktiivisesti. Valtakunnallinen pyöräilyviikko ja silloin vietettävä pyörällä kouluun -päivä koetaan hyvinä ja niiden puitteissa pyöräilyasioita on luontevaa nostaa esille kouluissa. Myös valtakunnallinen liikenneturvallisuusviikko on hyvä mahdollisuus ottaa etenkin liikenneturvallisuusasioita esille. Tempauksista ja kilpailuista esimerkkejä ovat kilometrikisa, fillarimestarikisa, maastopyöräilykisa, heijastinviikot, kuvatempaukset, satulasuojien tai muun pienen materiaalin jakaminen, eniten liikkuvien luokkien palkitseminen, oppilaiden vastaanottaminen pihalla sekä kävelyvälkät.

Aktiivista koulumatkaa edistäviä infrastruktuurin parantamistoimenpiteitä koulujen ympäristössä on kouluhaastattelujen mukaan tehty, mutta toimenpiteet voivat olla hitaita. Osalla kouluista on myös käynyt asiantuntijoita katsomassa koulujen olosuhteita. Koulujen pihoilla on toteutettu uudistushankkeita, joissa panostetaan muun muassa kävely- ja pyöräilyjärjestelyihin sekä pyöräpysäköintiin. Esimerkiksi Jyväskylässä Kilpisen yhtenäiskoulun piharemontissa myös pyöräpysäköintiolosuhteet parantuvat runkolukituksen mahdollistavien pyörätelineiden myötä.

Uusien koulujen suunnittelussa on kouluhaastattelujen mukaan erityisen hyvät mahdollisuudet kiinnittää huomiota koululaisten aktiivisuuden lisäämiseen ja liikennejärjestelyihin. Kangasalla Vatialan uuden koulun suunnittelussa lähtökohtana toimi Liikkuva koulu. Koulun ympäristöä rauhoitettiin muun muassa siirtämällä henkilökunnan pysäköintipaikat kauemmas koulusta, jolloin risteävää liikennettä saatiin vähennettyä. Koulun lähiympäristöstä ja sinne kulkemisesta on tehty olosuhdekartoitus Fiksusti kouluun -ohjelman puitteissa.

### Valtakunnalliset kehittämisohjelmat

Valtakunnallisista kehittämisohjelmista Liikkuva koulu -ohjelmassa mukana olivat kaikki haastatellut koulut. Ne ovat olleet ohjelmassa mukana jo monta vuotta ja koko kuntakin on voinut lähteä mukaan. Liikkuva koulu -ohjelma käsittää koko koulupäivän aikaisen liikunnallistamisen ja koulut ovatkin satsanneet ohjelman puitteissa koulupäivän aikaisen liikunnan ja välituntiliikunnan edistämiseen, joka on kaikille oppilaille samanlaista. Vaikka tällä ei ole suoraan vaikutettu koulumatkaliikkumiseen, niin voi positiivisilla liikuntakokemuksilla kuitenkin olla vaikutusta siihenkin.

Valtionhallinnon asiantuntijahaastattelun mukaan Liikkuva koulu -ohjelma on ollut iso kokonaisuus ja vaikuttanut kouluihin merkittävästi viime vuosina. Liikkuva koulu -ohjelma on saanut valtiolta mittavat resurssit ja tuen ja siihen on sisältynyt laaja tutkimusosuus. Ohjelma on onnistunut myös poikkihallinnollisuudessa ministeriöiden tasolla. Ohjelma on vaikuttanut myönteisesti arvo- ja tahtokysymyksiin, jotka ovat keskeisiä aktiivisuuden edistämässä. Toimintakulttuurin rakentaminen vaatii tahtotilaa, päätöksiä ja toimenpiteitä. Erään valtionhallinnon asiantuntijan mukaan olennaista on, että on pystytty vaikuttamaan koulupäivän rakenteeseen aktiivisuutta lisäten, mutta tehty se alhaalta ylös eli jokainen koulu on saanut tehdä omalla tavallaan. Valtionhallinnon asiantuntijahaastattelun mukaan kaikki rehtorit eivät kuitenkaan näe liikkumista yhtä tärkeänä, ja ohjelman suhteen kiinnostavaa onkin, että onko kouluissa tehty liikkumisen edistämistyötä rahoituksen saamiseksi vai onko ohjelma sytyttänyt kouluissa sisäisen motivaation asiaan. Ohjelmassa on saavutettu hyviä onnistumisia, mutta tarpeet Suomessa ovat mittavat. Kaikki toimenpiteet, jotka lisäävät fyysistä aktiivisuutta ovat todella tärkeitä.



Fiksusti kouluun -ohjelma taas keskittyy nimenomaan koulumatkaliikkumisen edistämiseen. Fiksusti kouluun -ohjelmassa pilottikouluina ovat olleet tässä tutkimuksessa haastatelluista kouluista Vatialan koulu Kangasalta ja Martinlaakson koulu Vantaalta. Fiksusti kouluun -ohjelmaa edelsi Fiksusti kouluun -hanke, jossa haastatelluista kouluista mukana olivat Kuopiosta Kettulan koulu ja Kangasalta Vatialan koulu. Fiksusti kouluun -hankkeessa Kettulan koulussa järjestettiin muun muassa oppilaiden liikenneraati-toimintaa ja Vatialan koulussa kehitettiin esimerkiksi polkupyörien hyödyntämistä koulupäivän aikana. Molemmille kouluille saatiin hankkeen kautta koulupyöriä. Fiksusti kouluun -ohjelman puitteissa Vatialan koulussa ja Martinlaakson koulussa on kartoitettu koulujen lähiympäristön infrastruktuuria ja ongelmapaikkoja. Pilottikouluissa tehdään myös kulkutapakyselyjä ja tutkitaan, onko kestävä liikkuminen lisääntynyt hankkeiden ansiosta. Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan on tärkeää, että ohjelman toimenpiteitä saataisiin juurrutettua osaksi koulujen toimintaa valtakunnallisesti, jotta toiminta ei jää hankemuotoiseksi.

Hankkeiden myötä kouluissa on saatu laaja-alaista näkemystä liikkumisesta ja liikenteestä, jota on voitu tuoda kasvatustyöhön koulussa. Hankkeilla on ollut suuri merkitys myös rehtoreiden omiin asenteisiin ja omalle ajattelulle on saanut hankkeista vahvistusta, jolloin asian puolesta voi puhua enemmän. Fiksusti kouluun -hankkeen myötä on huomattu, että jos pyöräily on mukana koulupäivässä, lisää se myös oppilaiden aktiivista koulumatkaliikkumista.

### **Opetussuunnitelman kirjaukset koulumatkoista ja aktiivisesta liikkumisesta**

Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteisiin (Opetushallitus 2014) on koulumatkojen osalta kirjattu, että oppilaita kannustetaan kulkemaan koulumatkat terveyttä ja kuntoa edistävällä tavalla. Opetussuunnitelman perusteissa kävely ja pyöräily näkyvät eri vuosiluokilla laaja-alaisessa osaamisessa itsestä huolehtimisen ja arjen taitojen osuudessa. Vuosiluokilla 1–2 koulussa kiinnitetään huomiota itsenäiseen ja turvalliseen liikkumiseen lähiympäristössä, turva- ja suojavälineiden käyttöön sekä omien tietojen ja taitojen kehittämiseen kävelijänä ja pyöräilijänä. Ympäristöopissa harjoitellaan turvallista toimimista lähiympäristössä ja liikenteessä. Vuosiluokilla 3–6 tuetaan oppilaiden itsenäisen liikkumisen taitoja aiempaa laajemmalla alueella ja joukkoliikenteessä. Erityisesti kiinnitetään huomiota pyöräilykasvatukseen sekä omasta ja toisten turvallisuudesta huolehtimiseen liikenteessä. Niin ikään oppilaita ohjataan asianmukaiseen turva- ja suojavälineiden käyttöön. Vuosiluokilla 7–9 oppilaita ohjataan toimimaan kestävästi ja vastuullisesti liikenteen erilaisissa tilanteissa, erityisesti pyörällä ja mopolla liikuttaessa, sekä huolehtimaan turvarusteiden käytöstä.

Valtionhallinnon asiantuntijahaastattelun mukaan perusopetuksen opetussuunnitelman perusteissa olevat kirjaukset aktiiviseen liikkumiseen liittyen ovat nykyään paremmalla tasolla kuin aiemmin ja se on merkittävä edistysaskel. Opetushallituksen keskeiset keinot

vaikuttaa aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen ovat juuri opetussuunnitelman perusteet sekä hanketoiminta. Paikallinen opetuksen järjestäjä kuitenkin päättää käytettävissä olevista resursseista ja olosuhteista. Liikuntaoppiaineessa erillisinä lajeina on nimetty vain uinti ja vesipelastus, mutta pyöräily istuisi myös liikunnan opetukseen elämässä tärkeänä taitona, kunhan kaikille olisi tarjolla polkupyörä.

### Kävelyä ja pyöräilyä edistäviä toimenpiteitä kouluissa

Seuraavaksi käydään läpi joidenkin kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden tilannetta haastatelluilla kouluilla.

**Liikennekasvatusta** kouluissa tehdään joka vuosiluokalla ja käytännössä koko vuoden ajan. Jos koulussa huomataan, että liikenneasiat ovat oppilailta unohtuneet, niin niihin palataan. Liikennekasvatus kuuluu opetussuunnitelmaan esimerkiksi ympäristöopissa ja terveystiedossa, ja sitä tulee oppikirjojen myötä. Liikennekasvatuksessa käytössä voi olla esimerkiksi liikennetyökirjat ja turvallisen pyöräilyn oppimiseen voidaan hyödyntää Fil-la&Rilla-oppimisympäristöä. Koulussa voidaan myös järjestää liikennepäiviä, joihin kuuluu esimerkiksi ajotaitojen opettelua ajotaitoradalla, koulun pihaan saapumisen ja poistumisen harjoittelua, pyörien katsastusta sekä huoltoa. Osana liikennekasvatusta voidaan myös tarkkailla koulun ja ympäristön liikennekäyttäytymistä sekä käydä läpi koulun ympäristössä liikkuminen ja mahdolliset vaaranpaikat käytännössä. Myös vanhempainyhdistys voi kampanjoida liikennekasvatus teemana.

**Erillisiä liikkumissuunnitelmia tai kestävän liikkumisen ohjelmia** koulumatkojen osalta ei haastatelluissa kouluissa juurikaan ole. Myöskään varsinaisia aktiivisen liikkumisen tavoitteita haastatelluille kouluille ei ollut juurikaan kirjattu, mutta aktiivisen liikkumisen asiaa voi olla integroitu esimerkiksi lukuvuosisuunnitelmaan, pedagogiseen käsikirjaan tai lasten ja nuorten hyvinvointisuunnitelmaan. Yhtenä esimerkkinä mainittiin koulun sitoutuminen liikkuva koulu -ajatteluun ja omin jaloin kouluun -ajatteluun. Myös kunnan liikennesuunnitelmassa voi olla kirjauksia siitä, miten liikkumista edistetään ja mitä sen eteen tehdään. Koulupäivän aikaisesta liikkumisesta kouluissa on tehty linjauksia esimerkiksi niin, että lähialueen liikuntapaikoille tai retkille mennään kävellen tai pyörällä. Niin ikään saattoliikenneasioista on voitu tehdä kirjauksia ja toteuttaa toimenpiteitä sen suuntaisesti.

**Harrastetoiminta** kouluilla ei sinänsä suoraan liittynyt kävelyyn tai pyöräilyyn, eikä esimerkiksi pyöräilykerhoja ollut. Monipuoliseen aktiivisuuteen ja liikuttamiseen liittyvää harrastetoimintaa kyllä on. Koulupäivän jälkeisen harrastetoiminnan järjestäminen koululla lisää kuitenkin koululaisten kävely- tai pyöräilymatkojen määrää, jos välillä käydään kotona. Harrastetoimintaan ei myöskään kuulu koulukuljetuksia, mikä voi lisätä aktiivista

liikkumista. Jyväskylän Keltinmäen koulu on osallistunut vuosittain paikallisen pyöräilyseuran järjestämään maastopyöräilykilpailuun ja se on innostanut oppilaita pyöräilemään.

**Kävelyn ja pyöräilyn sisällyttäminen tavanomaiseen opetuspäivään** näkyy kouluissa niin, että lähialueella matkat liikuntapaikoille sekä retket tehdään kävellen tai pyörällä. Opiskelua tehdään myös luonnossa, jolloin siihen sisältyy kävelyä tai pyöräilyä. Koulupäivän aikana tapahtuvasta kävelystä ja pyöräilystä oppilaat saavat mallia ja oppia myös liikenteessä käyttäytymiseen. Retkikohteiden valinnassakin suositaan kohteita, joihin voidaan mennä kävellen tai pyörällä. Pyöräretkipäivinä kuljetusoppilaatkin pyrkivät tulemaan kouluun pyörällä ja retket ovat innostaneet pyöräilemään kouluun muulloinkin. Koulupäivänä tapahtuva pyöräily on kannustanut myös vapaa-ajan pyöräilyyn esimerkiksi harrastusmatkoilla. Lisäksi on voitu opetella pyöränhuoltoa ja se voi kuulua esimerkiksi käsityökasvatukseen. Liikuntatunneilla voidaan myös tehdä kävelylenkkejä. Esimerkiksi Martinlaakson koulussa 7. luokalla yhden oppitunnin mittaisella liikuntatunnilla aina kävellään johonkin paikkaan, jossa tehdään harjoitukset ja kävellään takaisin. Tällä tavalla koulussa edistetään ulkoilua ja kävelyä ja oppilaita on saatu siirtymään bussista kävelyyneen koulumatkoillakin.

**Liikenneraati-toimintaa tai koulumatkareittien kartoitusta** on tehty osassa kouluista. Liikenneraatitoimintaa on kuvattu tarkemmin jäljempänä Fiksusti kouluun Kuopiossa -hankkeen yhteydessä. Koulumatkareittien vaaranpaikkoja on voitu kartoittaa vanhempien ja lasten yhteistyöllä ja koonti on lähetetty kaupungin suunnittelijoille. Tämän myötä on tullut esimerkiksi uusia liikennemerkkejä ja toteutettu hidastetöyssyjä, suojiatiemaalauksia ja parempaa valaistusta.

**Erityisen kävely- ja pyöräily-ystävällinen lähiympäristö** on tärkeää ja koulut yrittävät vaikuttaa siihen omalta osaltaan. Turvallisestakin reitistä voi kuitenkin tulla vaarallinen, jos siellä toimitaan väärin. Sen vuoksi onkin tärkeää tiedottaa liikennesäännöistä ja muiden liikkujien huomioimisesta. On myös hyvä, jos koululle on suuremmat yhteydet kävely- ja pyöräilyväyliä pitkin kuin autoliikenteellä. Kävely- ja pyöräilyväylien tulee myös johtaa koulun pihaan saakka. Erityisesti uusien koulujen rakentamisen yhteydessä on mahdollista panostaa kävely- ja pyöräily-ystävälliseen lähiympäristöön alusta lähtien, mutta nykyisiäkin kouluympäristöjä voidaan parantaa. Pyhtäällä Suur-Ahvenkosken koulun kävely- ja pyöräily-yhteyksiä sekä lähiliikenteen turvallisuutta saatiin parannettua edullisella kylätie-ratkaisulla, joka ratkaisi pitkään pohditun ongelman puuttuneesta kävely- ja pyöräilyväylästä. Pihajärjestelyissä kävely ja pyöräily saatiin erotettua autoliikenteestä.

**Autoilun merkittävä rauhoittaminen kouluympäristössä ja saattoliikenteen rajoittaminen** ovat asioita, joihin koulut yrittävät vaikuttaa etenkin tiedotuksella ja kehotuksilla. Saattoliikennepaikat on pyritty osoittamaan selkeästi ja niistä voidaan viestiä esimerkiksi koulun kotisivulla. Etenkin uusien koulujen suunnittelussa on hyvä osoittaa

saattoliikennepaikat kauemmas koulusta. Vanhempia myös kannustetaan jättämään lapsensa kauemmas koulusta, jolloin lasten matkaan tulisi käveltävä osuus ja koulun alueen liikenne rauhoittuisi. Autoliikennettä voidaan myös rauhoittaa siirtämällä henkilökunnan pysäköintialue kauemmas koulusta.

**Pienten koululaisten pyöräilyrajoitusten** suhteen on tapahtunut muutosta rajoituksista suositusten suuntaan niissä kouluissa, joissa rajoituksia on ollut. Monessa koulussa rajoituksia ei ollut lainkaan. Päätökset koulumatkasta tekee joka tapauksessa huoltaja ja koulut korostavat asiassa sitä, että huoltajat arvioivat riittävätkö lapsen pyöräilytaidot.

**Koulupyöriä** on hankittu osassa kouluista ja osassa ei. Koulupyörät on koettu hyväksi niissä kouluissa, joissa niitä on. Koulupyörien hankinnan mahdollistajana on ollut Fiksusti kouluun -hanke, mutta pyöriä on myös saatu vanhempainyhdistyksen lahjoituksena. Osa kouluista kokee, että koulupyörille olisi tarvetta ja osassa tarvetta ei ole ilmennyt. Koulupyörien ansiota kaikille on pyörä tarpeen vaatiessa ja esimerkiksi kuljetusoppilaille koulupyörät ovat mahdollistaneet koulupäivän aikaisen pyöräilyn. Yhtenä esteenä koulupyörien hankinnalle nähdään säilytystilojen puute. Vantaalla Martinlaakson koulussa on koulupyörien hankkimisen sijaan pohdittu, että voisiko kaupunki antaa koululle lisenssejä kaupunkipyörien käyttöön.

**Pyöräpysäköinnin kehittäminen** on kouluissa ajankohtaista ja sitä on tehty tai on suunnitteilla koulun pihojen uudistusten yhteydessä. Pyöräpysäköintiin satsaamista pidetään tärkeänä. Nykyinen pyöräpysäköinnin taso vaihtelee ja se voi kaivata modernisointia mahdollistaen uudet liikkumisvälineet ja turvalliset runkolukitusmahdollisuudet. Myös talvikunnossapito tulisi huomioida telineiden valinnassa tai yhtenä vaihtoehtona ovat katetut pyöräparkit. Uusien koulujen suunnitteluvaiheessa on hyvät mahdollisuudet kiinnittää huomiota esimerkiksi riittävien pyöräpysäköintialueiden varaamiseen, kun taas olemassa olevilla kouluilla koulunpihujen ahtaus voi heikentää mahdollisuuksia kehittää pyöräpysäköintiä. Myös polkupyöriin koulupäivän aikana kohdistuva ilkivalta mainitaan ongelmana.

### Toimenpiteiden vaikutukset ja seuranta

Erilaisten toimenpiteiden tarkoituksena on opettaa lapsille turvallista liikennekäyttäytymistä ja kannustaa aktiiviseen liikkumiseen positiivista ilmapiiriä luoden. Kouluhaastattelujen mukaan aktiivisen liikkumisen positiivinen ilmapiiri pyritään myös ulottamaan koteihin asti. Myös kun puitteet näyttävät ulkoisesti siltä, että kouluun on turvallista tulla kävellen ja pyörällä, niin se varmasti vaikuttaa siihen, että vanhemmat päästävät lapsen herkemmin kulkemaan itsenäisesti. Koulupäivän aikaista aktiivista liikkumista lisäämällä voidaan myös lisätä koulumatkaliikkumista. Pyörän käytön koulussa on silmämääräisesti havaittu lisäävän oppilaiden koulumatkapyöräilyä ja madaltavan kynnystä siihen sekä synnyttävän myönteistä asennetta pyöräilyä kohtaan. Haastekampanjat voisivat lisätä kävelyä

ja pyöräilyä ja yhdenkin päivän kampanjoista voidaan saada se hyöty, että ne kiinnittävät lasten huomiota liikenneasioihin ja sitä kautta jättävät siemenen itämään. Lisäksi lapsille jaettava jokin pienikin asia voi olla hyvin mieluinen.

