



Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa

Jaloin-hanke 2001–2004





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Jaloin-yhteistyöryhmä		Raportti	
Puheenjohtaja Petri Jalasto		Toimeksiantaja	
Koordinaattori Mauri Myllylä		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisun nimi		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa. Jaloin-hanke 2001–2004			
Tiivistelmä			
<p>Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeää turvallisuuden, terveyden ja hyvän elinympäristön vuoksi. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut lähinnä kevyen liikenteen väylien rakentamista. Jaloin-hankkeen tehtävänä on ollut kiinnittää eri vastuutahojen huomiota kävelyn ja pyöräilyn merkitykseen ja muuttaa kehityssuuntaa.</p> <p>Hanke pohjautui liikenne- ja viestintäministeriön aikaisemmin laatimiin liikennepoliittisiin ohjelmiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Työ on ollut yhteistyötä kaikkien tärkeiden vastuutahojen kanssa. Näennäisesti erilaisista tehtävistä vastaavat ministeriöt, hallinnot, sektoriviranomaiset kunnissa ja erilaiset alan järjestöt ovat löytäneet toisensa ja yhteisesti edistettävän asian. Työssä on kartoitettu ne keinot, joilla kävelyn ja pyöräilyn asemaa voidaan edistää. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen on niistä tärkein. Tehokkailla toisiaan tukevilla toimenpiteillä voidaan vaikuttaa parhaiten kevyen liikenteen määriin. Eri muodoissa ja kaikissa vaiheissa toteutettu viestintä on oleellinen osa toimintaa. Kansainvälisiä yhteyksiä myös tarvitaan.</p> <p>Jaloin-hankkeeseen kuului laaja tutkimusohjelma, jonka avulla kävely ja pyöräily pyrittiin saamaan tasavertaiseen asemaan muiden liikennemuotojen rinnalle. Tutkittavat aiheet valittiin paikkaamaan tiedon puutteita, toimimaan esimerkkeinä ja vaikuttamaan valittujen kärkekeinojen toteutumiseen. Tutkimusten tuloksia on pantu käytäntöön ja tarjottu vastuutahoille sovellettaviksi. Suomessa uusi kevyen liikenteen mallikuntatoiminta on suunniteltu edistämään käytännössä kevyttä liikennettä ja toimintamalliksi muille kunnille.</p> <p>Raportin alkuosassa painopiste on Jaloin-hankkeen kuvailussa, saaduissa kokemuksissa ja työn tulosten arvioinnissa. Raportin ja myös eri lukujen lopussa on otettu kantaa työn jatkamisen tärkeyteen ja sen malliin. Oleellisimpana jatkotoimenpiteenä liikenne- ja viestintäministeriö laatii omaa toimintaansa ja yhteistyötä ohjaavan kävelyn ja pyöräilyn liikennepoliittisen asiakirjan. Työssä mukana olleet yhteistyötahot ovat ilmaisseet omat tavoitteensa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Työn johtopäätösosassa arvioidaan kokonaisuutta ja esitetään jatkotoimenpiteet yleisesti.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
Kävely ja pyöräily, kestävä liikenne, yhdyskuntarakenne, liikennejärjestelmäsuunnitelma, turvallisuus, esteettömyys, ympäristö, yhteistyöorganisaatiot, esimerkkitoiminta, kävely- ja pyöräilypolitiikka			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM Petri Jalasto Talvijalankulkutyöryhmän työ on täydentänyt toimintaa. Puheenjohtaja Irja Vesänen-Nikitin, LVM.			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2004		1457-7488	951-723-715-4
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
84	suomi	20 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Samarbetsgruppen Jaloin		Rapport	
Ordförande Petri Jalasto		Uppdragsgivare	
Koordinator Mauri Myllylä		Kommunikationsministeriet	
Datum för tillsättandet av organet			
Publikation (även den finska titeln)			
Främjande av gång och cykling i Finland. Projektet Jaloin 2001–2004. (Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa. Jaloin-hanke 2001–2004.)			
Referat			
<p>Att främja gång och cykling är en viktig uppgift. I Finland har vi inte bästa möjliga utgångsläge för detta, och att öka dessa färdformer är särskilt svårt på grund av vår splittrade samhällsstruktur. Gång och cykling har främst främjats genom att man byggt leder för lätt trafik. Projektet Jaloin syftar till att fästa ansvariga instansers uppmärksamhet på betydelsen av gång och cykling samt att ändra utvecklingens riktning.</p> <p>Projektet byggde på kommunikationsministeriets tidigare trafikpolitiska program för främjande av gång och cykling. Arbetet har varit ett samarbete mellan alla viktiga ansvariga instanser. Ministerier, förvaltningar, kommunernas sektormyndigheter och olika organisationer, som till synes ansvarar för mycket skilda områden, har hittat varandra och denna fråga av gemensamt intresse. Arbetet har gått ut på att kartlägga olika metoder för att höja statusen på gång och cykling. Viktigast av allt är att utveckla samhällsstrukturen. Det bästa sättet att öka mängden lätt trafik är effektiva åtgärder som kompletterar varandra. En kommunikation som verkställs i olika former och i alla skeden är en väsentlig del av verksamheten. Även internationella kontakter behövs.</p> <p>I Jaloin-projektet ingick ett omfattande forskningsprogram som strävade efter att jämställa gång och cykling med andra trafikformer. De ämnen som var föremål för forskningen valdes för att komplettera den bristfälliga informationen, tjäna som exempel och bidra till genomföringen av de fastställda viktigaste målen. Forskningsresultaten har omsatts i praktiken och lagts fram för tillämpning hos de ansvariga instanserna. Den nya modellkommunverksamheten för hållbar trafik i Finland är planerad så att den främjar den lätta trafiken i praktiken och utgör en verksamhetsmodell för andra kommuner.</p> <p>Början av rapporten innehåller en beskrivning av Jaloin-projektet, en presentation av erfarenheterna och en bedömning av resultatet av arbetet. I rapporten och i slutet av flera kapitel har man tagit ställning till vikten av ett fortsatt arbete och dess modell. Som viktigaste fortsatt åtgärd sammanställer kommunikationsministeriet ett eget trafikpolitiskt dokument beträffande gång och cykling. Detta styr kommunikationsministeriets verksamhet och samarbetet inom området. De instanser som medverkat i arbetet har offentliggjort egna mål för främjandet av gång och cykling. I slutsatsdelen bedöms helheten och framställs de fortsatta åtgärderna i allmänna drag.</p>			