Esimerkiksi Kangasalla Vatialan koulussa on tehty pitkäjänteistä työtä aktiivisen liikkumisen edistämiseksi ja saattoliikenteen on havaittu vähentyneen koulun pihalla muun muassa uuden infrastruktuurin rakentumisen myötä ja sen ansiosta, että vanhemmat jättävät lapset vähän kauemmas. Kaikki tietävät koulun olevan Liikkuva koulu, mikä on voinut vaikuttaa asenteisiin. Sekin vaikuttaa, että koulun toimintatapa on yhteinen kaikilla luokka-asteilla ja kaikki luokat osallistuvat, eikä toiminta ole kiinni yksittäisistä opettajista. Asia on työyhteisön yhteinen. Koulussa panostetaan liikkumiseen myös rahallisesti ja porkkanoiden kautta. Lapsia voidaan palkita osallistumisesta esimerkiksi kouluun hankittavin välinein.

Kouluhaastattelujen mukaan varsinaista koulumatkaliikkumisen seurantaa ei kouluissa pääsääntöisesti tehdä, ainakaan säännöllisesti. Esimerkiksi polkupyörien määriä on kuitenkin voitu laskea. Pienissä kouluissa myös tunnetaan oppilaat niin hyvin, että oikeastaan tiedetään, millä he kouluun tulevat. Talviaikana pyöräily on havaittu vähentyvän selvästi monessa koulussa. Oulussa Metsokankaan koulussa pyöräily on kuitenkin selkeästi suosituin kulkutapa koulumatkoilla ympäri vuoden. Mopoiluässä kouluilla taas on havaittu siirtymää mopoiluun.

Fiksusti kouluun -hankkeeseen tai -ohjelmaan osallistuneissa kouluissa kulkutapakyselyjä ja seurantaa on kuitenkin tehty. Tuloksista on havaittu muun muassa, että 2–5 kilometrin matkoilla on vielä lisäspotentiaalia aktiivisen liikkumisen osalta ja seuraavaksi voidaan keskittyä siihen, että 3 kilometrin päästä tulevat, jotka aika paljon vielä kulkevat autokyydillä, saataisiin liikkumaan kestävästi tai että heidät jätettäisiin vähän kauemmas koulusta. Potentiaali lisätä fyysistä aktiivisuutta etenkin 3–5 kilometrin koulumatkoilla on tunnistettu myös Turpeisen ym. (2013) selvityksessä.

#### 4.5.2 Onnistuneita käytäntöjä

Seuraavassa on esitelty muutama esimerkki lasten kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Ensimmäinen esimerkki on koulusta ja jälkimmäinen esimerkki esiopetuksesta.

##### **Fiksusti kouluun Kuopiossa -hanke Kettulan koulussa**

Kettulan koulu Kuopiossa pääsi mukaan Fiksusti kouluun -hankkeeseen ja kehittämään koulumatkaliikkumista sitä kautta. Koulun ajatuksena hankkeeseen lähtemiselle oli se, että koulun lähiympäristöön ja kaupungin käytikohteisiin päästäisiin parhaiten tutustumaan

pyörällä, koska esimerkiksi bussikuljetuksia on mahdollista saada vain kerran vuodessa. Myöskään julkista liikennettä kouluryhmät eivät voi ilmaiseksi käyttää. Hankkeen myötä pyöräily on viimeiset kolme vuotta ollut 3. luokasta ylöspäin kulkutapa tapahtumiin, joihin koulu osallistuu.

Hankkeen kautta koululle saatiin neljä polkupyörää ja yksi oli hankittu jo aiemmin. Vanhempainyhdistyksen lahjoituksena on myös saatu muutamia polkupyöriä. Koulupyörät ovat olleet hyvässä käytössä, sillä joka luokassa on muutamia oppilaita, joilla ei ole omaa pyörää. Lisäksi hankkeen kautta koululle saatiin pyöränhuoltovälineitä ja koulupyöriä huollettaessa lapsille on opetettu pyöränhuoltoa. Fiksusti kouluun -hankkeen myötä koululla on nostettu esiin liikennetietoutta säännöllisesti vuoden aikana ja yhteistyötä on tehty Liikenneturvan kanssa. On myös järjestetty pyörien tarkastusta.

Olennainen osa Fiksusti kouluun -hanketta Kettulan koulussa oli myös liikenneraati-toiminta, jossa oppilaat videoivat koulumatkoja ja kartoittivat vaaranpaikkoja. Liikenneraatia varten koulu sai hankkeen kautta GoPro-kameroita. Koulussa tehtiin myös videoituja pyöräretkiä, joilla havainnollistettiin sitä, miltä pyöräily lasten silmin näyttää. Kuvaamalla edellä ajavia nähtiin, mihin lasten huomio pyöräillessä kiinnittyy. Samoin lapset videoivat pyöräilyään ikään kuin olisivat itsenäisellä koulumatkalla. Se näytti hyvin erilaiselta kuin ohjatulla pyöräretkellä ja luokassa saatiin hyvä keskustelu aiheesta. Samaa kuvausta tehtiin kaupungin muilla kouluilla, jotka olivat Fiksusti kouluun -hankkeessa mukana, ja videoita jaettiin koulujen kesken. Jos tehokkainta on se, että varsinaisesti ajaa ryhmän kanssa vaaranpaikat läpi, niin melkein yhtä tehokkaana koettiin kuvattujen videoiden katsominen. Kaupungin puolelta myös liikennesuunnittelija oli katsomassa videoita.

Perheitä on viimeiset kolme vuotta kannustettu siihen, että mahdollisimman paljon kuljetaisiin kävellen ja pyörällä kouluun. Hankkeen myötä 1.-luokkalaisten pyöräilyrajoitusta on muutettu siten, että jalankulkua suositellaan; mutta jos huoltajat katsovat, että lapsi hallitsee polkupyörän ja pystyy toimimaan liikenteessä turvallisesti, niin silloin koulu mahdollistaa kulkemisen.

Merkittävä asia, joka koulussa on hankkeen myötä havaittu, on asennemuutos henkilöstön, oppilaiden sekä huoltajien keskuudessa. Pyöräilystä on tullut tavallinen juttu ja toimintamalli liikkumiseen. Kun pyörien käyttöä on koulussa, sitä opetetaan ja järjestetään retkiä, se lisää aktiivista koulumatkaliikkumista. Lapset ja perheet ovat koulussa tapahtuvan pyöräilyn kautta saaneet myös rohkeutta itsenäiseen liikkumiseen vapaa-ajalla.

***”Meillä merkittävä vaikutus on, niin henkilöstön, oppilaiden kuin huoltajienkin keskuudessa, että kun lähdetään muualle oppimaan, asenne on, että ensimmäiseksi ei kysytä, kuka meidät vie, vaan millä nyt mennään?” (haastattelut, koulu)***

Vaikka Fiksusti kouluun -hanke Kettulan koulussa päättyi, toteutuu Fiksusti kouluun -ohjelman kulkutapakysely koulussa yhä kolme kertaa vuodessa. Koulussa on todettu, että toistuvat kulkutapakyselyt toimivat hyvänä muistutuksena vanhemmille ja saavat heidän ajattelemaan lapsen kouluun kulkemista.

### **Pekolan metsäeskari, Pappilanniemen päiväkoti, Hattula**

Hattulassa Pekolan metsäeskari on luontoeskariryhmä, jonka perustamisajatuksena oli, että lasten riittävän liikkumisen turvaaminen on keskeistä. Idea ryhmään tuli aikoinaan ohjaajilta ja käytännöt luotiin alusta lähtien itse. Tämän hetkinen metsäeskariryhmä on jo kahdestoista Pekolassa ja toiminta on sen verran suosittua, että aina kaikki halukkaat eivät ole ryhmään mahtuneet. Päivittäin eskarilaiset ovat aamulla pihalla odottamassa polkupyörineen ja sen jälkeen siirrytään säästä riippumatta kulloiseenkin retkipaikkaan pyöräillen. Joskus voidaan myös mennä kävellen tai talvella hiihtäen. Eskarilaiset ovat myös vierailleet toistensa kodeissa, jolloin pyörämatkalla on tutustuttu kunkin lapsen reittiin ja lapset oppivat, missä kaverit asuvat.

Lähtökohta eskarissa on se, että aina liikutaan ja lapsilla on siihen sopivat varusteet. Kaikilla eskarilaisilla ei välttämättä ole omaa pyörää, joten kunnalla on hyvä olla lainapyöriä. Eskaripäivän aikaisissa siirtymissä eskarilaisille tulee pyöräilymatkaa noin 6–16 kilometriä vuorokaudessa. Vuoden aikana se tekee noin 1 000 kilometriä pyöräilyä lasta kohden. Hyvät pyöräreitit mahdollistavat tämän. Lisäksi kävelyä tai hiihtoa tulee noin 200–300 kilometriä vuodessa. Merkittävän pyöräilymäärän ansiosta lasten pyöräilytaidot harjaantuvat ja se auttaa koulumatkaliikkumisessa tulevaisuudessa. Eskarilaisten kirjallisetkin tehtävät onnistuvat luonnossa varsin hyvin. Muuten toiminnassa hyödynnetään esimerkiksi luonnonmateriaaleja ja lapsen omaa kehoa.

Liikkumisen tavoitteita on kirjattu ryhmäkohtaiseen varhaiskasvatus- ja esiopetussuunnitelmaan ja aina pedagogisia painopisteitä valittaessa henkilökuntaa koulutetaan niihin, myös ulkokoulutuksilla. Tämä on Hattulan varhaiskasvatuksessa hyvin tärkeä teema. Yhteistyötä tehdään myös opettajien kanssa. Valtakunnallinen esiopetussuunnitelma ei estä, etteikö opetus voisi tapahtua ulkona ja asioita tehdä toiminnallisemmin. Toimintana metsäeskari ei aiheuta kustannusongelmia ja konsepti voi olla edullisempikin, koska materiaalit otetaan ulkoa luonnosta.

Eskarilaisten pyöräilytaitojen kehittyessä vanhempien on mielekästä saattaa heidät pyörällä eskariin, mutta eskarissa on myös säilytystilat pyörille, jolloin niitä ei välttämättä tarvitse kuljettaa edestakaisin. Toiminnan myötä Hattulassa on saatu hyviä esimerkkejä perheistä, jotka ovat ottaneet pyöräilyn tavakseen. Lapset ovat innokkaita pyöräilemään retkipaikkoihin myös vapaa-ajalla vanhempien kanssa ja eskarista saa kartat käyttöön. Eräässä retkipaikassa on vieraskirjakin sekä tekemistä perheille. Vanhempainillatkin järjestetään

siten, että pyöräillen mennään johonkin eskarilaisten retkipaikoista. Vanhemmilla on mahdollisuus myös osallistua eskarilaisten retkipäiviin. Metsäeskaritoiminta on selkeästi tukenut myöhempää koulumatkapyöräilyä. Pekolassa pienten pyöräilyä kouluun ei myöskään rajoiteta, mikä on tärkeä jatkumo eskarissa totuttuun pyöräilyyn. Kaikissa kouluissa näin ei ole, mikä katkaisee toiminnan jatkumon.

Pekolan metsäeskarin on ollut monta vuotta mukana Liikkuva varhaiskasvatus -ohjelmassa (aiemmin Ilo kasvaa liikkuen -ohjelma). Sen myötä kaikissa varhaiskasvatuksen yksiköissä on laadittu liikkumisen vuosikellot, jotka sitovat kaikkia varhaiskasvatuksen ryhmiä, mutta metsäeskarissa liikkuminen tulee luontevasti muutenkin. Hattulassa on toinenkin saman tyyppinen metsäeskariryhmä keskustassa.

Hattulassa on pyrkimys laajentaa ympärivuotista pyöräilyä kaikkiin eskareihin esimerkiksi viikoittaisen pyöräilypäivän muodossa. Tällä tuettaisiin myöhempää koulumatkaliikkumistakin. Kun jo eskarissa tutustutaan liikennesääntöihin ja liikutaan lähiympäristössä, luo se koulutiestäkin turvallisemman. Esiopetusvuosi nähdään mahdollisuutena tukea koulumatkaliikkumista. Myös päiväkotiin on pyydetty vanhoja polkupyöriä, joista on siellä tehty potkupyöriä. Tätä käytäntöä voisi tehdä kunnassa laajemminkin. Päiväkodin pihaan valmistui liikennepiha hyvässä yhteistyössä teknisen toimen kanssa. Vuoden pyöräilykunta -tunnustuksen myötä Hattulassa on nostettu pyöräilyä vielä enemmän esiin.

***”Viimeistään esiopetusvuonna tuettaisiin säännöllistä pyöräilyä, jotta olisi valmiuksia liikkua pyörällä. Rohkeasti pyöräilemään, reippaasti kävelemään.”***  
(haastattelut, eskari)

### 4.5.3 Edistämisen mahdollisuudet ja haasteet

Aktiivisen koulumatkaliikkumisen edistämässä yhteistyö on tärkeää, sillä koulumatkaliikkumisen kulttuurin pysyvien muutosten saavuttamiseksi vaaditaan laajempaa muutosta olosuhteissa ja asenteissa. Aktiivisten koulumatkojen edistämiseksi koulut voivat järjestää erilaisia kampanjoita, mutta ne eivät yksinään riitä. Aktiivisen koulumatkaliikkumisen edistämässä tarvitaan eri hallintokuntien edustajien, oppilaiden vanhempien sekä kävelyn ja pyöräilyn asiantuntijoiden yhteistyötä. Liikenneturvallisuudella on iso merkitys etenkin vanhempien halukkuuteen kannustaa lapsiaan aktiiviseen koulumatkaan ja siksi liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeää koulumatkaliikkumisen edistämiseksi. (Turpeinen ym. 2013)

Monissa suomalaisissa kouluissa ja kunnissa on annettu koulumatkapyöräilyyn ohjeita tai suosituksia, joilla nuorimpien oppilaiden pyöräilyä kouluun on rajoitettu. Vaikka koulut voivat antaa suosituksia koulumatkojen kulkemisesta, on päätös koulumatkasta kuitenkin



aina oppilaan huoltajalla. Vanhempien tehtävä on harkita lapsen valmiudet koulumatkaliikkumiseen. Koulumatkapyöräilyn kieltämisen sijaan tulisi puuttua itse ongelmaan eli koulumatkareittien vaaranpaikkojen vähentämiseen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Koulussa voidaan liikennekasvatuksen keinoin opetella liikennesääntöjä ja pyörän käsittelytaitoa oppilaiden itsenäisen liikkumisvalmiuden edistämiseksi. Turvallisia koulureittejä voidaan harjoitella yhteistyössä kodin, koulun ja paikallisten toimijoiden kanssa. Liikenteessä kulkiessaan oppilaat oppivat liikennekäyttäytymistä. (Turpeinen ym. 2013)

Kuten useissa tutkimuksissa on todettu, on koulua ympäröivällä yhdyskuntarakenteella ja infrastruktuurilla suuri merkitys lasten mahdollisuuksiin kulkea koulumatkat aktiivisesti. Näihin koulut itse eivät voi arkisessa toiminnassaan juuri vaikuttaa. Kouluhaastattelujen mukaan kyseiset tekijät kuitenkin määrittelevät koulumatkakävelyn ja -pyöräilyn mahdollisuuden, järkevyyden ja turvallisuuden. Koulujen keskittäminen suurempiin yksiköihin heikentää monesti lasten edellytyksiä aktiiviseen koulumatkaan, koska etäisyydet pitenevät, ja se tulisi ottaa huomioon kouluverkkoa suunniteltaessa. Kun koulu sijaitsee hyvällä kävely- ja pyöräilyetäisyydellä, on luonnollisia esteitä vähemmän. Oulussa Metsokankaan koulussa onkin havaittu, että kun koulun sijainti on keskeinen ja alue koulun ympärillä on otollinen liikkumiseen kävellen ja pyörällä, niin erityistä edistämistyötä aktiivisen koulumatkaliikkumisen suhteen tai sen lisäämiseksi ei ole tarvittu, vaan on voitu keskittyä esimerkiksi liikenneturvallisuuden edistämiseen. Turvalliset liikennejärjestelyt ovat oleellinen mahdollistaja koululaisten kävelylle ja pyöräilylle ja haasteena voi olla se, että väylät eivät välttämättä johda koulun pihaan asti tai niissä on muita puutteita. Jos koulun ympäristössä on vaarallisia paikkoja, ei ole järkevää kannustaakaan omatoimiseen liikkumiseen. Lisäksi riittävien ja turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen järjestäminen kouluille nähdään haastatteluissa tärkeänä. Sillä voitaisiin pyrkiä myös ehkäisemään pyöriin kohdistuvaa ilki-valtaa. Myös oppilaiden mukaan pyörien ja kypärien säilytysratkaisuihin kouluissa on paljon kehitettävää (Kallio ym. 2019).

***”Tietenkin kunnallistekniikka on oleellinen mahdollistaja, että jos koulun ympäristössä on niitä vaarallisia tieosuuksia tai vaarallisia risteyksiä, niin silloinhan tietysti ei kukaan järkevä vanhempi eikä oikeastaan kukaan järkevä koulu kehoita lapsia, varsinkaan pieniä lapsia, siihen koulumatkakulkemiseen omatoimisesti.” (haastattelut, koulu)***

Kouluhaastattelujen mukaan koulun sopiva sijainti mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn myös koulupäivän aikaisilla matkoilla esimerkiksi vierailukohteisiin tai liikuntapaikoille. Koulupäivän aikainen pyöräily ja pyöräilyyn liittyvien asioiden opettaminen motivoivat oppilaita siihen, että polkupyörällä tehdään myös koulumatkoja. Aktiivista koulumatkaa edistää myös se, että koulupäivän jälkeisiin harrastuksiin voidaan jatkaa itsenäisesti suoraan koulusta.

Haasteita koulupäivän aikaiselle pyöräilylle aiheuttaa se, että kaikilla oppilailla ei ole omaa pyörää. Lahdessa toteutetun kaupungin laajuisen peruskoulujen koulumatkakyselyn mukaan 32 % oppilaista ilmoitti, että heillä ei ole käytössä polkupyörää (Lahden kaupunki 2018). Kyselyn mukaan koulujen välillä oli isoja eroja. Tampereen kaupunkiseudun koulumatkakyselyn mukaan puolestaan lähes jokainen peruskoululainen omistaa polkupyörän (Tampereen kaupunkiseutu 2015). Se, että kaikilla olisi pyörä tai mahdollisuus lainata sellainen koulusta, antaisi kouluissa lisämahdollisuuksia tehdä erilaisia asioita. Vantaalla Martinlaakson koulussa on pohdittu, voisiko kaupunki antaa koululle lisenssejä kaupunkipyörien käyttöön. Myös polkupyörien lahjoittaminen kouluille edistäisi asiaa, tosin koulupyörien yhtenä haasteena nähtiin säilytystilan puute. Pyörän puuttumisen lisäksi koulun pyöräretkiä voivat estää puutteet oppilaiden pyöräilytaidoissa tai pyöräilytaidon puuttuminen kokonaan. Haastattelujen mukaan koulupyörät on koettu hyväksi niissä kouluissa, joissa niitä on ollut.