Nyckelord			
Gång och cykling, hållbar trafik, samhällsstruktur, trafiksystemplan, säkerhet, hinderlöshet, miljö, samarbetsorganisationer, exempelverksamhet, gång- och cyklingpolitik			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid kommunikationsministeriet: Petri Jalasto Verksamheten har kompletterats av det arbete som utförts av arbetsgruppen för gång om vintern (talvijalankulkutyöryhmä). Ordförande Irja Vesanen-Nikitin, kommunikationsministeriet.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 29/2004		1457-7488	951-723-715-4
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
84	finska	20 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) JALOIN programme cooperation group		Type of publication Report	
Chairman Petri Jalasto		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Coordinator Mauri Myllylä		Date when body appointed	
Name of the publication Promoting pedestrian and bicycle traffic in Finland. The JALOIN programme 2001-2004			
Abstract <p>The promotion of walking and cycling is of great importance. Conditions in Finland are not the best possible for this purpose, however. In particular, the country's fragmented urban structure is not the most conducive to increasing the modal share of walking and cycling. The promotion of walking and cycling has so far consisted largely of building pedestrian and cycle routes and facilities. The task of the JALOIN programme has been to make the various decision-makers more aware of the importance of pedestrian and bicycle traffic and to influence the future course of development.</p> <p>The JALOIN programme was based on the transport policy programmes for promoting walking and cycling drawn up earlier by the Ministry of Transport and Communications and was carried out in cooperation with all the main parties concerned. Through the programme, the ministries, administrative units, relevant municipal authorities and other organizations in the sector have worked with each other and have found an issue that they can promote collectively, despite being responsible for seemingly different functions. The work included consideration of the different means by which the status of walking and cycling can be promoted. The most important of these is the design of the urban structure. However, efficient promotion of non-vehicular traffic must rely on a range of effective and mutually supportive measures. Communication in different forms and at all stages is a key part of this, and international contacts are also important.</p> <p>The JALOIN programme included an extensive research programme aimed at promoting the status of walking and cycling to a level equal to that of other modes of transport. Research topics were chosen on the basis that they would fill information gaps, provide examples or assist implementation of the main methods chosen. The results have been put into practice and have been made available for application by the parties concerned. Model municipal practice in sustainable transport, new in Finland, has been planned to provide practical examples of the promotion of non-vehicular traffic and as an operating model for other municipalities.</p> <p>The first part of the report deals principally with a description of the JALOIN programme, the experience gained and evaluation of the results. Conclusions on the importance of further work and how it should be carried out are presented at the end of each chapter and at the end of the report. The most important of the further measures identified is the production of a transport policy document on walking and cycling to be drafted by the Ministry of Transport and Communications, which will guide its own actions and those of other bodies involved. The other partners in the programme have also set out their own objectives for promoting walking and cycling. The concluding section gives an overall evaluation and a general presentation of the further action to be taken.</p>			
Keywords Walking and cycling, sustainable transport, urban structure, transport system plan, safety, accessibility, environment, partner organizations, practical example, policy on walking and cycling			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Petri Jalasto. This report also made use of the work carried out by the separate working group on wintertime pedestrian traffic. The working group was chaired by Ms Irja Vesanen-Nikitin, Ministry of Transport and Communications.			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 29/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-715-4
Pages, total 84	Language Finnish	Price 20 €	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2001 käynnistämä kolmivuotinen kevyen liikenteen edistämishanke JALOIN on päättynyt. Hankkeen tavoitteena on ollut edistää ministeriön aikaisemmin laatimien kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien toteutumista. Hanketta tuettiin laajalla tutkimus- ja kehittämisohjelmalla sekä kestävän liikenteen mallikunta-toiminnalla kolmessa kunnassa ja yhden seutukunnan alueella.