Haastattelujen mukaan koulureitit tulisi koko maassa kehittää turvallisiksi, helppokulkuisiksi ja selkeiksi. Eri kulkumuodot tulisi erotella toisistaan. Koulujen ympäristössä todetaan olevan kävelyn ja pyöräilyn osalta vielä paljon tehtävää. Infrastruktuurin pitäisi olla niin turvallista, että vanhemmat uskaltavat päästää lapsensa kulkemaan kouluun aktiivisesti. Tässä mahdollistajana ovat kunnat sekä valtio. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018 -selvityksen (Turunen 2019b) mukaan suurin osa kunnista (68 %) oli ainakin jokseenkin sitä mieltä, että pyöräily-yhteydet kouluihin ovat kunnassa hyvät. Selvitys kuitenkin osoittaa, että kyseessä on vaikea kysymys, sillä noin joka neljäs vastaaja valitsi vaihtoehdon ”ei samaa eikä eri mieltä”. Tämä voi kertoa siitä, että erot koulujen välillä ovat suuret.

Infrastruktuurin haasteisiin tarttumiseksi tarvitaan kunnan ja koulun yhteistyötä, mahdollisesti valtionkin. Haastattelujen mukaan koulujen lähialueita ja kulkureittejä tulisi tarkastella yhteistyössä kunnan eri hallintokuntien ja koulun kanssa. Vanhempainyhdistys mainitaan kouluhaastatteluissa hyvänä yhteistyötahona, kun kunnan tai päättäjien suuntaan lähdetään esittämään ratkaisuehdotuksia muun muassa olosuhteiden parantamiseen liittyen. Kunnan puolelta tärkeitä yhteistyötahoja ovat tekninen toimi ja kaavoitus. Erään kouluhaastattelun mukaan ongelmien ratkaisuun pitäisi ottaa tärkeysjärjestykseksi se, että ensin ratkaistaan ongelmat, joilla edistetään kestävästä liikkumisesta ja madalletaan kynnystä valita kävely ja pyöräily. Tämä tulisi huomioida myös kunnossapidossa. Kouluhaastattelujen mukaan osassa kouluista yhteistyötä kunnan kanssa on ollut ja toimenpiteitä koulureiteillä ja lähiympäristössä on tehty. On myös parantamishankkeita, joiden toteutus on kestänyt pitkään tai ne eivät ole toteutuneet. Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan kunnissa pitäisi olla riittävä tahtotila kouluille johtavien väylien ja koulun ympäristön sekä pihan liikennejärjestelyiden kuntoon laittamiseksi. Koska vanhemmat määrittelevät, millä lapsi kouluun kulkee ja liikenneturvallisuuksella on todettu olevan iso merkitys etenkin vanhempien halukkuuteen kannustaa lasta aktiiviseen koulumatkaan, on

liikenneturvallisuuden parantaminen erittäin tärkeää. Koulun ympäristön tulisi viestiä vanhemmille, että kouluun kulkeminen kävellen ja pyöräillen on turvallista.

Kunnan tasolla budjetointi liikenneturvallisuutta edistäviin asioihin mainitaan kouluhaastatteluissa tärkeänä. Olisi hyvä, jos valtakunnan tasolla olisi vuosittainen määräraha, joka pitäisi käyttää näihin asioihin, jolloin kunnatkin pysähtyisivät näiden asioiden äärelle. Pelkästään kunnan oman rahoituksen löytyminen voi kestää, jolloin hankkeiden toteutuminen venyy. Vaarallisiksi todettujen kohteiden parantaminen kävely- ja pyöräilyetäisyydellä koulusta vähentäisi myös tarvetta koulukuljetuksille. Samalla se parantaisi myös lasten turvallisuutta vapaa-ajan matkoilla, joilla koulukuljetuksia ei ole.

Koulujen suurimmat mahdollisuudet aktiivisen liikkumisen edistämässä ovat valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan innostaminen kävelyyn ja pyöräilyyn sekä liikenteessä tarvittavien taitojen opettaminen niin teoreettisesti kuin konkreettisesti. Tässä voidaan hyödyntää myös eri sidosryhmien apua. Kouluyhteisön kävely- ja pyöräilymyönteinen liikkumiskulttuuri ja kannustava ilmapiiri ovat tärkeitä tekijöitä. Oppilaiden mielestä kannustamisessa kävelyyn ja pyöräilyyn on paljon parannettavaa, sillä LIITU-tutkimuksessa viidesluokkalaisista vajaa puolet ja seitsemäs- ja yhdeksäsluokkalaisista vain noin viidennes arvioi, että koulussa kannustetaan kävelyyn tai pyöräilyyn koulumatkoilla (Kallio ym. 2019).

Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastatteluissa esille nostettiin myös koulujen liikkumissuunnitelmien laadinta yhteistyössä oppilaiden, vanhempien ja kunnan eri hallintokuntien kanssa. Haastatteluissa kouluissa liikkumissuunnitelmia ei ollut laadittu, mutta esimerkiksi olosuhdekartoituksia oli tehty. Koulujen liikkumissuunnitelmien edistäminen on mainittu yhtenä toimenpiteenä Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018/5). Kuntahaastattelujen mukaan kunnissa on tehty yhteistyötä koulujen kanssa ja esimerkkejä kehitystyöstä ovat infrastruktuurin parantamisen ohella oppilaiden osallistaminen suunnitteluun, turvallisuussuunnitelmat, koulumatkakäyselyt, liikkumissuunnitelmat sekä poikkihallinnollisuuden parantaminen. Koulujen koulumatkaliikkumisen tiedoista on hyötyä kunnille suunnittelussa ja toimenpiteitä voidaan esimerkiksi kohdistaa kouluille, joissa on paljon autolla kuljetettavia oppilaita.

Kouluhaastattelujen mukaan haasteena koululaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämässä nähdään asennekasvatus ja elämän aikatauluttaminen. Vanhemmat ovat tässä keskeisessä roolissa ja elämä järjestellään helposti siten, että lapsia päästään kuljettamaan ennemminkin kuin että lapset laitettaisiin kävelemään ja pyöräilemään. Vanhemmat voivat kokea, että se vie vähän enemmän aikaa, kun aamuisin pitää katsoa, että lapsen pyörä on kunnossa. Haasteena nähdään myös se, että vaikuttamisella oppilaisiin, joihin koulu eniten pystyy vaikuttamaan, ei välttämättä ole niin suurta merkitystä verrattuna vanhempien asenteisiin. Jos vanhemmat eivät kannusta tai mahdollista kunnollisia välineitä pyöräilyyn

tai vain kuljettavat, niin silloin koulun sanomisilla tai tekemisillä voi olla vähäinen merkitys. Jos lapsella on huonokuntoinen pyörä tai ei kypärää ja koulussa huomautetaan kypärän puuttumisesta, voi se latistaa lapsen pyöräilyintoa. Vanhempien asennoitumisella ja panostamisella on suuri merkitys ja vanhempien asenteisiin vaikuttaminen koulumatkaliikkumisen suhteen on tärkeää. Haastattelujen mukaan positiivista asennevaikuttamista ja asennemuutosta asian tärkeydestä ei tarvita ainoastaan vanhempien keskuudessa, vaan myös koko perheissä, oppilaissa, rehtoreissa, henkilöstössä sekä päättäjissä. Yleinen hyöty- ja arki liikunnan väheneminen sekä autoiluun tottuminen näkyvät myös koulumaailmassa. Lapsetkin ovat melko mukavuudenhaluisia, jos kyydit kouluun on järjestetty. Perheiden liikuntamyönteisyys taas nähdään asiaa positiivisesti edistävänä.

Kouluhaastattelujen mukaan koulumatka voi olla sosiaalinen tapahtuma ja kavereiden kanssa itsenäisesti kuljettuna se on yhteisöllinen asia. Yleisesti kaikki positiivinen uutisointi kävelyn ja pyöräilyn merkityksestä ja vaikuttaminen ajatustasolle edistävät asiaa. ”Herätysliikemäisenä” viesti ei mene perille, mutta arjen valintoina paremmin. Haastattelujen mukaan koulujen aktiivisen liikkumisen edistämiseksi tarvitaan laajaa poikkihallinnollisuutta niin valtion tasolla kuin kunnissa. Yksittäisten koulujen rehtorien halukkuus panostaa asian edistämiseen merkitsee paljon, kuten myös kunnan politiikka.

Koululaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämisen haasteisiin voidaan tarttua kouluhaastattelujen mukaan koulun, vanhempainyhdistyksen ja vanhempien yhteistyöllä. Koulussa voidaan kasvattaa ja antaa neuvoja, mutta kodin tarjoama malli on tärkeä, sillä arjen valinnat tulevat kotoa. Koulusta koteihin asian edistäminen on jatkuvaa tiedottamista, muistuttelua ja markkinointia liikkumisen merkityksestä hyvinvointiin ja terveyteen sekä liikenneturvallisuuksiasioista. Vanhempainyhdistys voi tarttua moniin asioihin. Lapsille on tärkeää hyvän huomaaminen ja kehuminen.

Pienten koululaisten pyöräilyrajoitusten tarpeellisuutta tulisi haastattelujen mukaan tarkastella kriittisesti. On esimerkiksi ristiriitaista, jos esikouluun ja päiväkotiin on saanut pyörällä, mutta kouluun ei saakaan. Yksi mahdollisuus olisi, että pyöräilyn rajoittamisen sijaan käännettäisiin asia niin, että kannustettaisiin saapumaan pyörällä huoltajan kanssa. Pyöräilyä pitäisi saada yhä nuoremmille, jolloin siitä voisi tulla paremmin tapa. Tätä voidaan edistää pyöräilyä harjoittelemalla, mutta tärkein on kuitenkin infrastruktuurin tekeminen turvalliseksi.

Oman haasteensa kävelyyn ja pyöräilyyn tuovat kouluhaastattelujen mukaan myös huonot kelit, pimeys ja talvi, jotka vaativat hyvää varustusta pyöräilijältä, eikä perheissä välttämättä satsata esimerkiksi nastarenkaisiin. Talven haasteiden vuoksi talvipyöräilyä ei ole välttämättä erityisesti nostettu esille kouluissa.

Kouluhaastattelujen mukaan erilaiset valtakunnalliset kampanjaviikot ja -päivät ovat hyviä ja niihin tulisi vuosittain tuottaa päivittyvät materiaalit (video- ja oppituntimateriaalit, somevaikuttajat), joita kouluissa voitaisiin suoraan hyödyntää. Ne herättävät opettajia ottamaan kyseisiä asioita enemmän esille ja opettajien on helpompi tarttua teemoihin, kun on olemassa valmiita materiaaleja. Tukea aktiivisen koulumatkaliikkumisen edistämiseen saataisiin myös eri tahojen kouluvierailuista, joita eri yhteistyötahot voisivat mahdollistaa. Kouluille voisi saapua ”vierailevia tähtiä” puhumaan esimerkiksi liikenneturvallisuudesta tai pyöräilyasiantuntijoita kertomaan pyöräilystä. Myös tunnettujen aktiiviliikkujien vierailut voisivat olla kannustavia. Lapsille jaettavat esitteet ja mielenkiintoinen informaatio voisivat edistää asiaa osaltaan. Lapsia voisi motivoida esimerkiksi kirjanen, jossa lapsi voisi seurata liikkumistaan vuoden aikana ja kirjasen palautettuaan palkintona olisi vaikkapa pyörän valo. Järjestöt voisivat jalkautua kouluille opettamaan pyöräilytaitoja jalkautuvien polku-pyörätreenien tai -kursseiden muodossa ja kouluille voisi myös lahjoittaa polkupyöriä. Tukea koulut toivoisivat myös pyöränhuoltoon, renkaiden vaihtoon sekä erinäisiin tempauksiin.

Valtakunnallisista ohjelmista saatu tuki on koettu kouluissa hyväksi. Asiantuntijan vieraillessa kouluissa on voitu yhdessä miettiä sitä, että millaisilla valinnoilla saataisiin lisättyä esimerkiksi koulumatkaliikuntaa. Ulkoapäin tuleva tuki pitäisi olla positiivisella tavalla ongelmakohtat esiin nostava ja koulu yhteisöä siten herättävä, että näihin asioihin aletaan kiinnittää huomiota. Positiivisten hankkeiden kautta asiat etenevät parhaiten. Myös valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan ohjelmilla on tärkeä paikka edistämistyössä. Tärkeää on valtakunnallisten hankkeiden riittävä ennakoitavuus, jotta niihin osallistuminen pystytään kouluissa organisoimaan.

Eräissä kouluhaastattelussa nostettiin esille, nähdäänkö lasten liikkumiseen panostaminen riittävällä painoarvolla kuin aikuisten. Haastattelun mukaan on tärkeää investoida myös lasten liikkumiseen, koska vasta aikuisten liikuttamiseen investoidessa saatetaan olla jo myöhässä – ei pitäisi ajatella, että ”lapset liikkuvat muutenkin”. Onkin perusteltu kysymys, arvioidaanko panostusten tuottamaa hyötyä esimerkiksi pienentyneinä sosiaali- ja terveydenhuoltokuluina ihmisen elämänkaaren aikana. Myös valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelujen mukaan pitäisi nähdä ne hyödyt ja mahdollisuudet, jotka lasten aktiivisen liikkumisen edistämiseen liittyvät.

Koulut ovat myös työpaikkoja, ja esimerkiksi autojen pysäköintialueiden siirtäminen kauemmas koulusta tai nimetyistä paikoista luopuminen herättävät kouluhaastattelujen mukaan mielipiteitä henkilökunnassa. Rehtoreilta vaaditaan rohkeutta sanoa asioita ääneen, vaikka palautetta tulee. Henkilökunnan aktiivista työmatkaliikkumista rajoittaa, jos kodin ja työpaikan välinen etäisyys on pitkä. Se vaikeuttaa myös aktiiviseen työmatkaan kannustamista, ja jos työyhteisö on pieni, voi kampanjointi henkilöityä liikaa. Valtakunnallinen pyöräilyviikko ja Kilometrikisa ovat esimerkkejä, joilla aktiivista työmatkaliikkumista voidaan nostaa esiin. Pukuhuone- ja suihkutilat kouluilla yleensä on, mutta pyöräpysäköintijärjestelyissä voi olla parannettavaa.

#### 4.5.4 Yhteenveto ja suosituksia

Koulua ympäröivällä yhdyskuntarakenteella ja infrastruktuurilla on suuri merkitys lasten mahdollisuuksiin kulkea koulumatkat aktiivisesti. Näihin koulut itse eivät voi arkisessa toiminnassaan juuri vaikuttaa, mutta kyseiset tekijät kuitenkin määrittelevät koulumatkakävelyn ja -pyöräilyn mahdollisuuden, järkevyyden ja turvallisuuden. Kouluverkkoa suunniteltaessa tulisi ottaa huomioon, että koulujen keskittäminen suurempiin yksiköihin heikentää monesti lasten edellytyksiä aktiiviseen koulumatkaan, koska etäisyydet pitenevät. Kun koulu sijaitsee hyvällä kävely- ja pyöräilyetäisyydellä, on luonnollisia esteitä vähemmän. Uusien koulujen suunnittelussa on erityisen hyvät mahdollisuudet kiinnittää huomiota koululaisten aktiivisuuden lisäämiseen ja liikennejärjestelyihin.

Koulun sopiva sijainti mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn myös koulupäivän aikaisilla matkoilla esimerkiksi vierailukohteisiin tai liikuntapaikoille. Koulupäivän aikainen pyöräily ja pyöräilyyn liittyvien asioiden opettaminen on suositeltavaa, koska ne motivoivat oppilaita siihen, että polkupyörällä tehdään myös koulumatkoja, sekä synnyttävät myönteistä asennetta pyöräilyä kohtaan. Koulupäivän aikaista aktiivista liikkumista lisäämällä voidaankin lisätä koulumatkaliikkumista. Liikenteessä kulkiessaan oppilaat oppivat myös liikennekäyttäytymistä.

Koulujen suurimmat mahdollisuudet aktiivisen liikkumisen edistämiseksi ovat innostaminen kävelyn ja pyöräilyyn sekä liikenteessä tarvittavien taitojen opettaminen niin teoreettisesti kuin konkreettisesti. Tässä voidaan hyödyntää myös eri sidosryhmien apua. Kouluyhteisön kävely- ja pyöräilymyönteinen liikkumiskulttuuri ja kannustava ilmapiiri ovat tärkeitä tekijöitä. Pienten koululaisten pyöräilyrajoitusten tarpeellisuutta tulisi tarkastella kriittisesti. Yksi mahdollisuus on, että pyöräilyn rajoittamisen sijaan kannustetaan saapumaan pyörällä huoltajan kanssa. Pyöräilyä pitäisi saada yhä nuoremmille, jolloin siitä voi tulla paremmin tapa. Opetussuunnitelmaan kuuluvan liikennekasvatuksen keinoin koulussa voidaan opetella liikennesääntöjä ja pyörän käsittelytaitoa oppilaiden itsenäisen liikkumisvalmiuden edistämiseksi sekä harjoitella turvallisia koulureittejä. Turvallinen infrastruktuuri on oleellinen lähtökohta. Liikunnan opetukseen pyöräily sopii yhtenä elämässä tärkeänä taitona. Erilaiset valtakunnalliset kampanjaviikot ja -päivät ovat hyviä ja niihin tulee vuosittain tuottaa päivittyvät materiaalit koulujen hyödynnettäviksi. Tukea aktiivisen koulumatkaliikkumisen edistämiseen saataisiin myös eri tahojen kouluvierailuista sekä lapsille jaettavasta materiaalista.

Koulupyöristä on saatu hyviä kokemuksia. Se, että kaikilla olisi pyörä tai mahdollisuus lainata sellainen koulusta, antaisi kouluissa lisämahdollisuuksia tehdä erilaisia asioita. Polkupyörien lahjoittaminen kouluille edistäisi asiaa, mutta haasteeksi voi muodostua säilytystilan puute. Yhtenä vaihtoehtona voitaisiin selvittää koulujen mahdollisuutta kaupunkipyörrien käyttöön. Pyöräilytaitojen opettamiseksi järjestöt voisivat jalkautua kouluille.

Koulujen aktiivisen liikkumisen edistämiseksi tarvitaan yhteistyötä sekä laajaa poikkiallinnollisuutta niin valtion tasolla kuin kunnissa. Koulumatkaliikkumisen kulttuurin pysyvien muutosten saavuttamiseksi vaaditaan laajempaa muutosta olosuhteissa ja asenteissa. Positiivista asennevaikuttamista ja asennemuutosta asian tärkeydestä tarvitaan perheissä, rehtoreissa, henkilöstössä sekä päättäjissä. Yksittäisten koulujen rehtorien halukkuus panostaa asian edistämiseen merkitsee paljon, kuten myös kunnan politiikka. Koululaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämisen haasteisiin voidaan tarttua koulun, vanhempainyhdistyksen ja vanhempien yhteistyöllä. Esimerkiksi koulujen liikkumissuunnitelmia voidaan laatia yhteistyössä oppilaiden, vanhempien ja kunnan eri hallintokuntien kanssa. Valtakunnallisista ohjelmista saatu tuki on koettu kouluissa hyväksi. Asiantuntijavierailujen yhteydessä kouluissa voidaan yhdessä miettiä valintoja, joilla saadaan lisättyä esimerkiksi koulumatkaliikuntaa. Ulkoapäin tuleva tuki voi positiivisella tavalla nostaa ongelmakohtat esiin ja herättää kouluyhteisöä kiinnittämään huomiota niihin. Hankkeiden myötä saatavaa laaja-alaista näkemystä liikkumisesta ja liikenteestä voidaan tuoda kasvatustyöhön kouluissa. Hankkeilla on suuri merkitys myös rehtoreiden omiin asenteisiin ja omalle ajattelulle saadaan hankkeista vahvistusta, jolloin asian puolesta voi puhua enemmän.

Vanhempien asennoitumisella ja panostamisella on suuri merkitys koulumatkaliikkumiseen ja aktiivisen liikkumisen positiivinen ilmapiiri onkin hyvä pyrkiä ulottamaan koteihin asti, sillä arjen valinnat tulevat kotoa. Koteja voidaan kannustaa aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen ja tiedotteissa voidaan tuoda esille sen hyviä vaikutuksia. Saattoliikenteen osalta voidaan kannustaa jättämään lapset kyydistä vähän kauempana koulusta, jolloin koulumatkaan sisältyy edes pieni kävelyosuus.

Liikenneturvallisuuksella on iso vaikutus etenkin vanhempien halukkuuteen kannustaa lapsiaan aktiiviseen koulumatkaan ja siksi liikenneturvallisuuksien parantaminen on tärkeää koulumatkaliikkumisen edistämiseksi. Koulun ympäristön tulee viestiä vanhemmille, että kouluun kulkeminen kävellen ja pyöräillen on turvallista. Turvalliset liikennejärjestelyt ovat oleellinen mahdollistaja koululaisten kävelylle ja pyöräilylle. Jos koulun ympäristössä on vaarallisia paikkoja, ei ole järkevää kannustaakaan omatoimiseen liikkumiseen. Koulumatkapöytäkieltojen kieltämisen sijaan tulee puuttua itse ongelmaan eli koulumatkatähtien vaaranpaikkojen vähentämiseen. Infrastruktuurin haasteisiin tarttumiseksi tarvitaan kunnan ja koulun yhteistyötä, mahdollisesti valtionkin. Myös vanhempainyhdistys toimii hyvänä yhteistyötahona, kun kunnan tai päättäjien suuntaan lähdetään esittämään ratkaisuehdotuksia. Vaarallisiksi todettujen kohteiden parantaminen kävely- ja pyöräilyetäisyydellä koulusta vähentää myös tarvetta koulukuljetuksille. Lisäksi riittävien ja turvallisten pyöräpysäköintipaikkojen järjestäminen kouluille on tärkeää.

## 5 Tulosten tarkastelu

Työn alustavat tutkimuskysymykset kirjoitettiin työprosessin aikana uudelleen selkeämpään muotoon, joka vastaa paremmin tutkimuksen eri osuuksissa käsiteltyjä teemakokonaisuuksia. Näihin vastataan tiivistetysti luvussa 5.1. (Tulokset on esitetty tarkemmin alaluvuittain raportin luvussa 4. Keskeisimmät johtopäätökset ja suositukset on esitetty raportin alussa luvussa 1.)

Tutkimuksen itsearvioinnissa luvussa 5.2 tarkastellaan tutkimusprosessia, menetelmien toimivuutta ja työn rajauksia.

### 5.1 Vastaukset tutkimuskysymyksiin

#### 5.1.1 Vaikuttavimmiksi osoittautuneet toimenpiteet

**Tutkimuskysymys: Millaiset toimintatavat tai toimenpiteet ovat osoittautuneet vaikuttavimmiksi parhaiksi käytännöiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa tai muualla?**

Infrastruktuurin parantaminen on yksi edellytys kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyyn nostamiselle autoilun rinnalla. Suomessa ns. vahvoissa pyöräilykaupungeissa, kuten Jyväskylässä ja Joensuussa panostaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja keskusta-alueen liikenteen sujuvuuden ja rauhoittamisen on todettu parantaneen viihtyisyyttä. Näissä kaupungeissa vahvuutena on ollut sitoutuminen yhteisesti laadittuihin tavoitteisiin, kaupungin sisäinen poikkihallinnollinen yhteistyö sekä yhteistyö suunnittelijoiden ja pyöräilyjärjestöjen välillä. Hallinnonalojen välinen yhteistyö sekä valtio-, seutu- että kuntatasolla edistävät kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keskeisiä edellytyksiä. Kunnissa eri hallinnonalojen ohjelmiin ja strategioihin tulisi asettaa selkeät tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi sekä tavoitetasot esimerkiksi kulkumuotojakaumalle. Tavoitteiden toteutumista tulisi myös seurata nykyistä paremmin. Tavoitetasot ohjaavat osaltaan toimenpideohjelmien valmistelua ja tehokkaiden toimenpiteiden valintaa jo suunnitteluprosessin aikana.

Parhaimmiksi käytännöiksi ovat osoittautuneet toimenpiteet, joissa yhdistetään taloudellista ohjausta, liikkuajan olosuhteiden ja palvelujen parantamista sekä toisaalta tehokasta viestintää. Taloudellisen ohjauksen keinoista on Suomessa vasta vähän kokemuksia, mutta



kansainväliset kokemukset osoittavat hyviä mahdollisuuksia, esimerkiksi sähköpyörien hankintatuet ovat lisänneet pyöräilyä ja osaltaan vaikuttaneet henkilöautoilun vähentymiseen. Myös pyöräilyn huollon tukemisella, työsuohdepyöräilyn tukijärjestelmän käyttöönotolla ja maksuttomalla polkupyörän käytöllä on todettu olevan vaikuttavuutta. Työpaikkojen kohdalla autopysäköinnin maksullistaminen on kasvattanut kävelyn ja pyöräilyn osuutta työmatkoista.

## 5.1.2 Kuntien ja valtion mahdollisuudet

### **Tutkimuskysymys: Mitkä ovat kuntien ja kaupunkien sekä valtionhallinnon mahdollisuudet edistää kävelyä ja pyöräilyä Suomessa tällä hetkellä?**

Mahdollisuuksien perustana pidetään kävelyä ja pyöräilyä tukevaa lainsäädäntöä, kuten vuonna 2020 uudistunutta tieliikennelakia ja lakia verovapaasta polkupyöräedusta. Henkilöauton käyttöön ohjaavien kannustimien purkamista pidetään merkittävänä mahdollisuutena. Sen lisäksi kuntien mahdollisuuksia lisäisi se, että kävelyä ja pyöräilyä pidettäisiin ensisijaisina kulkumuotoina myös valtion tasolla, etenkin tiiviillä kaupunkiseuduilla, ja että suunnittelu ja ylläpito toimisivat tältä pohjalta. Valtio voi tukea kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä useilla raportissa esitetyillä keinoilla. Valtion kannattaa jatkaa strategista ohjelmatyötä kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman mukaisesti, tukea kuntien välistä vertaisoppimista sekä vauhdittaa taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönottoa kokeiluina sekä tarvittaessa lainsäädännöllisin keinoin.

Kävely ja pyöräily tulee nähdä omina kulkutapoinaan ja niille tulee laatia erilliset omat edistämisohjelmansa ja tavoitteensa, jotka ohjaavat verkon ja infran kehittämistä. Vastavasti kuin pyöräilyn suunnitteluohje edistää pyöräilyä, käveltyvyyttä tulisi edistää suunnittelun eri tasoilla ja varmistaa edistämistyölle riittävät resurssit ja osaaminen.

Kunnat vastaavat infrastruktuurin parantamisesta katuverkollaan, joskin monesti valtion omistamat väylät saattavat toimia kunnan pääväylinä. Valtion kannattaa oman infransa kehittämisen lisäksi vauhdittaa kuntien vastuulla olevan pyöräilyinfrastruktuurin rakentamista osoittamalla taloudellista tukea myös jatkossa. Tärkeitä perustoja infrastruktuurin suunnittelun kannalta ovat jalankulku- ja pyöräliikenteen verkkosuunnitelmat, käveltyvyyden tarkempi paikkakohtainen tutkiminen, pyöräliikenteen suunnitteluohje ja koulutus sen jalkauttamiseksi. Valtion tuen vastineeksi edellytetään verkkosuunnitelmaa vaikutuksiltaan tehokkaimpien toimenpiteiden osoittamiseksi. Toimenpiteiden vaikutuksia tulee myös seurata.

Laadukkaat baanaverkot sekä hyvät pyöräpysäköintimahdollisuudet joukkoliikennepysäkeillä ovat esimerkkejä kuntien mahdollisuuksista palvella liikkujaa hyvillä olosuhteilla.

Maantieverkon pyöräilyolosuhteiden systemaattinen parantaminen edistäisi niin liikuntaa, liikenneturvallisuutta kuin pyörämatkailuakin. Kansainvälisiä esimerkkejä taktisesta urbanismista kannattaisi hyödyntää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen kokeilujen kautta. Väylien talvihoitoa sekä talvihoidon tilasta kertovien ajantasaisten karttapalveluiden tarjontaa tulee lisätä, jotta kävely ja pyöräily olisivat aidosti ympärivuotisia kulkutapoja.

Luvussa 5.1.1 ja yllä mainittujen toimenpiteiden lisäksi mahdollisuuksia tarjoavat myös kävelyn ja pyöräilyn investointiavustukset, seurantatutkimusten menetelmien kehittäminen, työpaikkapysäköinnin maksullisuuden edistäminen, poikkihallinnollisen käytännön yhteistyön tehostaminen, henkilökohtainen päästökauppa ja tiivis yhteistyö avainsidosryhmien kuten yrittäjien kanssa.

### 5.1.3 Työnantajien ja koulujen mahdollisuudet

#### **Tutkimuskysymys: Mitkä ovat työnantajien ja koulujen suurimmat mahdollisuudet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa tällä hetkellä?**

Työpaikkojen haastatteluissa oli edustettuina Suomen parhaita aktiivista liikkumista toteuttavia työnantajia. Näillä työpaikoilla toimivimpina käytänteinä nousivat esiin työsuhdematkalippu, työsuhdetalkkupyöräetä, autopysäköinnin maksullistaminen, työasiointi-pyörät, pyöräilyyn rohkaisevat kampanjat, pyöräpysäköinnin ja suihku- ja pukuhuonetilojen parantaminen, työnantajan tukemat pyörähuoltomahdollisuudet ja yhteistyö pyöräilyseurojen kanssa. Kestävä työmatkaliikkuminen on monilla työpaikoilla vastuutettu erityiselle työryhmälle tai toimikunnalle. Työpaikoilla suositellaan asian edistämiseen ensin ulkopuolista esim. kaupungin palkkaamaa asiantuntijaa sekä laajaa työryhmää, jossa olisi edustajia monista työntekijäryhmistä.

Koulujen ympäristön tulee ilmentää vanhemmille, että lasten kulkeminen kouluun kävelen ja pyöräillen on turvallista. Kun koulu sijaitsee hyvällä kävely- ja pyöräilyetäisyydellä kotoa, on mahdollisuus tähän merkittävästi suurempi kuin koulujen ollessa keskitettympiä. Koulun sopiva sijainti mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn myös koulupäivän aikaisilla matkoilla esimerkiksi vierailukohteisiin tai liikuntapaikoille. Koulujen suurimmat mahdollisuudet aktiivisen liikkumisen edistämiseksi ovat innostaminen kävelyn ja pyöräilyyn sekä liikenteessä tarvittavien taitojen opettaminen niin teoreettisesti kuin käytännössä. Liikkumisen tulisi liittyä jokaiseen koulupäivään, jolloin siitä voi tulla vakiintunut tapa. Koulujen aktiivisen liikkumisen edistämiseksi tarvitaan toimivaa yhteistyötä erityisesti koulujen ja kuntien suunnittelijoiden välillä. Koulujen (henkilökunta, oppilaat, vanhempainyhdistykset) paikallisasiantuntemus tulisi nähdä resurssina liikkumisolosuhteiden parantamisessa varsinkin koulujen lähistöllä ja koulureiteillä.

### 5.1.4 Edistämisen haasteet

**Tutkimuskysymys: Millaisia haasteita on noussut esiin toimintatavoissa, asetelmissa tai toimenpiteissä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä, ja miten näitä haasteita on ratkottu?**

Perushaaste on se, että kävelyä ja pyöräilyä ei ole mielletty autoliikenteen tapaan liikenteeksi, jonka sujuvuuden ja toimivuuden koettaisiin olevan välttämätöntä yhteiskunnan ja talouden toiminnan kannalta. Asunnon ja työpaikan välisen matkan verovähennysoikeus sekä ja useiden työnantajien tarjoama vapaa ja veroton pysäköintietu suosivat autoilua verrattuna kävelyn ja pyöräilyyn.

Kävely- ja pyöräiliikenteen suunnittelijat kunnissa saattavat olla kuormittuneita, sillä heillä on myös monia muita tehtäviä. Pyöräiliikenteen ja ihmisten fyysisen aktiivisuuden seuranta kunnissa on ollut vähäistä. Aktiivisen liikkumisen olosuhteiden kehittäminen jakautuu monelle eri sektorille, ja tästä syystä se jää monessa tapauksessa hallinnonalojen väliin. Varsin usein autoliikennettä hyödyttävissä infrastruktuurihankkeissa kävelyn ja pyöräilyn liikennejärjestelyratkaisut ovat huonolaatuiset mm. kiertelevien linjausten takia. Vanhoja väyliä ei korjata asianmukaiseen kuntoon vaan rahoitusta saavat lähinnä pyöräilyväylien uudishankkeet.

Kunnalliset päättäjät kaihtavat poliittisia riskejä ja autoilijan saavutettuihin etuihin puuttuminen on tästä syystä vaikeaa, varsinkin jos autoilulta tilaa vievistä toimenpiteistä puuttuu vaikutustietoa. Keskustojen paikalliset pienyrittäjät pelkäävät liikkeensä kuihtumista, jos asiakkaat eivät pääse pysäköimään aivan liikkeen edustalle. Pyrkimys kaikkien liikennemuotojen samanaikaiseen edistämiseen vesittää helposti tavoitteen nostaa kävelyn ja pyöräilyn ensisijaisiksi kulkumuodoiksi hyvin saavutettavilla alueilla kuten kuntakeskuksissa. Näitä ristiriitoja voidaan ratkaista seurantatiedon keräämisellä ja analysoinnilla sekä hyvin suunnitelluilla kokeiluilla yhdessä avainsidosryhmien kanssa. Neuvottelu, viestintä ja yhteisten ratkaisujen hakeminen on erityisen tärkeää ja resurssija vaativaa hankkeissa, joissa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen liittyy ristiriitoja.

## 5.2 Tutkimuksen itsearviointi

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tutkimusaiheena hyvin laaja. Edistämistyöhön vaikutetaan eri hallinnonalojen lukuisilla eri tasoilla toimenpiteillä. Tutkimuksessa pyrittiin kattamaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman jo itsessään laajat toimenpidekokonaisuudet esimerkiksi raportin sisällyksessä sekä tutkimuksen aineistonkeruumenetelmien tarkemmassa kysymyksenasettelussa. Näin ollen haastatteluista tuli keskenään vaihtelevia ja osin hyvinkin seikkaperäisiä, analysoitavasta aineistosta laaja ja melko vaikeasti hallittava sekä loppuraportista pitkä.

Haastatteluosuudessa koottiin laaja laadullinen aineisto. Haastateltavat olivat pääsääntöisesti innostuneita vastaamaan ja keskustelemaan, joten haastatteluaineistosta saatiin kiinnostava, kokemuspohjainen ja monipuolinen. Haastateltavat edustivat melko hyvin eri osapuolia tässä erittäin laajassa asiakokonaisuudessa, mutta viranomaisten ja valtion sekä sen sidosryhmien asiantuntijoiden näkökulmat korostuvat muita enemmän. Avainryhmistä ei juuri haastateltu päättäjiä/luottamushenkilöitä (mukana vain yksi) eikä kaupunkikeskustoissa toimivia yrittäjiä kuultu. Eri ryhmien välisiä näkemyseroja ei myöskään systemaattisesti tarkasteltu, sillä tämä ei kuulunut työsuunnitelmaan. Työpaikkojen ja koulujen osalta haastateltaviksi haettiin tietoisesti kokemuksia hyvistä käytännöistä, joten haastattelut ovat painottuneet näihin. Nämä rajaukset huomioon ottaen haastatteluaineistosta nousevat kuitenkin melko selkeästi esiin eri osapuolilla toistuvat samansuuntaiset havainnot; esimerkiksi eri asiantuntijoiden näkemykset toimivimmista edistämiskeinoista ja keskeisimmistä kehityskohteista eivät eronneet toisistaan merkittävästi.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä koskevan kirjallisuuskatsauksen haasteellisen lähtökohdan tuotti tarjolla olevan kirjallisuuden suuri määrä ja sen läpikäynnin työläys. Kirjallisuusselvityksessä käytiin läpi erittäin suuri määrä artikkeleita ja muita lähteitä, joista etsittiin ennen kaikkea tietoa Suomen kannalta uusista kävelyn ja pyöräilyn edistämisen välineistä ja toimenpiteistä. Kansainväliset kokemukset ovat toisinaan Suomesta poikkeavista maista ja yhteiskunnista, joskin eurooppalaisia esimerkkejä painotettiin. Löydöksiä koottiin taulukkomuotoon ja käytiin läpi työn ohjausryhmän kesken. Kuitenkin kirjallisuusaineiston analyysi oli pikemminkin ideoita hakevaa kuin systemaattista. Itsearviointina voidaan todeta, että tärkeimpien asioiden tunnistamisen prosessi olisi pitänyt suunnitella etukäteen.

Tutkimuksessa haasteellista oli päästä kiinni tiettyjen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ongelmien ja esteiden ns. juurisyihin. Osittain tämä johtuu teemojen runsaudesta: varsinkin haastatteluissa käsiteltiin ehkä liian monia teemoja saman haastattelun aikana. Lisäksi jokaisen teeman sisällä oli tehtävä valintoja asioiden tarkastelutasosta. Jatkossa olisikin hyvä tarkastella tässä raportissa esiin nostettujen esteiden juurisyitä teemakohtaisesti, esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn resurssointia kuntakohtaisilla analyyseilla.

Rajauksena on edelleen huomattava, että raportissa ja sen johtopäätöksissä tehdyt suositukset ovat ehdotuksia ja näistä kaikista ei ole tehty vaikutusarvioiteja. Suosituksia kannattaakin jatkossa tarkastella kohderyhmittäin ja esimerkiksi ennakoinnin ja vaikutusarvioinnin menetelmiä soveltaen. Toteutuksia kannattaa pohtia myös tarkempien benchmarking-tarkastelujen sekä alueellisten kokeilujen kautta. Tämä varovaisuus ei kuitenkaan merkitse, etteikö radikaalejakin uudistuksia olisi syytä tehdä, ne on vain syytä suunnitella etukäteen raportissa esitettyä tarkemmin. Viime vuosien edistymisestä huolimatta paljon on vielä tehtävää kävelyn ja pyöräilyn tuomiseksi tasaveroisina liikkumismuotoina liikennepolitiikan agendalle myös paikallisella tasolla.