Työtä on ohjannut yhteistyöryhmä, johon ovat kuuluneet Petri Jalasto, Irja Vesanen -Nikitin, ja Kari Korpela liikenne- ja viestintäministeriöstä, Leena Silfverberg ja Riikka Kallio ympäristöministeriöstä, Veli-Matti Risku sosiaali- ja terveysministeriöstä, Ulla Priha Tiehallinnosta, Arja Aalto Ratahallintokeskuksesta, Silja Siltala Suomen Kuntaliitosta, Matti Järvinen Liikenneturvasta, Pasi Korhonen ja Nella Mikkonen Suomen pyöräilykuntien verkostosta sekä Olli-Pekka Poutanen Helsingin kaupungilta, Risto Laaksonen Tampereen kaupungilta, Veli-Pekka Saresma Vaasan kaupungilta, Kimmo Kiuru Hyvinkään kaupungilta ja Erkki Pekkarinen Imatran kaupungilta. Talvijalankulun kehittämistä on ohjannut talvijalankulutyöryhmä. Tämä tutkimustoiminta jatkuu vielä.

Jaloin-hankkeen koordinaattorina on toiminut diplomi-insinööri Mauri Myllylä Tieliikelaitokselta ja projektisihteereinä vuorovuosin insinööri Timo Vuoriainen, insinööri Timo Seimelä ja diplomi-insinööri Minna Kemppinen.

Hankkeessa on toteutettu 20 tutkimus- ja kehittämisprojektia. Liikenne- ja viestintäministeriön ohella tutkimushankkeiden muita tilaajatahoja ovat olleet ympäristöministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, opetusministeriö, Ratahallintokeskus, Tiehallinto, Pohjois-Pohjanmaan liitto, eräät kunnat ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Käytännön työstä on vastannut yhteensä 15 konsulttitoimistoa. Jaloin-hankkeen tutkimuksia on tehty ja niiden toimenpiteitä sovellettu 40 paikkakunnalla.

Eräät yhteistyöryhmän ja talvijalankulutyöryhmän käsittelemät kevyen liikenteen edistämistä koskevat toimenpide-ehdotukset ovat siirtyneet eteenpäin valtion ja kuntien hallintoelimissä käsiteltäviksi. Jaloin-hankkeen tuloksia on käytetty hyväksi ja kehitetty edelleen työn aikana. Tämä raportti on tarkoitettu osoittamaan, mitä kevyen liikenteen edistäminen on ja vaikuttamaan, että työ jatkuisi Jaloin-hankkeen päätyttyä.

Jaloin-hankkeessa on käytetty käytäntöön soveltavaa työtapaa useita vastuutahoja sisältävän laajan tehtäväkokonaisuuden hoitamisessa. Se on osoittanut, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on pitkäjännitteistä työtä, jota kannattaa tehdä. Kiitän jokaista työhön osallistujaa onnistuneesta panoksesta.

Helsingissä 4. päivänä toukokuuta 2004

Jaloin-yhteistyöryhmän puolesta

Liikenneneuvos

Petri Jalasto

SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT

1 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN ASEMA SUOMESSA	13
2 JALON-TOIMINNAN KUVAUS	14
2.1 Annettu tehtävä	14
2.2 Toiminta-alue ja -aika	15
2.3 Työn luonne ja tavoite	15
2.4 Kävelyä ja pyöräilyä edistetään hallinnonalojen yhteistyönä	17
2.5 Viestintä tärkeässä asemassa	18
2.6 Kansainväliset yhteydet	19
3 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN	
KÄYTÄNNÖSSÄ JA MAHDOLLISUUDET VAIKUTTAA	21
3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinot kunnissa	21
3.2 Edistämistoimilla on vaikutusta	23
4 TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA	25
4.1 Toiminnan kuvaus yleisesti	25
4.2 Perustutkimuksilla muiden liikennemuotojen rinnalle	27
4.3 Liikenneturvallisuus mukana	29
4.4 Esteettömyys uutena tarkastelutapana	30
4.5 Palvelutaso- ja laatutavoitteet käyttöön	32
4.6 Kadulla tehtävät työt ja liikkuminen	35
4.7 Talviliikenneolosuhteilla suuri merkitys	36
4.8 Kylät eläviksi ja pientiestö käyttöön	38
4.9 Kevyen liikenteen väylät tärkein liikuntapaikka	41
4.10 Pyöräpysäköinnissä paljon tehtävissä	43
4.11 Pyörämatkailu tarvitsee oman edistämishjelmansa	45
4.12 Tutkimustoiminnan arviointia	46
4.13 Tutkimustoiminnan jatkuminen turvattava	47
5 KÄRKIKEINOJEN EDISTÄMINEN	49
5.1 Mitä kärkikeinoilla tarkoitetaan?	49
5.2 Tutkimusten ja kärkikeinojen edistämisen vaikutukset yhteenvetona	51
5.3 Toiminnan suuntaaminen jatkossa	51
6 KESTÄVÄN LIIKENTEEN MALLIKUNTATOIMINTA	
JA MUUT ESIMERKKIKOHEET	56
6.1 Toiminnan lähtökohdat ja tavoitteet	56
6.2 Kokemukset Jyväskylässä, Keravalla, Lempäälässä ja Salon seudulla	58
6.3 Esimerkkitoimintaa muillakin paikkakunnilla	60
6.4 Kestävän liikenteen edistämisen jatkaminen	61
6.5 Suositus kunnille toimintamalliksi kestävän liikenteen hyväksi	64
7 KÄVELY- JA PYÖRÄILYPOLITIikka SUOMEEN	65
7.1 Miten nyt meillä mennään?	65
7.2 Tilanne muissa Euroopan maissa	66
7.3 LVM:n kävely- ja pyöräilystrategian sisältö	67
7.4 Yhteistyötahot kantavat vastuuta	69
8 JOHTOPÄÄTÖKSET	76
LIITTEET 1 JA 2.....	77

1 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN ASEMA SUOMESSA

Kävelyn ja pyöräliikenteen asema ja merkitys kulkumuotona määräytyvät pitkälti kunnan yhdyskuntarakenteesta ja autoistumisasteen kehittymisestä. Suomen taajamissa asuvan väestön osuus kokonaisväestöstä on kasvanut. Koska taajamien pinta-alan kasvu on ollut nopeampaa kuin niiden väestön kasvu, on seurauksena ollut keskimääräisen asukastiheyden lasku ja etäisyyksien kasvu toiminnallisista keskipisteistä. Kehitys ei ole ollut kevyen liikenteen edun mukaista. Jaloin-hankkeen yhteydessä ei tehty erillistä arviointia kevyen liikenteen nykytilasta, mutta sitä voidaan kuvata työssä saatujen kokemusten ja tutkimustulosten perusteella.