## Lähteet

- Adam, L., Jones, T. & te Brömmelstroet, M. (2020) Planning for cycling in the dispersed city: establishing a hierarchy of effectiveness of municipal cycling policies. *Transportation* 47, 503–527. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9878-3>
- Antal, M., & Hukkinen, J. I. (2010). The art of the cognitive war to save the planet. *Ecological economics*, 69(5), 937-943.
- Auvinen, H., Tuominen, A., Lehtonen, E., & Malin, F. (2020). Kestävän liikkumisen toimien kulkutapa vaikutukset. *Traficom tutkimuksia ja selvityksiä* 13/2020.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Barbarossa, L. (2020). The Post Pandemic City: Challenges and Opportunities for a Non-Motorized Urban Environment. An Overview of Italian Cases. *Sustainability* 2020, 12. Haettu 22.2.2021.
- Bergström, A., & Magnusson, R. (2003). Potential of transferring car trips to bicycle during winter. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(8), 649-666. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(03\)00012-0](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(03)00012-0)
- Bergman C., Oksanen J. (2016) Estimating the Biasing Effect of Behavioural Patterns on Mobile Fitness App Data by Density-Based Clustering. In: Sarjakoski T., Santos M., Sarjakoski L. (eds) *Geospatial Data in a Changing World. Lecture Notes in Geoinformation and Cartography*. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-33783-8\\_12](https://doi.org/10.1007/978-3-319-33783-8_12)
- Björn, A., Hauschild, M. Z., Röpke, I., & Richardson, K. (2015). Better, but good enough? Indicators for absolute environmental sustainability in a life cycle perspective. Lyngby: DTU Management Engineering. (DTU Management Engineering. PhD thesis; No. 8.2015).
- Björnarå, H. B., Berntsen, S., J Te Velde, S., Fyhri, A., Deforche, B., Andersen, L. B., & Bere, E. (2019). From cars to bikes—The effect of an intervention providing access to different bike types: A randomized controlled trial. *PLoS one*, 14(7), e0219304. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0219304>
- Broberg, Anna (2015). They'll never walk alone? The multiple settings of children's active transportation and independent mobility. Aalto University publication series DOCTORAL DISSERTATIONS, 94/2015 <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/17246>
- Brooks, J. H., Tingay, R., & Varney, J. (2020). Social distancing and COVID-19: an unprecedented active transport public health opportunity. <http://dx.doi.org/10.1136/bjsports-2020-102856>
- Bucher, D., Buffat, R., Froemelt, A., & Raubal, M. (2019). Energy and greenhouse gas emission reduction potentials resulting from different commuter electric bicycle adoption scenarios in Switzerland. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 114, 109298. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2019.109298>
- Buehler, R., & Dill, J. (2016). Bikeway networks: a review of effects on cycling. *Transport Reviews*, 36(1), 9-27. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908>
- Cahill, M. (2010): *Transport, Environment, and Society*. Open University Press.
- Cairns, S., Behrendt, F., Raffo, D., & Harmer, C. (2015). A24 Electrically-assisted bikes: understanding the health potential. *Journal of Transport & Health*, 2(2), S17. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.04.512>
- Cambra, P., & Moura, F. (2020). How does walkability change relate to walking behavior change? Effects of a street improvement in pedestrian volumes and walking experience. *Journal of Transport & Health*, 16, 100797. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100797>
- Carpio-Pinedo, J., Benito-Moreno, M., & Lamíquiz-Daudén, P. J. (2021). Beyond land use mix, walkable trips. An approach based on parcel-level land use data and network analysis. *Journal of Maps*, 1-8. <https://doi.org/10.1080/17445647.2021.1875063>
- Cervero, R. (2003). "The Built Environment and Travel: Evidence from the United States". *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, no 2, 119-137.
- Chen, C., Ma, J., Susilo, Y., Liu, Y., & Wang, M. (2016). The promises of big data and small data for travel behavior (aka human mobility) analysis. *Transportation research part C: emerging technologies*, 68, 285-299. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2016.04.005>
- COVID19 Livable Streets Response Strategies. Joukkoistettu seurantatyökalu (excel), <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1tjam1v0NLUWkYedla4dVOL49pyWIPyGwRB0DOnm3Ls/edit#gid=0> Haettu 22.2.2021
- DfT, Department for Transport, (2020). Gear change: a bold vision for cycling and walking. Policy paper, Cycling and walking plan for England. <https://www.gov.uk/government/publications/cycling-and-walking-plan-for-england> [allegedly authorship for this policy is mainly by g, transport adviser to Britain's Prime Minister Boris Johnson]
- De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environmental health perspectives*, 118(8), 1109-1116. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>

- Descombes, L., Vaahtera, A., Raivio, T., Päivänen, J., Järvinen, S. & Engström, A. (2015). Liikkumisen ohjauksen työn 2010-2014 arviointi. Gaia Consulting Oy & WSP. <https://vayla.fi/documents/20473/24218/Liikkumisen+ohjauksen+loppuraportti/3544dff9-5bf1-4a36-997d-764898238132>
- Dovey, Kim & Pafka, Elek (2018): What is Walkability?: The Urban DMA. Urban Studies, 2018.
- Eckhardt, J., Aapaoja, A., Nykänen, L., & Sochor, J. (2017, June). Mobility as a Service business and operator models. In 12th European congress on intelligent transportation systems, Strasbourg (pp. 19-22).
- Eisenmann, C., Nobis, C., Kolarova, V., Lenz, B., & Winkler, C. (2021). Transport mode use during the COVID-19 lockdown period in Germany: The car became more important, public transport lost ground. Transport Policy.
- Ellare Oy (2020): Pyörämatkailututkimus 2020. Visit Finland, Pyörämatkailuwebinaari. [https://static1.squarespace.com/static/5fb228e22793831154c39587/t/603c9982a3f9d81e9741bc47/1614584197462/Ellare\\_Py%C3%B6r%C3%A4matkailututkimus+2020.pdf](https://static1.squarespace.com/static/5fb228e22793831154c39587/t/603c9982a3f9d81e9741bc47/1614584197462/Ellare_Py%C3%B6r%C3%A4matkailututkimus+2020.pdf)
- Essebo, M. and Baeten, G. (2012), Contradictions of 'Sustainable Mobility' – The Illogic of Growth and the Logic of Myth. Tijdschrift voor economische en sociale geografie, 103: 555-565. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00733.x>
- Essote 2020: Haukivuoresta tulee ikä- ja muistiystävällinen taajama. Essote:n verkkosivut: <https://www.essote.fi/haukivuoresta-tulee-ika-ja-muistiystavallinen-taajama/> Haettu 1.3.2020.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the built environment: a synthesis. Transportation research record, 1780(1), 87-114. <https://doi.org/10.3141/1780-10>
- Ewing, R. & Handy, S. (2009): Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. Journal of Urban Design, 14:1, 65-84, <https://doi.org/10.1080/13574800802451155>
- Fawcett, T. (2012). Personal carbon trading: is now the right time?. Carbon Management, 3(3), 283-291. <https://doi.org/10.4155/cmt.12.19>
- Fernandez-Heredia, A., & Fernandez-Sanchez, G. (2020). Processes of civic participation in the implementation of sustainable urban mobility systems. Case Studies on Transport Policy, 8(2), 471-483. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.10.011>
- Ferretto, L., Bruzzone, F., & Nocera, S. (2021). Pathways to active mobility planning. Research in Transportation Economics, 101027. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.101027>
- Fiksusti kouluun (2021). Fyysinen aktiivisuus ja koulumatkat. <https://fiksustikouluun.fi/tietoa-koulumatkoista/fyysinen-aktiivisuus/>
- Fleming, S. (2017). Velotopia – The Production of Cyclespace in Our Minds and Our Cities. Na1010 Publishers, Rotterdam.
- Frost, M. & Ishfaq, S. & Clark, M. (2013): SEGMENT – Segmented Marketing for Energy Efficient Transport. Achieving Travel Behaviour Change – lessons from EU projects. (26th March 2013) [www.segmentproject.eu](http://www.segmentproject.eu)
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. Transport policy, 18(5), 703-710. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005>
- Fyhri, A., Sundfør, H. B., & Weber, C. (2016). Effect of subvention program for electric bicycle in Oslo on bicycle use, transport distribution and CO<sub>2</sub> emissions. *TØI Report*, (1498/2016), Norwegian Centre for Transport Research, Institute of Transport Economics. <https://trid.trb.org/view/1459014>
- Gehl, Jan (2018). Ihmisten kaupunki. Rakennustieto, Helsinki. Alkuperäisteos: Cities for People (2010). Island Press, Washington.
- Gehl, Jan & Svarre, Birgitte (2013): How to Study Public Life. Island Press, Washington.
- Gehl Architects (2020): Public Space Public Life, Downtown Vancouver. <https://vancouver.ca/files/cov/places-for-people-downtown-public-space-public-life-summary-report.pdf> (Retrieved 17.6.2020)
- Gutierrez Puebla, J. ym. (2019). Cómo aplicar big data en la planificación del transporte urbano: el uso de datos de telefonía móvil en el análisis de la movilidad. Banco Interamericano de Desarrollo. IDB Technical notes, IDB-TN-1773, Carolina Benítez (ed.).
- Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:35. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-911-0>
- Hagmann, D., Ho, E., & Loewenstein, G. (2019) Nudging out support for a carbon tax. Nature Climate Change Vol 9, 484–489. <https://doi.org/10.1038/s41558-019-0474-0>
- Hanell, T. (2019). Hyvästä rengistä huonoksi isännäksi: kvantifikaatioimperatiivi yhdyskuntasuunnittelussa. Yhdyskuntasuunnittelu-Lehti, 57(3), 9-23. <https://doi.org/10.33357/ys.86009>
- Heinen, E., & Buehler, R. (2019). Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour. Transport reviews, 39(5), 630-656. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1590477>
- Heinonen, O.P. (2017) Julkinen päätöksenteko totuudenjälkeisessä ajassa. Yhteiskuntapolitiikka 82 [https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/131950/YP1701\\_Heinonen.pdf?sequence=2](https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/131950/YP1701_Heinonen.pdf?sequence=2)
- Hajduk, P. (2018). Big data for activity based transport models. Aalto University, master thesis. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-201812146539>



- Hamre, A., & Buehler, R. (2014). Commuter mode choice and free car parking, public transportation benefits, showers/lockers, and bike parking at work: evidence from the Washington, DC region. *Journal of Public Transportation*, 17(2), 4. <http://doi.org/10.5038/2375-0901.17.2.4>
- HEAT (2013). Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi. Menetelmät ja käyttäjän opas. Liikenneinfrastruktuurin ja -toimenpiteiden taloudellinen arviointi. Kahlmeier, Sonja ym. Suomalainen Liikennevirasto, Pyöräilykuntien verkosto. <https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/102264/K%C3%A4velyn+ja+py%C3%B6r%C3%A4ilyn+terveysvaikutusten+taloudellinen+arviointi.pdf/32da0b3e-14a7-4837-93de-8176b6de9163>
- Helsingin kaupunki (2020a). Pyöräilybarometri 2020. Kaupunkiympäristön julkaisu 2020:29. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-29-20.pdf>
- Helsingin kaupunki (2020b). Pyöräiliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025. Kaupunkiympäristön julkaisu 2020:31. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-31-20.pdf>
- Helsingin kaupunki (2021). Pyöräiliikennehankkeelle ensimmäinen tarkka hyötykustannuslaskelma Helsingissä. <https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/pyorahankkeelle-tarkka-hyotykustannuslaskelma>
- Hinkka, V., Pilli-Sihvola, E., Mantsinen, H., Leviäkangas, P., Aapaoja, A., & Hautala, R. (2016). Integrated winter road maintenance management—New directions for cold regions research. *Cold Regions Science and Technology*, 121, 108–117. <https://doi.org/10.1016/j.coldregions.2015.10.014>
- Hulkko, L. (2005). Liikenne ilman moottoria: Kevyen liikenteen institutionaalinen asema ja rooli Tiehallinnon liikennesuunnittelussa. University of Helsinki, master thesis. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe20051631>
- Isaksson, K., Antonson, H., & Eriksson, L. (2017). Layering and parallel policy making –Complementary concepts for understanding implementation challenges related to sustainable mobility. *Transport policy*, 53, 50–57. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.014>
- Isaksson, K., & Richardson, T. (2009). Building legitimacy for risky policies: The cost of avoiding conflict in Stockholm, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43 (3), 251–257, <https://doi.org/10.1016/j.tran.2008.09.002>.
- Jacquín, C. (2016). Republika, un experimento participativo y laboratorio de datos para la movilidad activa. *Revista Cartográfica* (93), 87–96. *Revistas Científicas del Instituto Panamericano de Geografía e Historia*. <https://revistasipgh.org/index.php/rcar/article/view/429>
- Jariyasunant, J., Abou-Zeid, M., Carrel, A., Ekambaram, V., Gaker, D., Sengupta, R., & Walker, J. L. (2014). Quantified Traveler: Travel Feedback Meets the Cloud to Change Behavior. *Journal of Intelligent Transportation Systems*, 19(2), 109–124. doi: 10.1080/15472450.2013.856714
- Jiménez, J., J. Perdiguerro & C. García (2016). Evaluation of subsidies programs to sell green cars: Impact on prices, quantities and efficiency. *Transport Policy*, 47, 105–118. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.01.002>
- Jyväskylän kaupunki (2020). Liikuntabarometri 2020. [https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/liikuntabarometri\\_2020.pdf](https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/liikuntabarometri_2020.pdf)
- Järvi, T., Tuominen, A., Tapio, P., Varho, V. (2015) A Transport Policy Tool for Reduction of Co2 Emissions in Finland: Visions, Scenarios and Pathways using Pluralistic Backcasting Method. *Transportation Research Procedia*, 11, 185–198. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.12.016>.
- Kallio, J., Hakonen, H. & Tammelin, T. (2019). Koulumatkaliikunta. Teoksessa: Kokko, S. & Martin, L. (toim.), Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa – LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018. Valtion liikuntaneuvoston julkaisu 2019:1. [https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2019/09/VLN\\_LIITU-raportti\\_web-final-30.1.2019.pdf](https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2019/09/VLN_LIITU-raportti_web-final-30.1.2019.pdf)
- Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M., toim. (2010) Autoriippuvainen yhdyskuntarakenne ja sen vaihtoehdot. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B 101.
- Kantomaa, M. (toim.) (2020). Koronapandemian vaikutukset väestön liikuntaan. Valtion liikuntaneuvoston julkaisu 2020:2. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/wp-content/uploads/2020/10/Koronapandemian-vaikutukset-vaeston-liikuntaan-VLN-julkaisu-2020-2.pdf>
- Kari, S. (2016). Pedestrian Experience: Affordances and Habits in Utility Walking – Case Otaniemi Campus. Master's thesis, Land-use Planning and Urban Studies. Aalto University, School of Engineering.
- Karjalainen, J. (2010). Retoriikkaa, ei rahoitusta –muuttuuko suunta? Pyöräilypolitiikan edellytykset Helsingin kaupungissa. Bachelor thesis, University of Helsinki. Available online at: <https://www.kaupunkifillari.fi/wp-content/uploads/2011/05/2010-Retoriikkaa-ei-rahoitusta.pdf>
- Keisanen, R. (2018): 3 syytä, miksi kevyen liikenteen suunnittelu on lopetettu Helsingissä. <https://pyoraliiikenne.fi/blogi/3-syyta-miksi-kevyenliikenteen-suunnittelu-on-lopetettu-helsingissa/>
- Kold-Taylor, L., & de Guerre, D. W. (2020). From Cars to Bicycles: an Ecosystem View of Montreal Traffic as a Wicked Problem. *Systemic Practice and Action Research*, 33(1), 55–75. <https://doi.org/10.1007/s11213-019-09514-8>
- Korpiola, M. (2014). Cycling towards the future: Bicycle law in Finland 1880–1920, *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis / Revue d'Histoire du Droit / The Legal History Review*, 82(1-2), 141–167. <https://doi.org/10.1163/15718190-08212p09>

- Khordagui, N. (2019). Parking prices and the decision to drive to work: Evidence from California. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 130, 479-495. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.064>
- Kolu, P. & Vasankari, T. & Raitanen, J. Kroonisten kansansairauksien kustannukset. Julkaisussa: Vasankari, T. & Kolu, P., toim. (2018): Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset.
- Kopp, J., Gerike, R., & Axhausen, K. W. (2015). Do sharing people behave differently? An empirical evaluation of the distinctive mobility patterns of free-floating car-sharing members. *Transportation*, 42(3), 449-469. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9606-1>
- Kraus, S., & Koch, N. (2020). Effect of pop-up bike lanes on cycling in European cities. arXiv preprint arXiv:2008.05883
- Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L., & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. *International journal of sustainable transportation*, 10(8), 703-711. <https://doi.org/10.1080/15568318.2015.1129653>
- Kuokkanen, A., Sihvonen, M., Uusitalo, V., Huttunen, A., Ronkainen, T., & Kahiluoto, H. (2020). A proposal for a novel urban mobility policy: Personal carbon trade experiment in Lahti city. *Utilities Policy*, 62, 100997. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2019.100997>
- Kymenvaara, S., Rontu, J. ja Ekroos, A. (2016). Liikennesektoria koskeva sääntely ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Aalto-yliopiston julkaisusarja TIEDE & TEKNOLOGIA 2/2016. <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/20828>
- Kyttä, M. (2003). Children in outdoor contexts. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness, Helsinki University of Technology.
- Lahden kaupunki (2018). Koulumatkakysely Lahden 1.–9. luokkien oppilaille. [https://www.lahti.fi/tiedostot/liite34\\_koulumatkakysely-2018/](https://www.lahti.fi/tiedostot/liite34_koulumatkakysely-2018/)
- Lampinen, S. (2015). Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen. U. of Tampere, doctoral dissertation <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-44-9894-7>
- Lampinen, S. (2021). Henkilöauton ja henkilöautoilun asema suomalaisessa yhteiskunnassa nyt ja historiallisesti. Linea Konsultit 17.5.2021/Helsingin seudun liikenne (julkaisematon).
- Le Blanc, D. (2015). Towards Integration at Last? The Sustainable Development Goals as a Network of Targets. *Sustainable Development* 23, 176–187 Published online 10 April 2015 in Wiley Online Library <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/sd.1582>
- Leppäranta, K. (2017). SUMP osana Tampereen kantakaupungin yleiskaavaa. Diplomityö, Rakennustekniikan diplomi-insinöörin tutkinto-ohjelma, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/123456789/24572/Lepparanta.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Liimatainen, H., Viri, R., Haapamäki, R., & Tainio, M. (2016). Liikennejärjestelmän ja -hankkeiden kokonaisvaltainen arviointi. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tutkimusraportti; Vuosikerta 93.
- LIKES (2015). Aktiiviset koulumatkat. Liikkuva koulu. [https://www.liikkuvakoulu.fi/sites/default/files/liikkuvakoulu\\_koulumatkat\\_tiivistelma\\_0.pdf](https://www.liikkuvakoulu.fi/sites/default/files/liikkuvakoulu_koulumatkat_tiivistelma_0.pdf)
- LiVi 2012. Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Liikennevirasto 2012. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lr\\_2012\\_henkilöliikennetutkimus\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lr_2012_henkilöliikennetutkimus_web.pdf)
- LiVi 2012/2. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/ls\\_2012-02\\_kavelyn\\_ja\\_pyorailyn\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf)
- LiVi 2016/23. (Ed. Aavajoki Saara). Kävelykeskustan laajentaminen väliaikaisin järjestelyin Jyväskylässä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 23/2016. [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/123210/lts\\_2016-23\\_978-952-317-261-6.pdf?sequence=4&isAllowed=y](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/123210/lts_2016-23_978-952-317-261-6.pdf?sequence=4&isAllowed=y)
- LiVi 2017/28. Liikenne tietyömaalla – Tienrakennustyömaat. Liikenneviraston ohjeita 28/2017. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2017-28\\_tienrakennustyomaat\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2017-28_tienrakennustyomaat_web.pdf)
- LiVi 2018/1a: Henkilöliikennetutkimus 2016. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti\\_2018-01\\_henkilöliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkilöliikennetutkimus_2016_web.pdf)
- LiVi 2018/1b: Talvihoidon toimintalinjat. Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2018. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lto\\_2018-01\\_talvihoidon\\_toimintalinjat\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lto_2018-01_talvihoidon_toimintalinjat_web.pdf)
- LiVi 2018/24: Polkuja kestävän liikenteen palveluihin - Esittelyaineisto. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 24/2018. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-24\\_polkuja\\_esittelyaineisto\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-24_polkuja_esittelyaineisto_web.pdf), Haettu 11.3.2021.
- LiVi 2018/33. Maanteiden talvihoito – Laatuvaatimukset. Liikenneviraston ohjeita 33/2018. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo\\_2018-33\\_maanteiden\\_talvihoito\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-33_maanteiden_talvihoito_web.pdf)
- López, M. C. R., & Wong, Y. D. (2017). Attitudes towards active mobility in Singapore: a qualitative study. *Case studies on transport policy*, 5(4), 662-670. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2017.07.002>
- Lumsdon, L. M., & Page, S. J. (Eds.). (2007). *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium*. Routledge.
- Luukkainen, P. (2020). Moving on a Whim: Customer Value Creation in MaaS. Aalto University, Master thesis. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202007124328>



- LVM 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2010. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78114/Ohjelmia\\_ja\\_strategioita\\_4-2011\\_K%c3%a4velyn\\_ja\\_py%c3%b6r%c3%a4ilyn\\_strategia\\_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78114/Ohjelmia_ja_strategioita_4-2011_K%c3%a4velyn_ja_py%c3%b6r%c3%a4ilyn_strategia_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- LVM 2018/5, Jääskeläinen, S. (ed.), Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (English: Walking and Cycling Promotion Program). Finnish Ministry of Transport and Communication Publications 2018/5. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1>
- LVM 2020. Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162508>
- LVM 2021a. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 – Suunnitelmaluonnos 21.1.2021. [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/3ac07066-5d0c-4e52-a11c-e39169faf413/LAUSUNTOPYYNTO\\_20210121142017.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/3ac07066-5d0c-4e52-a11c-e39169faf413/LAUSUNTOPYYNTO_20210121142017.PDF)
- LVM 2021b. Fossiilittoman liikenteen tiekartta – Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. <https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/89389>
- Lydon, M. (toim.) (2016) Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design. Street Plans Collaborative, Version 1.0, December 2016. <http://tacticalurbanismguide.com/> Ks. myös Lydon, M., & Garcia, A. (2015). A tactical urbanism how-to, In: Tactical urbanism (pp. 171-208). Island Press, Washington, DC.
- MacGregor, S. (2013). Barriers to the influence of evidence on policy: Are politicians the problem?. *Drugs: Education, prevention and policy*, 20(3), 225-233. <https://doi.org/10.3109/09687637.2012.754403>
- Macmillen, J., & Stead, D. (2014). Learning heuristic or political rhetoric? Sustainable mobility and the functions of 'best practice'. *Transport Policy*, 35, 79-87. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.05.017>
- McQueen, M., MacArthur, J., & Cherry, C. (2020). The E-Bike Potential: Estimating regional e-bike impacts on greenhouse gas emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 87, 102482. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102482>
- Mercado (2020): "The world's mayors want a pandemic recovery that takes cars off the streets." <https://grist.org/climate/the-worlds-mayors-want-a-pandemic-recovery-that-takes-cars-off-the-streets-covid/>
- Montes, F., Sarmiento, O. L., Zarama, R., Pratt, M., Wang, G., Jacoby, E., ... & Michel, G. (2012). Do health benefits outweigh the costs of mass recreational programs? An economic analysis of four Ciclovía programs. *Journal of Urban Health*, 89(1), 153-170. <https://doi.org/10.1007/s11524-011-9628-8>
- MOTIVA 2020a. Kokeiluista skaalaan – pelikirja, beta. [https://www.lyyti.fi/reg/Kokeiluista\\_skaalaan\\_pelikirja](https://www.lyyti.fi/reg/Kokeiluista_skaalaan_pelikirja) 21.2.2020.
- MOTIVA 2020b. Liikkumisen ohjaus, verkkosivut [https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava\\_liikenne\\_ja\\_liikkuminen/liikkumisen\\_ohjaus](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus) Haettu 26.2.2021.
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Cole-Hunter, T., De Nazelle, A., Dons, E., Gerike, R., ... & Nieuwenhuisen, M. (2015). Health impact assessment of active transportation: a systematic review. *Preventive medicine*, 76, 103-114. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.04.010>
- Mäkelä, K. (2014). Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat Suomessa -työpaja 8.10.2014. Ympäristöministeriö. [http://www.motiva.fi/files/9426/Avaus\\_ja\\_pohjustus\\_aiheeseen.pdf](http://www.motiva.fi/files/9426/Avaus_ja_pohjustus_aiheeseen.pdf)
- Mäkinen, J. toim. (2019) Aikuisväestön liikunnan harrastaminen, vapaaehtoistyö ja osallistuminen 2018. Kilpa- ja huippu-urheilun tutkimuskeskus KIHU, Jyväskylä.
- Männistö-Funk, Tiina (2020a): Liikuntaympäristönä koko kaupunki. *Liikunta & tiede* 4/2020, 32-34.
- Männistö-Funk, T. (2020b). Recovering Sustainable Mobility Practices, A Visual History of Turku's Streetscape 1950–1980. In Emanuel, M., Schipper, F., & Oldenziel, R. (Eds.). *A U-turn to the Future: Sustainable Urban Mobility since 1850* (Vol. 4). Berghahn Books.
- Männistö-Funk, T. (2019). The gender of walking: female pedestrians in street photographs 1890–1989. *Urban History*, 1-21. <https://doi.org/10.1017/S0963926819000981> (ja samasta aiheesta suomeksi: Männistö-Funk, Tiina (2018): Kävelevien naisten kaupunki. Sata vuotta sukupuolta Turun kaduilla. Teoksessa Topi Artukka, Jarkko Keskinen & Taina Saarenpää (toim.) *Kaupungin varjoissa, arkistojen valossa*. Sigillum 2018, 79–96.
- Newson, C., & Sloman, L. (2019). The Case for a UK Incentive for E-bikes. London: Bicycle Association. <http://www.bicycleassociation.org.uk/wp-content/uploads/2019/07/The-Case-for-a-UK-Incentive-for-E-bikes-FINAL.pdf>
- Nickerson, N.P., Jorgenson, J.D., Berry, M., Kwenye, J., Kozel, D. & Schutz, J. (2014). Bicycle Tourism: Providing Economic Development Opportunities for Montana. *Montana Business Quarterly*, The Bureau of Business and Economics Research. [https://scholarworks.umt.edu/itr\\_pubs/322/](https://scholarworks.umt.edu/itr_pubs/322/)
- Norppa, M. (2020). Helsingin kävelyedistämishjelma: tutkimuskatsaus. Helsingin Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:9.
- Norppa, M. & Hovi, H. (2020) Kaunis, vihreä ja rauhallinen: Jalan kaupunginosissa - asukaskyselyn tulokset. Helsingin Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:10.
- Opetushallitus (2014). Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2014. Määräykset ja ohjeet 2014:96. [https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/perusopetuksen\\_opetussuunnitelman\\_perusteet\\_2014.pdf](https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/perusopetuksen_opetussuunnitelman_perusteet_2014.pdf)
- Papagiannakis, A., & Vitopoulou, A. (2015). An urban strategy in time of crisis: Mobility management and low-cost public space design. *Spatium*, 1-7. DOI: <https://doi.org/10.2298/SPAT1533001P>

- Perälä, T. & Haapakorva, P. (2016): *Bikenomics – pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi*. Navico Oy. Jyväskylän, Rauman ja Kauniaisten kaupungit, Liikennevirasto & Ympäristöministeriö.
- Pohjalainen, E. (2016). Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan. Master thesis, Aalto University. <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/20556>
- Polojärvi, J. (2018). Pyöräilyn edistämishjelmat suomalaisissa kaupungeissa (Bachelor's thesis). <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/123456789/25608/Polojarvi.pdf?sequence=4>
- Ponsi, V. & Karvinen, E. (2007). *Ulkona liikkuminen iäkkään ihmisen arjen voimavarana*. Teoksessa *Ikääntyneiden arki*, Ikäinstituutti, Helsinki.
- Pyykkönen, T. (2019). *Maaillan istuvin urheilukansa – ihmettelyjä liikuntapolitiikan labyrinteissa*. Liikuntatieteellisen seuran Impulssi nro 30, Helsinki.
- Päivänen, J., Virrankoski, L. & Piela, S. (2005): *Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina*. Suunnittelu ja vuorovaikutus. Opetusministeriö, Suomen kuntosuorheiluliitto. Tiehallinnon selvityksiä 16/2005.
- Päivänen, J., Siikonen, M., Lehto, A., Pastinen, V., Kallio, R., Järvinen, S. & Sannemann C. (2015): *SEGMENT-kävelyn ja pyöräilyn kohderyhmätietoisien viestinnän työkalu*. WSP, Liikennevirasto. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr\\_2015\\_segment\\_kavelyn\\_web.pdf%20](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lr_2015_segment_kavelyn_web.pdf%20). Haettu 1.3.2020.
- Rantala, T. & Luukkonen, T. (2014). *Kävelyn ja pyöräilyn seuranta*. Ohjeita mittariston kokoamiseen. Liikennevirasto, Helsinki.
- Rantala, T., Luukkonen, T., Karhula, K., Vaismaa, K., Mäntynen, J. & Metsäpuro, P.: *Kävelystä elinvoimaa*. (2014) Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere.
- Raworth, K. (2017). *Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist*. Random House Audiobooks.
- Rehunen ym. A., Ristimäki, M., Strandell, A., Tiitu, M. & Helminen, V. (2018). *Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018. Suomen ympäristökeskus.
- Reid, C. (2020): "New Zealand First Country To Fund Pop-Up Bike Lanes, Widened Sidewalks During Lockdown." <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/13/new-zealand-first-country-to-fund-pop-up-bike-lanes-widened-sidewalks-during-lockdown/?sh=7ce2ff90546e>
- Reid, Carlton (2021): "Every Street In Paris To Be Cycle-Friendly By 2024, Promises Mayor." <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/01/21/phasing-out-cars-key-to-paris-mayors-plans-for-15-minute-city/?sh=7644da069521>. Tarkistettu 26.8.2021.
- Rekola, A., Kaljonen, M., Terämä, E., Aro, E., Vainio, A., Vikström, S., & Paloniemi, R. (2019). *Ilmasto-oikeudenmukaisuus suomalaisessa hyvinvointi- ja terveyspolitiikassa: suuntaviivoja tutkimukselle*. Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti. [https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/315729/82621\\_Artikkelin\\_teksti\\_136700\\_1\\_10\\_20191204.pdf?sequence=1](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/315729/82621_Artikkelin_teksti_136700_1_10_20191204.pdf?sequence=1)
- Ricci, M. (2015). *Bike sharing: A review of evidence on impacts and processes of implementation and operation*. Research in Transportation Business and Management, 15. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2015.03.003>
- Riggs, W. (2017). *Painting the fence: Social norms as economic incentives to non-automotive travel behavior*. Travel Behaviour and Society, 7, 26–33. doi: 10.1016/j.tbs.2016.11.004
- Rikala, S. (2019). *Yksi valtio, monta näkökulmaa liikkumiseen*. Liikunta & tiede 56, 4/2019, 20-23.
- Ristimäki, M., Tiitu, M., Helminen, V., Nieminen, H., Rosengren, K., Vihanninjoki, V., Rehunen, A., Strandell, A., Kotilainen A., Kosonen, L., Kalenoja, H., Nieminen, J., Niskanen, S., Söderström, P (2017a): *Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla*. Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017.
- Ristimäki, M. ja Tiitu, M. (2017b): *Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla*. Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Ympäristöministeriö, Rakennetun ympäristön ja maankäytön kestävyys -seminaari. 21.3.2017.
- Romanillos, G., Zaltz Austwick, M., Ettema, D., & De Kruijf, J. (2016). *Big data and cycling*. Transport Reviews, 36(1), 114-133. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1084067>
- Saari, K. & Saastamoinen, M. (2018). *Hiljaista ja hiljennettyä vastarintaa*. Siilinjärven haamupyörän tapaus. Kulttuurintutkimus, 35 (3-4), 51-62. <https://journal.fi/kulttuurintutkimus/article/view/83639>
- Sadik-Khan, J. & Solomonow, S. (2014): *Streetfight – Handbook for an Urban Revolution*. Penguin, New York.
- Santos, G., Maoh, H., Potoglou, D., & von Brunn, T. (2013). *Factors influencing modal split of commuting journeys in medium-size European cities*. Journal of Transport Geography, 30, 127-137. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.005>
- Senaatti (2019). *Uusi Senaatin Asema-alueet Oy edistää kestävästä kaupunkikehitystä*. Senaatin Asema-alueet Oy. <https://www.senaatti.fi/asema-alueet/2019/02/08/ uusi-senaatin-asema-alueet-oy-edistaa-kestavaa-kaupunkikehitysta/>
- Shoup, D. (2005). *The high cost of free parking*. Routledge.
- Smith, A. (2015). *Crowdsourcing Pedestrian and Cyclist Activity Data*. University of North Carolina, Chapel Hill, Pedestrian and Bicycle Information Center White Paper Series. Fehr & Peers 2015. [http://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/PBIC\\_WhitePaper\\_Crowdsourcing.pdf](http://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/PBIC_WhitePaper_Crowdsourcing.pdf)

- Soni, N., Soni, N., 2016. Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy* 57, 139–150.
- Speck, Jeff (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. [https://www.researchgate.net/publication/276899943\\_Speck\\_Jeff\\_2012\\_Walkable\\_City\\_How\\_Downtown\\_Can\\_Save\\_America\\_One\\_Step\\_at\\_a\\_Time](https://www.researchgate.net/publication/276899943_Speck_Jeff_2012_Walkable_City_How_Downtown_Can_Save_America_One_Step_at_a_Time)
- Speck, Jeff (2018). *Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places*. Island Press, Washington.
- Stojanovski, T. (2019). *Urban Form and Mobility-Analysis and Information to Catalyse Sustainable Development* (Doctoral dissertation, KTH Royal Institute of Technology). <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1315118&dswid=4195>
- Suomela, H & Varis, T. (2018): Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus. Motiva Oy / Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 54/2018. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-54\\_liikkumisen\\_ohjauksen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-54_liikkumisen_ohjauksen_web.pdf)
- Suomen ympäristökeskus (2017). *Yhdyskuntarakenteen indikaattorit*. <https://www.ymparisto.fi/yhdyskuntarakenneindikaattorit>
- Szarata, A., Nosal, K., Duda-Wiertel, U., & Franek, L. (2017). The impact of the car restrictions implemented in the city centre on the public space quality. *Transportation Research Procedia*, 27, 752-759. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.018>
- Särkijärvi, J., Jääskeläinen, S., & Lohko-Soner, K. (2018). Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045: Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-559-0>
- Söderström, P., Lodenius, S., Kuoppa, J. & Takala, A. 2020. Hyvinvointia tukeva lähiympäristö. Arviointimalli ja tapaustutkimukset. Loppuraportti. A-konsultit arkkitehtitoimisto. 25.11.2020.
- Tabak, M. ym. (2015): Promoting Daily Physical Activity by Means of Mobile Gaming: A Review of the State of the Art. *Games for Health Journal*, September 2015. DOI: 10.1089/g4h.2015.0010
- Talja, M., Saarinen, T., & Voltti, V. (2017). Kestävä työmatkaliikenne työmarkkinajärjestöjen näkökulmasta. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 11/2017.
- Tampereen kaupunki (2019/1). Hervannan työpaikka-alueen liikkumisen ohjaus. Liikkumisen ohjauksen valtionavustus 2019. Available online. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Tampere\\_loppuraportti\\_2019\\_tyopaikat%20Hervanta.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Tampere_loppuraportti_2019_tyopaikat%20Hervanta.pdf)
- Tampereen kaupunki (2017). Liikenteen kehitys Tampereella – Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyn tutkimusraportti 2016. [https://www.tampere.fi/tiedostot/k/38DhCzFKt/jkpp\\_tyytyvaisyyyskysely2016.pdf](https://www.tampere.fi/tiedostot/k/38DhCzFKt/jkpp_tyytyvaisyyyskysely2016.pdf)
- Tampereen kaupunkiseutu (2015). Koulumatkakysely 2015. [https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2020/10/koulumatkakyselyn\\_2015\\_raportti.pdf](https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2020/10/koulumatkakyselyn_2015_raportti.pdf)
- Tapio, P. (2002). The limits to traffic volume growth: The content and procedure of administrative futures studies on Finnish transport CO2 policy. Doctoral dissertation, University of Helsinki. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/22446/thelimit.pdf?sequence=2>
- Tapp, A. & Parkin, J. (2015): in Gerike, R & Parkin, J. (eds.) *Cycling Futures: From Research into Practices*. Ashgate Publishing.
- Tartia, J. (2020). *The Temporality and Rhythmicity of Lived Street Space*. Tampere University Dissertations 190. Academic dissertation, Faculty of Built Environment, Tampere University.
- Throgmorton, James (1996): *Planning as Persuasive Storytelling*. University of Chicago Press, Chicago.
- Tilastokeskus (2021). Suomen virallinen tilasto (SVT): Koulutuksen järjestäjät ja oppilaitokset [verkkojulkaisu]. [http://www.stat.fi/til/kjarj/2020/kjarj\\_2020\\_2021-02-18\\_tie\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/kjarj/2020/kjarj_2020_2021-02-18_tie_001_fi.html)
- TRAFICOM 2021. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustus>
- TRAFICOM 2020a. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020.
- TRAFICOM 2020b. 233/2020. Liikenneverkon strateginen tilannekuva.
- Transportation for America 2020: Covid and the Curb. How cities used the curb and street space to respond to COVID-19 and policy ideas to ensure the curb best serves the public good. [https://t4america.org/wp-content/uploads/2021/01/COVID\\_and\\_the\\_Curb\\_final.pdf](https://t4america.org/wp-content/uploads/2021/01/COVID_and_the_Curb_final.pdf) Haettu 22.2.2021.
- Tulanet (2019). Saadaanko tulevaisuuden akkumetallit käytetyistä akuista vai kaivoksista? 28.3.2019. <https://tulanet.fi/2019/03/28/tulevaisuuden-akkumetallit/>
- Tuominen, A., Tapio, P., Varho, V., Järvi, T., & Banister, D. (2014). Pluralistic backcasting: Integrating multiple visions with policy packages for transport climate policy. *Futures*, 60, 41-58. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2014.04.014>
- Turpeinen, S., Lakanen, L., Hakonen, H., Havas, E. & Tammelin, T. (2013). Matkalla kouluun – Peruskoululaisten koulumatkat ja aktiivisten kulkutapojen edistäminen. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 271. Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES. [https://www.liikkuvakoulu.fi/sites/default/files/matkalla\\_kouluun.pdf](https://www.liikkuvakoulu.fi/sites/default/files/matkalla_kouluun.pdf)
- Turun kaupunki (2020). Pyöräilybarometri 2019. Turun kaupungin ympäristöjulkaisuja 1/2020. [https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/pyorailybarometri\\_2019\\_turku\\_hq.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/pyorailybarometri_2019_turku_hq.pdf)