Yhdyskuntarakenteen kehityksestä johtuen henkilöautoriippuvuus on Suomessa melko vahvaa. Kaikista matkoista tehdään keskimäärin noin 30 % jalan tai pyörällä, mutta kevyen liikenteen kokonaisliikennesuorite on vain 5 %. Paikkakuntaakohtaiset ja vuodenaajasta johtuvat erot ovat merkittävät. Autoliikenne ja suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenne ovat saaneet tärkeän aseman liikennejärjestelmän kehittämisessä viime vuosina. Samalla kevyen liikenteen väyliäkin on rakennettu lisää ja kävelykeskustat ovat yleistymässä ja laajenemassa eri puolella Suomea. Suuria panostuksia kevyen liikenteen lisäämiseksi tai kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi ei ole kuitenkaan tehty. Autoliikenteen kasvaessa kevyen liikenteen määrät ovat olleet yleisesti ottaen jossain määrin laskussa.

Muutokset kevyen liikenteen turvallisuudessa ovat seuranneet liikenneturvallisuuden yleistä kehitystä, jossa tilanne on suhteellisen vakiintunut. Liikenneturvallisuuden ohella katujen ja teiden yleinen turvallisuus on noussut esille. Kaduilla tapahtuviin tapaturmiin kuten liukastumisonnettomuuksiin on ryhdytty kiinnittämään huomiota. Liikunta on oivallettu kansanterveyden kannalta tärkeäksi, mikä on lisännyt viranomaisten ja vapaaehtoisjärjestöjen toimintaa liikunnan lisäämiseksi.

Hajarakentaminen kaupungeissa ja maaseudulla lisää turvattomuuden tunnetta tai turvattomuutta ja kevyen liikenteen väylien tarvetta. Tilanne on kuntien ja tienpitoviranomaisten yhteinen ongelma. Autoliikenteen tai sen nopeuksien kasvu tunnustetaan kävelijöiden ja pyöräilijöiden suurimmaksi vaaratekijäksi ja ympäristön viihtyisyyttä alentavaksi asiaksi. Asuntoalueiden ja keskustojen nopeusrajoituksia on ryhdytty asteittain alentamaan ja nopeusrajoitusten noudattamista tukemaan soveltuvin katurakentein.

Huomion kiinnittäminen jalankulkuun ja pyöräilyyn tasavertaisena liikennemuotona autoliikenteen kanssa on uutta liikennepolitiikkaa. Tästä johtuen myöskään kevyen liikenteen tutkimustoiminnalla eikä koulutuksella ole pitkää perinnettä. Kevyt liikenne koskettaa yhdyskuntien toimintaa monin tavoin ja laaja-alaisesti. Toimijoitakin on paljon ja niitä tarvitaan. Suomessa on puutetta alan suunnittelun osaajista. Kaavoittajat ja liikennesuunnittelijat ovat avainasemassa hyviä ja toimivia yhdyskuntia suunniteltaessa. Vuoden 2000 alussa voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki painottaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tärkeyttä alueiden käytön suunnittelussa ja kaavoituksessa.

Osaamisen ja arvostuksen ohella tarvitaan myös taloudellisia resursseja kevyen liikenteen edistämiseksi. Kevyt liikenne häviää helposti kilpailussa suurille väylähankkeille. Jaloin-hankkeessa on uskottu ja osoitettu, että kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja asemaa voidaan parantaa monin tavoin.

2 JALOIN-TOIMINNAN KUVAUS



2.1 Annettu tehtävä

Jaloin-hankkeen tehtävänä on ollut kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittisten linjausten pohjalta. Työhön on kuulunut erikseen talvijalankulun edistäminen ja sen turvallisuuden parantaminen talvijalankulku-työryhmän oman toiminta- ja viestintäsuunnitelman mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön kevyen liikenteen johtoryhmä tuotti vuonna 2001 kolme ohjelmaa, joihin oli koottu kymmeniä keinoja kevyen liikenteen edistämiseksi. Ohjelmat olivat:

- *Uutta pontta pyöräilyyn*
- *Kävely osaksi liikennepoliitikkaa*
- *Kevyen liikenteen tutkimusohjelma.*

Liikenne- ja viestintäministeriö perusti jatkotoimena vuonna 2001 yhteistyöryhmän, jonka tehtävänä oli kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien ja kevyen liikenteen tutkimusohjelman toteutumisen seuranta. Yhteistyöryhmän työn valmistelijaksi palkattiin koordinaattori apunaan projektisihteeri. Koordinaattorin vastuulle tuli ohjelmien vaikuttavuuden ja toteutumisen aktivointi projektisuunnitelmien mukaisesti.



Kuva 1. Uutta pontta liikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö esitti marraskuussa 2000 julkistamassaan asiakirjassa *Kohti kestävä ja älykästä liikennettä* liikenteen visiot ja tavoitteet vuodelle 2025. Valtioneuvosto teki 18.1.2001 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Kansanterveyden neuvottelukunnan kävely- ja pyöräilytyöryhmä julkaisi toukokuussa 2001 suosituksia kansallisiksi tavoitteiksi ja toimenpiteiksi *Jalan tai pyörällä joka päivä* arki-liikkumisen, liikenteen ja terveyden edistämiseksi. Edelleen valtioneuvosto teki keväällä 2002 periaatepäätöksen terveyttä edistävän liikunnan kehittämistä ja yhteistyön organisoinnista. LVM hyväksyi elokuussa 2003 ministeriön Kohti esteetöntä liikkumista -esteettömyysstrategian. Näiden suunnitelmien tavoitteet ja yhteistyövelvoitteet vaikuttivat myös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

2.2 Toiminta-alue ja -aika

Jaloin-hankkeen toiminta-alue oli koko valtakunta painopisteen ollessa rakennetuissa yhdyskunnissa sekä kävelyn ja pyöräilyn kannalta tärkeillä alueilla. Toimintaa keskitettiin kestävä liikenteen mallikuntiin ja muille esimerkkialueille. Esimerkkikohteina toimivat Jyväskylä, Kerava, Lempäälä, Imatra ja Salon seudun 11 kuntaa. Jaloin-hankkeen tutkimusprojektit ja niiden tulosten soveltaminen koskettivat yhteensä 40 paikkakuntaa. Yhteistyötahoina olivat näiden alueiden kevyestä liikenteestä vastuulliset tahot, ensisijaisesti julkinen hallinto ja kunnat. Toiminta ajoittui vuosille 2001-2004.



Kuva 2. Yhteistyökunnat Jaloin-hankkeessa

2.3 Työn luonne ja tavoite

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen kannalta on tärkeää, että niitä tarkastellaan systemaattisesti ja ohjelmoituina muuhun kehittämiseen liittyvinä asioina. Hyvät erillistarkastelut elämän eri osa-alueista ovat tarpeellisia, mutta yhteiskunnan asioista päätettäessä kevyt liikenne on osa kokonaisuutta ja huomioitava päätöksenteossa muiden tärkeiden asioiden rinnalla. Hyvä elinympäristö ja toimiva liikennejärjestelmä ovat päätavoitteita ja samalla yhdyskuntien kilpailuetu. Jaloin-hankkeella haluttiin osoittaa, että hyvin järjestetty kevyt liikenne on siinä tärkeässä asemassa.

Työn pohjana olleet ohjelmat sisälsivät paljon taustatietoa, hyviä tavoitteita ja ehdotuksen työn jatkamisesta. Keinovalikoima ja tutkimusohjelma olivat kattavia. Jaloin-hankkeen määräaikaisuus ja yhteistyötahojen lukuisuus pakotti keskittymään toiminnassa valittuihin teemoihin ja asiaryhmiin.



Kuva 3. Hyvä elinympäristö ja toimiva liikennejärjestelmä ovat yhdyskunnan kilpailuetu, Oulu 1999.

Hankkeessa pyrittiin vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen sekä liikennepoliittisten ohjelmien että hankesuunnitelmien tasolla. Valtionhallinnon puolella pyrittiin vaikuttamaan eri hallinnonalojen ohjelmiin, tulosoajukseen sekä toiminta- ja taloussuunnitelmiin. Vastaavasti maakunnissa ja kunnissa oli tarkoitus vaikuttaa kevyttä liikennettä koskevien ratkaisujen tekoon lähinnä kuitenkin vain esimerkitapauksittain. Aloite tehtiin myös kävelyn ja pyöräilyn ottamiseksi laaja-alaisena mukaan liikennejärjestelmän suunnitteluun ja sen pohjalta tehtäviin aiesopimuksiin ja toimenpideohjelmiin.

Vaikuttaminen tapahtui myös tarjoamalla asiantuntija-apua kevyen liikenteen kehittämisen näkökulmasta. Työssä ja sen seurannassa toimitettiin neuvotellen vastuutahojen avainhenkilöiden kanssa. Keinojen valinnassa käytettiin hyväksi ilmeneviä tilanteita ja yhteistyöhalukkuutta tekemällä tältä pohjalta täsmäaloitteita. Muillakin kuin valituilla kärkihankkeilla vietiin asiaa eteenpäin. Työn vaikutuksia on seurattu ja niistä on raportoitu. Tämä on tapahtunut yhteistyöryhmän kokouksissa, julkisten ja ammatillisten tiedotusvälineiden avulla, sitä varten järjestetyissä seminaareissa sekä alan koulutustilaisuuksissa.

Toiminta on kohdistunut valtakunnallisiin tahoihin ja valittuihin maakuntien liittoihin ja esimerkkikuntiin. Yhteistyöryhmän jäsenet ja niiden edustamat tahot ovat olleet ensisijaisia osallisia. Pääprojekti ei ole pyrkinyt vaikuttamaan suoraan liikenteen osapuoliin. Tutkimusohjelman avulla suunnattiin resursseja kevyen liikenteen kannalta keskeisiin suuntiin, pyrittiin luomaan tutkimustraditiota sekä integroimaan kävely ja pyöräily muuhun liikennetutkimukseen. Kevyen liikenteen kehitystä myös muissa maissa on seurattu.

Jaloin-hankkeen loppuvaiheessa on ollut painopisteenä edellä esitetyn toimintapolitiikan ja sen työtapojen vakiinnuttaminen toimijatahojen keskuudessa. Jaloin-hanke on ollut aloitteellinen liikenne- ja viestintäministeriön oman politiikan määrittelyssä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

2.4 Kävelyä ja pyöräilyä edistetään hallinnonalojen yhteistyönä

LVM:n Jaloin-hankkeen merkittävä havainto on, että näennäisesti erilaisista tehtävistä vastaavat ministeriöt, hallinnot, sektoriviranomaiset kunnissa ja erilaiset alan järjestöt ovat löytäneet toisensa ja yhteisesti edistettävän asian. Periaatteellisen tason yhteistyö on konkretisoitunut hankkeita synnyttäessä ja niitä toteutettaessa. Yhteistyö vaatii omaa osaamista sekä omia tekijöitään ja toimintamallejaan. Työympäristö ei aina ole siihen otollinen. Yhteistyö on selvästi voimavara ja sen avulla saadut tulokset kauaskantoisempia kuin yksin tehdyt. Kevyen liikenteen suunnittelu vaatii erityisosaamista, mutta samalla yhteistoimintaa monien kanssa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi yhteistyönä on hyvät syynsä. Esimerkkeinä ovat kadunpitäjän vastuualueella tapahtuvat liukastumisonnettomuudet, joiden kustannukset lankeavat terveydenhuollon kontolle. Tämä toimiala kantaa huolta myös terveyttä edistävästä liikkumisesta. Toisaalta tärkeimmät liikuntapaikat, kevyen liikenteen väylät, ovat toisen toimijan ja toisin määrärahoihin hoidettava kenttä. Opetusala joutuu kustantamaan koululaiskuljetuksia, jos turvalliset kevyen liikenteen yhteydet puuttuvat. Kevyt liikenne osana matkaketjuja luo yhteistyötarpeen joukkoliikenteen harjoittajien kanssa. Pyörämatkailun edistäminen on elinkeinoelämän ja kaupallisen viennin intressissä, mutta pyöräily-yhteyksistä vastaa tienpitoviranomaisen.