- Turunen, M. (2019a). Fyysiset pyöräilyn olosuhteet ja pyöräilyn edistäminen Suomen kunnissa. Liikuntatieteellinen tiedekunta, Jyväskylän yliopisto, terveyskasvatuksen pro gradu -tutkielma. <https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/63627/URN%3aNBN%3afi%3ajyu-201904262288.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Turunen, M. (toim.). (2019b). Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma. [https://www.researchgate.net/profile/Marianne-Turunen/publication/339000519\\_PYORAILYN\\_OLOSUHTEET\\_SUOMEN\\_KUNNISSA\\_2018/links/5e381c2892851c7f7f18b08f/PYOerAeILYN-OLOSUHTEET-SUOMEN-KUNNISSA-2018.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Marianne-Turunen/publication/339000519_PYORAILYN_OLOSUHTEET_SUOMEN_KUNNISSA_2018/links/5e381c2892851c7f7f18b08f/PYOerAeILYN-OLOSUHTEET-SUOMEN-KUNNISSA-2018.pdf)
- UK Government (2020): £2 billion package to create new era for cycling and walking. Department for Transport ym., 9 May 2020. <https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking>
- Uusitalo, E., Kuokkanen, A., Uusitalo, V., von Wright, T., & Huttunen, A. (2021). Personal Carbon Trading In Mobility May Have Positive Distributional Effects. *Case Studies on Transport Policy*. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.009>
- Upham, P., Virkamäki, V., Kivimaa, P., Hildén, M., & Wadud, Z. (2015). Socio-technical transition governance and public opinion: the case of passenger transport in Finland. *Journal of transport geography*, 46, 210-219. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.024>
- Vaarala, R. and Översti, K. (2017). Kaupunkipyörän toimintamalli ja toteuttamismahdollisuudet suomalaisittain suurissa kaupungeissa – Tampere, Oulu, Jyväskylä ja Lahti. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2017. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2017-12\\_kaupunkipyoran\\_toimintamalli\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2017-12_kaupunkipyoran_toimintamalli_web.pdf)
- Vaismaa, K. (2014). Aloittelijasta mestariksi - pyöräilyn kasvuun vaikuttavat toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa. Väitöskirja, Tampereen teknillinen yliopisto. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-15-3286-3>
- Valtion liikuntaneuvosto 2019. Liikunnan indikaattorit. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/2019/08/05/indikaattorit/> Haettu 6.3.2021.
- Valtion liikuntaneuvosto 2021a. Valtion liikuntaneuvoston lausunto Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032. 18.2.2021. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/lausunnot-ja-julkaisut/vln-lausunto-valtakunnallinen-liikennejarjestelmasuunnitelma-vuosille-2021-2032/> Haettu 6.3.2021.
- Valtion liikuntaneuvosto 2021b. Valtion liikuntaneuvoston lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/lausunnot-ja-julkaisut/vln-lausunto-fossiilittoman-liikenteen-tiekartta/> Haettu 6.3.2021.
- Valtioneuvoston periaatepäätös 2020. Hyvinvoinnin, terveyden ja turvallisuuden edistäminen 2030. [https://stm.fi/documents/1271139/20825107/Hyvinvoinnin+terveyden+ja+turvallisuuden+edist%C3%A4minen+2030+--+valtioneuvoston+periaatep%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s\\_F2020.pdf/66e90eeb-138e-b6b3-9b68-83232c174240/Hyvinvoinnin+terveyden+ja+turvallisuuden+edist%C3%A4minen+2030+--+valtioneuvoston+periaatep%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s\\_F2020.pdf](https://stm.fi/documents/1271139/20825107/Hyvinvoinnin+terveyden+ja+turvallisuuden+edist%C3%A4minen+2030+--+valtioneuvoston+periaatep%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s_F2020.pdf/66e90eeb-138e-b6b3-9b68-83232c174240/Hyvinvoinnin+terveyden+ja+turvallisuuden+edist%C3%A4minen+2030+--+valtioneuvoston+periaatep%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s_F2020.pdf) Haettu 6.3.2021.
- Varis, T., Suomela, H., & Hippinen, I. (2018). Liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeet vuosina 2014–2017: Selvitys liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeiden vaikutuksista ja kohdatuista haasteista. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-43\\_liikkumisen\\_ohjauksen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-43_liikkumisen_ohjauksen_web.pdf)
- Vasankari, T. & Kolu, P., toim. (2018): Liikkuattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnan yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018. <https://tietokayttoon.fi/julkaisu?pubid=25902>
- Väylävirasto 2020/2. Kävely- ja pyöräilyväylien hoito. Menetelmätieto. Väyläviraston ohjeita 2/2020 [https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2020-02\\_kavely\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-02_kavely_pyorailyvaylien_web.pdf)
- Väylävirasto (2020/18). Pyöräiliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020. (OhRy:n puheenjohtaja Väyläviraston Ari Liimatainen, ohjeen tekemisestä vastasi Ramboll Finland Oy) [https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2020-18\\_pyoraliiikenteen\\_suunnittelu\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf)
- Willberg, E. (2019). Bike sharing as part of urban mobility in Helsinki: a user perspective. University of Helsinki, master thesis. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:hulib-201905081876>
- Willberg, E., Salonen, M., & Toivonen, T. (2021). What do trip data reveal about bike-sharing system users?. *Journal of Transport Geography*, 91, 102971. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102971>
- Yang, L., Sahlqvist, S., McMinn, A., Griffin, S. J., & Ogilvie, D. (2010). Interventions to promote cycling: systematic review. *Bmj*, 341, c5293. <https://doi.org/10.1136/bmj.c5293>
- Ympäristöministeriö 2019: Bike Lab Hämeenlinna kehittää työllisyyspolkua harrastuksesta ammattiosaamiseen. Uutinen 16.12.2019. [https://www.kestavakaupunki.fi/fi-FI/AJANKOHTAISTA/Bike\\_Lab\\_Hameenlinna\\_kehittaa\\_tyollisyys\(53468\)](https://www.kestavakaupunki.fi/fi-FI/AJANKOHTAISTA/Bike_Lab_Hameenlinna_kehittaa_tyollisyys(53468))
- Zinkernagel, R., Evans, J., & Neij, L. (2018). Applying the SDGs to cities: business as usual or a new dawn?. *Sustainability*, 10(9), 3201. <https://doi.org/10.3390/su10093201>

# Liitteet

## Liite 1. Haastatellut tahot

### Valtionhallinto

- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Opetus- ja kulttuuriministeriö
- Työ- ja elinkeinoministeriö
- Ympäristöministeriö
- Traficom
- Väylävirasto
- Business Finland
- THL
- Opetushallitus
- Valtion liikuntaneuvosto
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Pohjois-Savon ELY-keskus

### Sidosryhmät

- HSL
- Ikäinstituutti
- Liikunnan ja kansanterveyden edistämissätiö LIKES
- Pyöräilykuntien verkosto
- Pyöräliitto
- UKK-instituutti
- VTT
- Aalto-yliopisto
- Helsingin yliopisto
- Jyväskylän yliopisto
- Tampereen yliopisto
- Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto
- Motiva
- Teknologiateollisuus / MyData
- WSP
- Helsingin kaupunki
- Mobinet
- MOPRIM
- Cyklos AB

## Kaupungit ja kunnat

- Espoon kaupunki
  - Kaupungin edustajat
  - Teknisen lautakunnan jäsen, VIHR
- Hattulan kunta
  - Kunnan edustajat
  - Sattulan kyläyhdistys
- Hämeenlinnan kaupunki
  - Kaupungin edustajat
  - Kaupunginvaltuutettu, KOK
- Joensuun kaupunki
  - Kaupungin edustajat
- Jyväskylän kaupunki
  - Kaupungin edustajat
  - Jyväskylän Pyöräilyseura JYPS
  - JAPA – Jyväskylän kestävä kehitys
- Lahden kaupunki
  - Kaupungin edustajat
  - Kaupunginvaltuutettu, SDP
- Mikkelin kaupunki
  - Kaupungin edustajat
  - Kaupunginvaltuutettu, PS
- Tampereen kaupunki
  - Kaupungin edustajat

## Työpaikat

- Aalto-yliopistokiinteistöt Oy (ACRE), Espoo
- Arkkitehtipalvelu Oy, Lahti
- Kanta-Hämeen sairaanhoitopiirin kuntayhtymä, Hämeenlinna
- Lahden kaupunki
- Landis+Gyr Oy, Jyväskylä
- Stora Enso Oyj, Oulu
- Valmet Oyj, Jyväskylä

## Koulut

- Keltinmäen koulu, Jyväskylä
- Kettulan koulu, Kuopio
- Kilpisen yhtenäiskoulu, Jyväskylä
- Martinlaakson koulu, Vantaa
- Metsokankaan koulu, Oulu
- Pekolan metsäeskari, Pappilanniemen päiväkotikoulu, Hattula
- Suur-Ahvenkosken koulu, Pyhtää
- Vatialan koulu, Kangasala

## Liite 2. Valtionhallinnon ja sidosryhmien haastattelurunko

### Haastattelurunko

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy toteuttaa *Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet (VN TEAS)* -tutkimuksen. Tutkimuksen tavoitteena on tukea päätöksentekoa eri tasoilla ja poikkihallinnollisesti, jotta kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteistä saataisiin valittua vaikuttavimmat toimenpiteet ja toivottu liikennemuotojakauman muutostavoite saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä. Tutkimuksen loppuraportti valmistuu maaliskuussa 2021. Tutkimuksessa toteutetaan haastatteluja valtionhallinnon viranhaltijoille, asiantuntijoille sekä keskeisille sidosryhmille ja tutkijoille. Haastatteluissa kartoitetaan onnistuneita ja parhaimmiksi osoittautuneita toimintatapoja sekä esiin nousseita haasteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Haastattelut toteutetaan puolistrukturoituna teemahaastatteluna. FCG vastaa tulosten analyysistä ja raportoinnista.

### Taustatiedot - haastateltavan roolista

- a. Haastateltavan organisaatio ja työnkuva
- b. Rooli ja työtehtävät suhteessa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen
- c. Oletko ollut mukana laatimassa tai toteuttamassa Valtakunnallista kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa? (LVM julkaisu 5/2018)

### 1. Toimenpidekokonaisuuksien arviointi

- 1.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmissä esitetään kymmenen eri toimenpidekokonaisuutta (sis. 31 toimenpidettä) kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi vuosille 2018–2023. Kuinka arvioisit seuraavien toimenpidekokonaisuuksien tilaa ja vaikuttavuutta Suomessa?

*Missä määrin eri teemoissa on onnistuttu?*

*Missä on vielä kehitettävää? Mitä pitäisi tehdä?*

- a. Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakente (eri suunnitelma- ja kaavatasoilla)
- b. Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri
- c. Kävely- ja pyöräilyväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen (esim. reaaliaikainen tiedottaminen)
- d. Kävely ja pyöräily osana liikenteen palvelukokonaisuutta
- e. Liikkumisen ohjaus
- f. Pyörämatkailun kehittäminen
- g. Lainsäädännön, ohjeistuksen ja koulutuksen kehittäminen
- h. Hallinnon rakenteiden kehittäminen, rahoitus ja poikkihallinnollisen yhteistyön
- i. Ihmisten innostaminen informaatio-ohjauksen ja valituksen kautta
- j. Taloudelliset ohjauskeinot
- k. Seuranta



- 1.2 Miten arvioisit seuraavia valtionhallinnon keinoja ja välineitä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

*Missä määrin niillä on onnistuttu edistämään kävelyä ja pyöräilyä?*

*Mitä mahdollisuuksia ja esteitä eri tekijöihin mielestäsi liittyy?*

- a. Lainsäädäntö
  - b. Valtion strategiat ja ohjelmat sekä suunnitelmat (esim. valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, hallitusohjelma)
  - c. Valtion tuet ja rahoitus (esim. valtion tuki kunnille kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, liikkumisen ohjauksen valtion avustus)
  - d. Verotus
  - e. Mal-sopimukset
  - f. Muu yhteistyö ja ohjaus
  - g. Jäikö joitakin mielestäsi tärkeitä välineitä mainitsematta?
- 1.3 Mitä muita valtionhallinnon keinoja Suomessa pitäisi olla käytössä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi?

## 2. Kävelyä ja pyöräilyä edistävät ja estävät tekijät

- 2.1 Miten Suomessa voitaisiin paremmin edistää ja huomioida kävelyä? Voit pohtia eri tekijöitä esim. seuraavista näkökulmista:

- a. lainsäädäntö
- b. rahoitus
- c. verotus
- d. toimintatavat ja yhteistyömallit (poikkihallinnollisuus ja monitoimisuus)
- e. suunnittelu ja kaavoitus

- 2.2 Mitkä tekijät ovat mielestäsi suurimpia esteitä/hidasteita kävelyn edistämisessä?

- 2.3 Miten Suomessa voitaisiin paremmin edistää pyöräilyä? Voit pohtia tekijöitä seuraavista näkökulmista:

- a. lainsäädäntö
- b. rahoitus
- c. verotus
- d. toimintatavat ja yhteistyömallit (poikkihallinnollisuus ja monitoimisuus)
- e. suunnittelu ja kaavoitus

- 2.4 Mitkä tekijät ovat mielestäsi suurimpia esteitä/hidasteita pyöräilyn edistämisessä?

- 2.5 Kuntien, kaupunkiseutujen ja maakuntien edistämiskeinot

- a. Mainitse paikallisen/alueellisen tason esimerkki, jossa on onnistuttu edistämään kävelyä ja/tai pyöräilyä. Se voi koskea vaikkapa väyliä, olosuhteita, yhteistyömalleja, liikkumisen palveluita jne. Mitkä ovat olleet onnistumisen eväitä siellä?
- b. Minkälaisia vaikutuksia toimilla on ollut väestön liikunta-aktiivisuuteen tai hyvinvoinnin edistämiseen?
- c. Tuleeko mieleesi hyviä paikallisia aloitteita, jotka eivät kuitenkaan ole onnistuneet tai ovat jääneet kesken?



## 2.6 Sidosryhmien edistämiskeinot

- a. Mitkä ovat työnantajien suurimmat mahdollisuudet ja haasteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tällä hetkellä?
- b. Mitkä ovat koulujen suurimmat mahdollisuudet ja haasteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tällä hetkellä?
- c. Mainitse esimerkki, jossa sidosryhmät ovat onnistuneet edistämään kävelyä ja/tai pyöräilyä. Mitkä ovat olleet onnistumisen eväitä?
- d. Minkälaisia vaikutuksia toimilla on ollut väestön liikunta-aktiivisuuteen tai hyvinvoinnin edistämiseen?
- e. Tuleeko mieleesi näiden aloitteita, jotka eivät kuitenkaan ole onnistuneet tai ovat jääneet kesken?

## 3. Tavoitteet ja toimenpiteiden priorisointi

Suomessa tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoden 2030 mennessä (vuoden 2005 tasosta) ja kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi on asetettu 30 % matkamäärien kasvu. Tavoitteena on myös parantaa ulkoilun ja arkiliikkumisen edellytyksiä sekä nostaa liikunnallista kokonaisaktiivisuutta kaikissa ryhmissä.

- 3.1 Kuvitellaan, että päättäisit yksin siitä, mitä Suomessa tulisi tehdä, jotta aktiivisen liikumisen tavoitteet saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä. Mainitse 1–3 tärkeintä toimenpidettä ja perustele vastauksesi.
- 3.2 Mitä muuta haluaisit kommentoida aihealueeseen liittyen?

## Liite 3. Kaupunkien ja kuntien haastattelurunko

### Haastattelurunko

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy toteuttaa *Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet* (VN TEAS) -tutkimuksen. Tutkimuksen tavoitteena on tukea päätöksentekoa eri tasoilla ja poikkihallinnollisesti, jotta kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteistä saataisiin valittua vaikuttavimmat toimenpiteet ja toivottu liikennemuotojakauman muutostavoite saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä. Tutkimuksen loppuraportti valmistuu maaliskuussa 2021. Tutkimuksessa on toteutettu haastatteluja valtionhallinnon viranhaltijoille, asiantuntijoille sekä näiden keskeisille sidosryhmille ja tutkijoille.

Nyt haastatellaan tiettyjen valittujen kaupunkien ja kuntien viranhaltijoita tai muita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimijoita. Haastatteluissa kartoitetaan onnistuneita ja parhaimmiksi osoittautuneita toimintatapoja sekä esiin nousseita haasteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Haastattelut toteutetaan puolistrukturoituna teemahaastatteluna. FCG vastaa tulosten analyysistä ja raportoinnista.

### Taustatiedot – haastateltavan roolista

- a. Haastateltavan organisaatio ja työnkuva
- b. Rooli ja työtehtävät suhteessa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

### Oman paikkakuntasi kävelyn ja pyöräilyn edistämisen erityispiirteet ja -projektit

1. **Kuvaisitteko kävelyn ja pyöräilyn tilaa yleisesti kaupungissanne/kunnassanne. Kerro niin hyvistä kuin huonoista kokemuksista.**
  - 1.1 Minkälaista kehitystyötä kaupungissanne on ollut viime vuosina meneillään?
  - 1.2 Onko teillä kaupunkipyöräjärjestelmä? Onko sen käytössä sähköpyöriäkin? Onko digitaalisuus huomioitu esim. kaupunkipyörien kytkemisessä osaksi kaupungin liikennejärjestelmää ja toisaalta käyttäjäkokemuksen parantamisessa?
2. **Kerro omasta paikallisen tason kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöstä, mahdollisesti erityisprojektistasi joka on voinut koskea esim. väyliä, olosuhteita, yhteistyömalleja, liikkumisen palveluita jne. Miten se on sujunut ja mitkä ovat olleet onnistumisen eväitä siellä? Mitä haasteita on ollut?**
  - 2.1 Millaista apua olet saanut muilta (tai esteitä olet kohdannut) kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimissa tai -projektissa?
    - a. Jos olet itse kaupungin/kunnan henkilökuntaa: Miten kuvaisit yhteistyötä kaupungin sisällä tässä asiassa? Millaisia esteitä olet kohdannut?
    - b. Jos olet itse kaupungin/kunnan henkilökuntaa: Miten kuvaisit yhteistyötä kaupungin ja muiden toimijoiden välillä tässä asiassa? Millaisia esteitä on ilmennyt?