Jaloin-hankkeen yhteistyöryhmässä ovat olleet edustettuina näistä toiminnoista vastaavat tahot, jotka ovat huomanneet yhteistyön välttämättömyyden ja sen mahdollisuudet. Yhteistyötarpeen tiedostaminen saattaa johtaa vaatimusten osoittamiseen toiselle osapuolelle tai vetovastuun siirtymiseen päätoimijalta muille. Jaloin-hankkeessa on pääsääntöisesti toimittu hyvässä yhteistyössä ja oikeassa järjestyksessä. Perhe-elämästä on tuttua, että yhteistyö kaikkein läheisimpien kanssa saattaa olla vaikeinta.



Kuva 4. Yhteistoiminta on avun antamista, Skotlanti 2001.

Kunnat ja kuntasektorin hyväksi toimijat ovat tärkeä valtion liikennehallinnon yhteistyötaho. Kunnan ja valtion viranomaiset kohtaavat yhteiset tie- ja liikenneasiat edunvalvonta mielessään. Jaloin-hankkeessa on etsitty yhteistyössä molempia osapuolia kiinnostavia uusia ja edullisesti toteutettavia kevyen liikenteen ratkaisuja. Parissa tutkimusprojektissa oli tehtävänä esittää eri osapuolia yhdistäviä yhteistyömalleja kunnissa.

Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta on Suomessa uudenlainen yhteistyömuoto. Tämä toiminta käynnistyi neljällä esimerkkialueella. Mallikunnissa kuntien liikenteestä ja liikunnasta vastaavat tekninen, terveys-, sosiaali-, liikunta- ja opetustoimi ovat löytämässä toisensa ja käynnistämässä yhteistyötä paikallisella tasolla. Yhteistyön avulla on syntynyt asialle myönteinen ilmapiiri, mikä on aikaansaanut ensimmäisiä käytännön toimenpiteitä kunnissa kevyen liikenteen edistämiseksi.

Yhteistoiminta kevyen liikenteen edistämässä on uutta ja etsii mallejaan. Yhteistyön tärkeydestä huolimatta sen tuloksellisuutta on vaikea hahmottaa. Tällekin työmuodolle tarvitaan hyvä johto. Suomesta puuttuu arvovaltainen liikennepoliittinen yhteistyöelin, jossa kevyttä liikennettä ja siihen liittyviä näkökulmia tarkastellaan keskitetysti. Yhteistyö kasvattaa sitoutumista. Jaloin-hankkeen yhteistyöosapuolet ovat ilmaisseet luvussa 7 omat tavoitteensa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

2.5 Viestintä tärkeässä asemassa

Kevyt liikenne on osoitus ihmisten hyvinvoinnista. Hyvät kevyen liikenteen olosuhteet ovat hyvän elinympäristön tuntomerkki ja sen tekemisen väline. Tämä ydinsanoma on kerrottava kussakin tilanteessa siten, että sen merkitys avautuisi viestinnän kohteena olevan tahon toiminnassa.

Viestintä on ollut oleellinen osa Jaloin-hanketta. Kävely- ja pyöräilypoliittisiin ohjelmiin on kirjattu kummankin liikennemuodon viestintää ja markkinointia edistämään tarkoitettuja kärkekeinoja, joiden sisältö koostuu yleisestä toiminnasta ja eri tienkäyttäjryhmille ja vastuutahoille suunnatusta kampanjoinnista. Toiminnan ja sen tulosten esittely yhteistyöryhmälle ja sen ulkopuolelle on tapahtunut vuosittain uudistetun toiminta- ja viestintäsuunnitelman mukaisesti ja vuonna 2001 käyttöön otetuilla tiedotusmenetelmillä.

Viestinnällisinä keinoina on käytetty informoivaa ja toimintaa aktivoivaa esityslista- ja pöytäkirjakäytäntöä, LVM:n virallisia kirjeitä tärkeimmissä työvaiheissa sekä hanketiedotteita. Yksi työmuoto on ollut vapaamuotoinen vaikuttaminen kokouksissa ja tapaamisissa. Päätäjiin ja valtakunnallisiin medioihin on luotu yhteyksiä. Erittäin merkittävä työmuoto on ollut yhteistyöryhmän jäsenten viestintä heidän käytössään olevien omien viestimien ja yhteyksien avulla.

Kevyen liikenteen edistämishanke on ollut esillä seminaareissa ja koulutustilaisuuksissa. Liikenneturvan suunnittelemaa Jaloin-tunnusta on käytetty monipuolisesti. Jaloin-hankkeesta on laadittu artikkeleita ammattilehtiin. Hankkeesta on tehty useita esitteitä. Lisäksi kaikista tutkimushankkeista laadittiin esite tai tiedote. Tieliikelaitoksen Internet-sivut www.tieliikelaitos.fi/jaloin ja tutkijatahojen omat www-sivut ovat olleet käytössä.



Kuva 5. Liikennemuotojen kilpailu näkyy viestinnässä, Glasgow 2001.

Suomen pyöräilykuntien verkoston ja Suomi Pyöräilee -organisaation kanssa on tehty viestinnällistä yhteistyötä. Pyöräilyuutiset on toiminut tärkeänä tiedotuskanavana.

Viestintä on ollut osa jokaista käynnistettyä tutkimushanketta ja esimerkkiprojektia. Tällä on pyritty tavoittamaan paikalliset toimijat ja vaikuttajat. Tutkimushankkeiden haastatteluilla on tavoitettu myös asukkaita ja teillä liikkujiä.

2.6 Kansainväliset yhteydet

Kansainvälisen toiminnan merkitys liittyy ulkomaisten esimerkkien soveltamiseen ja tutkimustulosten hyödyntämiseen Suomessa sekä mahdolliseen EU-rahoitukseen. Kansainvälisyys luo uskoa ja uskottavuutta omaan toimintaan. Kansainvälisen toiminnan muotoina tulevat kysymykseen opintomatkat ja alan seminaareihin osallistuminen sekä kuulijoina että myös esitelmöitsijöinä. Oleellista on saadun tiedon jakaminen ja hyödyntäminen käytännön työssä Suomessa.

Jaloin-hankeessa on kestävästi liikenteen mallikuntatoimintaan liittyen pidetty yhteyttä Odensen, Lundin ja muiden vastaavaa kehittämistyötä tehneiden pohjoismaisten kaupunkien kanssa. Suomalaisia kaupungeja on aktivoitu osallistumaan Cities for Cyclists -organisaation ja maaliskuussa 2004 Washingtonissa käynnistetyn Bicycle Friendly Cities -organisaation toimintaan. Viimeksi mainittuun ohjelmaan liittyen Jyväskylän, Helsingin, Oulun ja Vantaan kaupunginjohtajat allekirjoittivat kymmenkohtaisen sitoumuksen pyöräilyn edistämiseksi kaupungeissaan. Kaupungit ovat samalla mukana kansainvälisessä pyöräilyn edistyskäsikirjan vertailukilpailussa. Verkoston tilannekatsaus esitetään Velo Mondial -konferenssissa Kapkaupungissa vuonna 2006.



Kuva 6. Kävelykadut ovat Suomessa tuontitavaraa. Pyöräilyssäkin on opittavaa. Barcelona 2004.

Joka toinen vuosi järjestettävä Velo City -konferenssi on kansainvälisesti merkittävin kevyen liikenteen tapahtuma. Jaloin-hanketta esiteltiin konferenssissa vuonna 2001 Edinburghissa ja Glasgowissa ja vuonna 2003 Pariisissa. Yhteistyöryhmän ja projektiryhmien jäsenet ovat esitelleet Jaloin-hankkeen toimintaa useissa muissakin kansainvälisissä tilaisuuksissa. Jaloin-hanke on mukana ECMT:n eri maiden pyöräilypolitiikan vertailussa ja sen pohjalta Euroopan valtioille annettavassa suosituksessa.

Kansainväliseen toimintaan liittyen on seurattu EU:n Save-ohjelmaan kuuluvan Bypad+ auditointiohjelman käyttämistä Suomen olosuhteissa.

Japanilaiset asiantuntijat ovat vierailleet Suomessa tutustumassa kevyen liikenteen keli-tiedottamiseen. Viron Polvan kaupungin ja Polvan kunnan kanssa on vireillä EU-hanke kevyen liikenteen mallikuntatoiminnan kaltaisen työn aloittamisesta niiden alueella.

Tavoitteeksi on asetettu, että Helsingissä järjestettäisiin lähivuosina jokin merkittävämpi kansainvälinen kevyen liikenteen konferenssi. Yhteistyöllä ja hyvien esimerkkien avulla Suomesta voidaan kehittää yksi kevyen liikenteen mallimaista, jolloin Suomesta voidaan tarjota osaamista muuallekin.

3 KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN KÄYTÄNNÖSSÄ JA MAHDOLLISUUDET VAIKUTTAA



3.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen keinot kunnissa

Kävelyn ja pyöräilyn tulee olla osa kaikkea politiikkaa liikennepolitiikasta kaavoitukseen ja talouspolitiikasta terveyden edistämiseen. Jaloin-hankkeen ensisijaisena tehtävänä oli luoda edellytyksiä ja muokata maaperää kävelyn ja pyöräilyn hyväksi eri hallinnon tasoilla toimittaessa. Työssä käytetyt keinot olivat sen mukaiset. Yhtenä osa-alueena selvitetiin käytännössä toteutettuja edistämistapoja ja niiden tutkittuja vaikutuksia liikennekäyttäytymiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattaminen vaatii tehokkaita toimenpiteitä myös käytännössä. Merkittävin työ tapahtuu kunnissa ja kuntien toimesta. Kevyen liikenteen edistämiskeinona on pidetty Suomessa lähes yksinomaan kevyen liikenteen väylien rakentamista. Tämä ei ole yksin riittävä toimenpide kevyen liikenteen määrän lisäämiseksi. Kevyen liikenteen väylien olemassaoloa voidaan pitää muiden toimien edellytyksenä. Muut toimenpiteet käsittävät yhdyskuntarakenteen kehittämistä yleensä ja lisäksi vaikuttamista liikennekäyttäytymiseen tutkimuksen, koulutuksen, asennekasvatuksen ja markkinoinnin keinoin. Puuttumatta henkilöautoliikenteeseen ei kevyen liikenteen asemaa voida muuttaa perusteellisemmin. Tietämyksen mukana keinoja tulee lisää. Pitkät toimenpidelistat eivät ole itsetarkoitus. Valittaessa edistämiskeinoja tulee arvioida niiden toteutettavuus ja tehokkuus.