- c. Jos olet itse muu toimija (esim. järjestöaktiivi tai erityisprojektin toimija) kuin kaupungin/kunnan henkilökuntaa: Millaista apua tai rahallista tukea kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen olet saanut kaupungilta/kunnalta? Miten kuvaisit yhteistyötä kaupungin/kunnan kanssa? Millaisia esteitä olet kohdannut?
- 2.2 Minkälaisia vaikutuksia toimilla/projektilla on ollut väestön liikunta-aktiivisuuteen tai hyvinvoinnin edistämiseen? Miten vaikutuksia on seurattu?
- 3. **Mainitse esimerkki (miel. omasta kaupungista/kunnasta), jossa työpaikat tai koulut ovat onnistuneet edistämään kävelyä ja/tai pyöräilyä. Onko oma toimintasi tai projektisi ollut siinä avuksi? Mitkä muut seikat ovat olleet niiden onnistumisen eväitä?**
- 4. **Mitä paikallista tai kansallista seurantatietoa kävelyn ja pyöräilyn kehitystyössä kaupungissanne hyödynnetään?**

#### **Kävelyä ja pyöräilyä edistävät ja estävät tekijät**

- 5. **Minkälaisesta tiedosta/tuesta olisi hyötyä kävelyn ja pyöräilyn edistämässä (esim. muiden kuntien hyvät käytännöt, seurantatiedot)? Onko käytössänne reaaliaikaista dataa?**
- 6. **Mitkä tekijät ovat mielestäsi suurimpia esteitä/hidasteita *kävelyn* edistämässä kaupungissanne/kunnassanne?**
- 7. **Mitkä tekijät ovat mielestäsi suurimpia esteitä/hidasteita *pyöräilyn* edistämässä kaupungissanne/kunnassanne?**
- 8. **Miten arvioisit kaupungin/kunnan päätöksenteon ja rahoituksen rakenteita ja keinoja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta? Missä määrin ne ovat auttaneet tai vaikeuttaneet edistämistä omassa kaupungissasi/kunnassasi? Kuinka yhteistyö kunnan luottamushenkilöiden kanssa toimii? Mitä haasteita päätöksentekoon liittyy?**
- 9. **Tehdäänkö teillä kävelyn ja pyöräilyn yhteensovittamista infran, muiden liikummismuotojen ja -palveluiden kanssa? Onko teillä jokin julkilausuttu tai muu tavoite kävely ja pyöräilyn suhteen?**
- 10. **Onko kaupunkisi/kuntasi laatinut paikallisen kävelyn ja pyöräilyn suunnitelman tai edistämishjelman? Miten se on huomioitu kaupunkisi/kuntasi strategiassa? Jos ei ole huomioitu, miten se saataisiin siihen?**
- 11. **Miten kävelyn ja pyöräilyn poikkihallinnollinen edistäminen kaupungissasi/kunnassasi huomioidaan, eli miten esim. liikuntasektori ja opetustoimi kytetään siihen mukaan? Kuka kantaa tästä edistämisestä kokonaisvastuun?**

**12. Miten arvioisit seuraavia valtionhallinnon keinoja ja välineitä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Missä määrin ne ovat auttaneet tai vaikeuttaneet edistämistä omassa kaupungissasi/kunnassasi?**

- a. Lainsäädäntö
- b. Valtion strategiat ja ohjelmat sekä suunnitelmat (esim. valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, hallitusohjelma)
- c. Valtion tuet ja rahoitus (esim. valtion tuki kunnille kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, liikkumisen ohjauksen valtion avustus)
- d. Verotus
- e. MAL-sopimukset
- f. Muu yhteistyö, ohjaus jne.

Mitä muita kunnan/kaupungin tai valtionhallinnon keinoja Suomessa pitäisi olla käytössä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi?

**Suurempi kuva: valtakunnalliset keinot ja suuret trendit**

Suomessa tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä (vuoden 2005 tasosta) ja kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoitteeksi on asetettu 30 % matkamäärien kasvu. Tavoitteena on myös parantaa ulkoilun ja arkiliikkumisen edellytyksiä sekä nostaa liikunnallista kokonaisaktiivisuutta kaikissa ryhmissä.

**13. Kuvitellaan, että päättäisit yksin siitä, mitä Suomessa tulisi tehdä, jotta aktiivisen liikkumisen tavoitteet saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä. Mainitse 1–3 tärkeintä toimenpidettä ja perustele vastauksesi.**

**14. Mikä näkemys sinulla on suurten muutostrendien (kuten ikääntyminen, aluerakenteen muutokset, koronakriisi ja sen kiihdyttämät muutokset jne.) vaikutuksesta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen?**

**15. Mitä muuta haluaisit kommentoida aihealueeseen liittyen?**

## Liite 4. Työpaikkojen haastattelurunko

### Haastattelurunko

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy toteuttaa *Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet* (VN TEAS) -tutkimuksen. Tutkimuksen tavoitteena on tukea päätöksentekoa eri tasoilla ja poikkihallinnollisesti, jotta kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteistä saataisiin valittua vaikuttavimmat toimenpiteet ja toivottu liikennemuotojakauman muutostavoite saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä. Tutkimuksen loppuraportti valmistuu maaliskuussa 2021. Tutkimuksessa on toteutettu haastatteluja valtionhallinnon ja kuntien viranhaltijoille, asiantuntijoille sekä näiden keskeisille sidosryhmille ja tutkijoille.

Nyt haastatellaan tiettyjen valittujen työpaikkojen henkilöstöpäälliköitä ja työmatkaliikkumisen vastuuhenkilöitä. Haastatteluissa kartoitetaan työpaikkojen onnistuneita ja parhaimmiksi osoittautuneita toimintatapoja sekä esiin nousseita haasteita kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Haastattelut toteutetaan puolistrukturoituna temahaastatteluna. FCG vastaa tulosten analyysistä ja raportoinnista.

### Haastattelurunko työpaikkojen henkilöstöpäälliköille tms. työntekijöiden kävelyn ja pyöräilyn ja muun kestävästi liikkumisen edistämiseksi

#### 1. Vastaajan asemaan liittyvät kysymykset:

- a. Mikä on teidän oma asema/titteli yrityksessä?

#### 2. Mikä on yrityksenne päätoimiala?

#### 3. Yrityksenne kokoon liittyvät kysymykset:

- a. Mikä on yrityksenne liikevaihto?
- b. Paljonko yrityksessänne on työntekijöitä? Voitte halutessanne mainita määrän myös toimipisteittäin (jos onnistuu "lonkalta" suuruusluokka esim. suurimmissa toimipisteissä).

#### 4. Työmatkaliikkumisen vastuutus yrityksessänne:

- a. Kuinka sitoutuneita yrityksessä (sen johdon, henkilöstöhallinnon ja esim. työterveyshuollon osalta) ollaan aktiivisen työmatkaliikkumisen edistämiseen?
- b. Kuinka tärkeänä pidätte työmatkaliikkumiseen vaikuttamista yrityksenne puolelta, sen sijaan että se jätetään täysin työntekijän omaksi asiaksi?
- c. Onko työmatkaliikkuminen (sen seuranta, aktiivinen liikkuminen tms.) teillä vastuutettu jollekulle, ja kenelle?

#### 5. Työntekijöiden nykyinen työmatkaliikkuminen

- a. Miten olette keränneet tietoa työntekijöittenne nykyisestä työmatkaliikkumisesta? (esim. henkilöstökyselyllä, pysäköintitilannetta vertaamalla, tms.)

- b. Miten työpaikkanne työntekijöiden työmatkaliikkumisen nykyiset kulkumuoto-osuudet (%) jakaantuvat? (jalankulku / polkupyörä / henkilöauto / bussi / raideliikenne / moottoripyörä / muu)?
- c. Millainen tieto tai seurantatyökalu palvelisi tarpeitanne seurata tilastoinnin kannalta työntekijöidenne työmatkaliikkumista?

## 6. Kävelyn ja pyöräilyn sekä muun kestävästi liikkumisen tietoinen edistäminen hallinnollisesti

- a. Onko työntekijöiden mahdollisuus tulla kestävästi liikennemuodoilla töihin aikanaan vaikuttanut yrityksen/toimitilojen sijoittumiseen?
- b. Onko henkilöstöä kannustettu aktiiviseen työmatkaliikkumiseen (kävely, pyöräily, muu liikunta), ja jos on, niin miten ja mistä lähtien?
- c. Onko kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kirjattu yleisiin toiminnan kestävyys tavoitteisiin, hiilineutraaliustavoitteisiin, ympäristöstrategioihin, HR-suunnitelmiin, työterveyshuollon sopimukseen/toimintasuunnitelmaan tms.?
- d. Onko teillä laadittu työpaikkaliikkumissuunnitelmaa, kestävästi liikkumisen ohjelmaa tms.?
- e. Onko lisätty henkilöstölle aktiivisen liikkumisen (kävely, pyöräily, muu liikunta) taloudellisia kannustimia?

## 7. Onko työpaikallanne ollut tai onko parhaillaan tietty pitempi tutkimus- tai edistämishanke, projekti, kampanja tms., jossa henkilöstön aktiivista työmatkaliikkumista kävelen tai pyöräillen on pyritty systemaattisesti edistämään?

- a. Onko kaupunki, valtiollinen taho tai muu taho mukana järjestämässä ko. hanketta?
- b. Kuvailkaa hankkeen sisältöä ja kesto.
- c. Kuvailkaa myös hankkeen tuloksia ja vaikuttavuutta.

## 8. Mikä on tilanne työpaikallanne tehtyjen seuraavanlaisten kävelyä tai pyöräilyä tai niitä molempia yhtäaikaan edistävien toimenpiteiden suhteen? (ellei tullut esiin jo kysymyksessä 7)

- a. Onko parannettu pyöräpysäköinnin olosuhteita, työntekijöille tai asiakkaille
- b. Onko parannettu aktiivisten työmatkaliikkujien suihku- ja pukuhuonetoiletteja
- c. Onko hankittu uusia työasiointipyöriä, sähköisiä tai ei
- d. Onko lisätty pyörähuoltotoimintaa
- e. Onko rajoitettu tai maksullistettu autopysäköintiä
- f. Onko lisätty kimpakyytien tai yhteiskäyttöautoilun mahdollisuuksia
- g. Onko otettu kävelyä ja pyöräilyä mukaan osaksi työntekoa ja työpäivää, kuten esim. kävelypalaverit?
- h. Onko järjestetty aktiivisen liikkumisen (kävely, pyöräily, muu liikunta) tapahtumia, kampanjoita, harrastusmahdollisuuksia tms.?
- i. Onko osallistuttu kilometrikisaan?
- j. Onko parannettu työpaikan lähiympäristöä kävely- ja pyöräily-ystävälliseksi?
- k. Onko hyödynnetty liikkumispalvelupaketteja (MaaS)?
- l. Tuleeko mieleen jotain muuta, mitä?

- 9. Jos on tehty erityisiä kävelyä tai pyöräilyä tai niitä molempia yhtäaikaa edistäviä toimenpiteitä, joiden toteuttaminen on osoittautunut haasteellisiksi, niin:**
- Mitkä niistä?
  - Miten ja miksi haasteellisia? (esim. käynnistysvaiheessa, toteutuksensa aikana...)
  - Miten näihin haasteisiin voitaisiin tarttua ja miten asioita voisi edistää, ja kenen toimesta?
- 10. Toimenpiteiden vaikutusten seuranta kävelyn, pyöräilyn ja muun aktiivisen liikkumisen edistymisen suhteen:**
- Seuraatteko toimenpiteiden tuloksia ja miten?
  - Kuvailisitteko toimenpiteiden vaikutuksia.
  - Mitkä toimenpiteet olette todenneet parhaiten onnistuneiksi toimenpiteiksi?
- 11. Lähitulevaisuuden kestävästä liikkumisesta edistävät toimenpiteet**
- Aiotteko tehdä lähitulevaisuudessa kestävästä liikkumisesta edistäviä toimenpiteitä ja mitä?
  - Oletteko kuunnelleet henkilöstönne näkemyksiä ja tarpeita kehittää työmatkaliikkumisen mahdollisuuksia?
  - Olisiko kiinnostusta olla mukana valtion tai kaupungin/kunnan ym. aktiivisen työmatkaliikkumisen edistämishankkeessa (avustuksiaahan olisi nytkin saatavilla)?
- 12. Aiotteko käyttää hyväksenne hallituksen äskestä päätöstä, että työsuohdepolkupyörä on jatkossa verovapaa luontoisetu 1 200 euroon saakka vuosittain?**  
(Työsuohdepolkupyörä on polkupyörä, jonka hankinnasta vastaa työnantaja. Työnantaja pidättää pyörän kustannukset työntekijän palkasta tai tarjoaa sen palkan päälle tulevana etuna. Polkupyöräetu on ollut käytössä myös ennen hallituksen päätöstä. Järjestelmä ei ole kuitenkaan ollut kovinkaan suosittu muun muassa siksi, että etua on tähän asti verotettu täydestä arvosta eikä siis ole ollut työntekijän tai työnantajan näkökulmasta taloudellisesti houkutteleva. Mutta vuoden 2021 alusta lähtien työsuohdepolkupyörä säädetään verovapaaksi eduksi 1 200 euroon asti vuodessa. Niin sanottuun liikkumispalvelupakettiin voisi näin ollen sisältyä verovapaasti sekä julkisen liikenteen työsuohdematkalippu että polkupyöräetu.)
- 13. Ulkoinen tuki aktiivisen työmatkaliikkumisen edistämiseksi**
- Miten julkinen sektori (valtio ja kunnat) voisivat tukea työpaikkanne henkilöstön aktiivista työmatkaliikkumista eli kävelyn ja pyöräilyn edistämistä osana työpäivää, työntekoa ja työmatkoja nykyistä paremmin esim. yhteistyöllä, lainsäädännöllä, rahoituksella tai muilla toimenpiteillä?
  - Voisiko myös työnantajajärjestöillä ja ammattiyhdistysliikkeillä olla aktiivista roolia tässä asiassa ja mahdollisuuksia tukea kävelyä ja pyöräilyä?
- 14. Mitä neuvoja tulee mieleesi muille työpaikoille, jotka harkitsevat uusia toimenpiteitä työntekijöiden aktiivisen liikkumisen edistämiseksi?**
- 15. Onko kansallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 2018) teille tuttu?**
- 16. Mitä muuta haluaisitte kertoa?**

## Liite 5. Koulujen haastattelurunko

### Haastattelurunko

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy toteuttaa *Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuu- det ja esteet* (VN TEAS) -tutkimuksen. Tutkimuksen tavoitteena on tukea päätöksentekoa eri tasoilla ja poikkihallinnollisesti, jotta kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteistä saataisiin valittua vaikuttavimmat toimenpiteet ja toivottu liikennemuotojakauman muu- tostavoite saavutettaisiin vuoteen 2030 mennessä. Tutkimuksen loppuraportti valmistuu maaliskuussa 2021. Tutkimuksessa on toteutettu haastatteluja valtionhallinnon ja kuntien viranhaltijoille, asiantuntijoille sekä näiden keskeisille sidosryhmille ja tutkijoille.

Nyt haastatellaan tiettyjen valittujen koulujen rehtoreita ja koulumatkaliikkumisen vastuu- henkilöitä. Haastatteluissa kartoitetaan koulujen onnistuneita ja parhaimmiksi osoittau- tuneita toimintatapoja sekä esiin nousseita haasteita kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Haastattelut toteutetaan puolistrukturoituna teemahaastatteluna. FCG vastaa tulosten analyysistä ja raportoinnista.

### Taustatiedot – haastateltavan roolista

- a. Haastateltavan organisaatio ja työnkuva
- b. Rooli ja työtehtävät suhteessa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

### Haastattelurunko

1. **Kuvailisitteko koulunne tilannetta koulumatkaliikkumisen kannalta. Kuinka aktiivinen koulumatkaliikkuminen (kävely ja pyöräily) on ollut esillä viime vuosien kehitystyössä? Ja kuinka tärkeänä pidät aktiivisen liikkumisen teemaa ylipäätään?**
  - Onko koulullanne ollut esim. yhteistyötä kunnan liikennesuunnittelun kanssa?
2. **Kertoisitteko koulunne viime vuosien projektista, kampanjasta tai tempauksesta, jossa koulumatkaliikkumista on pyritty systemaattisesti edistämään koulussanne?**
  - Mistä tuli aloite näille toimenpiteille? Miten ne etenivät? Ja millaisia vaikutuksia niillä saatiin?
3. **Mitkä ovat mielestänne suurimpia haasteita koululaisten a) kävelyn ja b) pyöräilyn edistämässä tällä hetkellä, omassa koulussanne ja yleisesti?**
  - Miten näihin haasteisiin voitaisiin tarttua? Mikä taho olisi tärkein toimija edistämässä?
4. **Näkyvätkö esim. kunnan hiilineutraaliustavoitteet koulunne toiminnassa aktiivisen koulu- ja työmatkaliikkumisen edistämiseksi? Onko koulullenne kirjattu omia aktiivisen liikkumisen tavoitteita?**



5. **Onko koulunne saanut kunnalta tai valtiolta liikkumistoimenpiteille rahoitusta tai muuta tukea? Onko koulunne ollut mukana kansallisissa kehittämissuunnitelmissa? Minkälainen merkitys näillä on ollut koulunne oppilaiden koulumatkaliikkumiseen?**
6. **Kannustatteko oppilaita aktiivisesti kävelemään tai pyöräilemään kouluun? (mikäli kyllä, miten?)**
7. **Onko koulussanne tehty toimenpiteitä esim. seuraavissa asioissa? Aiotaanko niitä tehdä tulevaisuudessa?**
  - liikkumissuunnitelmat / kestävän liikkumisen ohjelma
  - harrastetoiminnan avulla saatu koululaisia pyöräilemään
  - kävelyä ja pyöräilyä myös tavanomaisen opetuspäivän aikana
  - liikenneraati, koulumatkojen kuvausta, koulumatkareittien ja kouluympäristöjen kehittämistä
  - erityisen kävely-/pyöräily-ystävällinen lähiympäristö (toimiva infra)
  - autoilun merkittävä rauhoittaminen kouluympäristössä, saattoliikenteen rajoittaminen
  - ei rajoiteta pienten koululaisten pyöräilyä kouluun
  - hankittu koulupyörä / pyörälainaamo
  - lisätty pyörätelineitä
  - tehty liikennekasvatusta
  - otettu kävelyä ja pyöräilyä vahvemmin esille oppituntien aikana
  - Minkälaisia muita toimenpiteitä koulussanne on tehty kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien lisäämiseksi?
8. **Kuinka arvioisitte eri toimenpiteiden vaikuttaneen kävelyn ja pyöräilyn osuuteen koulumatkaliikkumisessa? (esim. minkälaista seuranta oli ennen ja toimenpiteen jälkeen)**
  - Mitä haasteita toimenpiteiden edistämiseksi on ollut?
9. **Onko koulussanne kannustettu henkilökuntaa aktiiviseen työmatkaliikkumiseen tai tehty muita toimenpiteitä sen edistämiseksi?**
10. **Onko teidän koululla paraikaa tai onko joskus ollut erityisiä ongelmia liittyen seuraaviin asioihin koulussa tai sen lähistöllä:**
  - kävely- ja pyörätiet, esim. niiden linjaus, turvallisuus, valaistus
  - saattoliikenne ja sen aiheuttamat liikenneturvallisuusongelmat ja ruuhkautuminen
  - suojatiejärjestelyt
  - pyöräpysäköintitelineiden vähyys
  - jokin muu?

11. Kuinka teidän koulussanne seurataan oppilaiden koulumatkaliikkumista? Esim. tiedättekö koulunne oppilaiden koulumatkaliikkumisen kulkutapaosuudet? Mikäli kyllä – kuinka eri kulkumuoto-osuudet (%) jakaantuvat (jalankulku/polkkupyörä/henkilöauto/bussi/raideliikenne/mopo)?
12. Millaista yhteistyötä / tukea / rahoitusta tarvitsisitte aktiivisen koulumatkaliikkumisen edistämiseen koulussanne ja yleisesti? (Esim. muilta kouluilta, kunnalta, valtiolta, poliitikoilta, järjestöiltä)
13. Mitä neuvosisitte muille kouluille, jotka harkitsevat uusia toimenpiteitä koululaisten aktiivisen liikkumisen edistämiseksi?

tietokayttoon.fi

---

ISBN PDF 978-952-383-398-2

ISSN PDF 2342-6799