Kunnissa on tunnistettava kevyen liikenteen nykytila ja määriteltävä edistämiskeinot sen perusteella. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen on ensisijaista silloin, kun tämän liikenne-
muodon osuus on alhainen. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen ja parantaminen sekä pyöräpysäköinnin kehittäminen ovat tällöin tärkeä painopistealue. Erityisen tärkeitä ovat myös kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantavat toimenpiteet. Kunnissa, joissa kevyt liikenne on jo saavuttanut huomattavan aseman, voidaan keskittyä kevyen liikenteen verkoston täydentämiseen ja pyrkiä vaikuttamaan ihmisten kulkutavan valintaan markkinoinnin keinoin.

Toteutettavat kevyen liikenteen edistämistoimenpiteet ovat erilaisia erikokoisissa kunnissa. Pienemmissä kunnissa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tähtäävät toimenpiteet käsittävät liikenneympäristön parantamisen ja siitä tiedottamisen. Suuremmissa kaupungeissa kulkumuotojakauman muuttaminen kestää kauemmin ja vaatii perusteellisempia toimenpiteitä, kuten kaupunkirakenteen eheyttämistä ja liikenteen uudelleenjärjestelyjä. Myös kulkumuotojen yhteiskäytön edistäminen samoin kuin työpaikoilla kevyen liikenteen edistämiseksi tehtävät toimenpiteet ovat tärkeitä.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen ja kevyttä liikennettä suosivan maankäytön toteuttaminen yleensä ovat ensisijaiset toimenpiteet. Muut edistämiskeinot voidaan jakaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen ja niiden markkinoimiseen sekä henkilöautoliikenteen rauhoittamiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri ja sen kunnossapito

- kevyen liikenteen väylien rakentaminen, verkoston täydentäminen ja risteäminen autoliikenteen kanssa
- muut liikenneturvallisuustoimenpiteet
- liikuntaa rajoittavien esteiden poistaminen ja ennaltaehkäisy
- viihtyisyyden ja mukavuuden lisääminen
- väylärakenteiden kunnossapito
- väylien talvikunnossapito
- kadulla tehtävien töiden ohjaus ja valvonta
- pyöräpysäköinnin ja pyörien huoltotoiminnan järjestäminen
- kuljetustilat joukkoliikenteen välineissä
- viitoitus ja muu opastus
- liikenteen valvonta

Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi

- tiedottaminen, mainonta
pyöräilykarttojen jakelu
- kampanjoiden ja tempausten järjestäminen
- koulutus, kasvatus ja valistus

Henkilöautoliikenteen rauhoittaminen

- autoliikenteen nopeuden säätely
- nopeutta hidastavien katurakenteiden käyttö
- läpikulkuliikenteen rajoittaminen
- pysäköinnin rajoittaminen ja pysäköintimaksut
- liikennemaksut



Kuva 7.



Kuva 8.



Kuva 9.

3.2 Edistämistoimilla on vaikutusta

Kävelyn ja pyöräilyn määrän ja osuuden lisääminen edellyttää tehokkaita toimenpiteitä. Muutoin nykyinen kehitys johtaa näiden liikennemuotojen vähenemiseen henkilöauto-liikenteen lisääntyessä koko ajan. Edistämistoimenpiteet tulee priorisoida niiden vaikutusten perusteella. Liikenteellisten vaikutusten ohella tulee huomioida myös vaikutukset turvallisuuteen, terveyteen, ympäristöön, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, toimintojen saavutettavuuteen ja liikkumisen mukavuuteen ja esteettömyyteen.



Kuva 10. Kevyen liikenteen edistäminen on terveellistä, Oulu 2002.

Käytettävissä olevan tutkimusaineiston mukaan kevyen liikenteen edistämistoimenpiteillä on mahdollista lisätä kävelyä ja pyöräilyä. Yksittäisten toimenpiteiden vaikutusta on kuitenkin vaikea erottaa toisistaan ja muista kevyeen liikenteeseen vaikuttavista tekijöistä. Vaikutusten arvioitiin on kehitetty menetelmä Jaloin-hankkeen yhteydessä. Vaikutusten arviointia soveltavia tutkimuksia ja niiden tuloksia on dokumentoitu vasta vähän. Hyvien esimerkkien esittäminen edistää tehokkaiden toimenpiteiden omaksumista ja toiminnan taloudellisuutta myös muissa kohteissa.

Yhdyskuntarakenteeseen liittyviä toimenpiteitä on eri maissa arvioitu liikenteellisesti. Näitä toimenpiteitä ovat kevyen liikenteen väylän rakentaminen ja parantaminen, verkoston täydentäminen, pyöräkaistan rakentaminen ja pyöräteiden talvikunnossapidon parantaminen. Markkinointiin liittyvää tutkimustietoa löytyy pääasiassa erilaisista työmatkakävelyn ja -pyöräilyn edistämishankkeista. Osaan niistä on yhdistetty liikenneympäristöön kohdistettuja toimenpiteitä. Liikennepoliittisista toimenpiteistä on olemassa tutkimustietoa ruuhkamaksun ja pyöräilykypärän käyttöpakon vaikutuksista.



Kuva 11. Liikennekasvatus ja liikennenympäristön kehittäminen vaikuttavat tehokkaimmin yhdessä, Oulu 1999.

Käytännössä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kulkumuotojakauman muuttamiseksi edellyttää kevyen liikenteen verkoston täydentämistä kevyen liikenteen väyliä rakentamalla, pyöräpysäköinnin järjestämistä ja muita rakenteellisia toimenpiteitä. Tämä ei yksin riitä, vaan lisäksi on parannettava kevyen liikenteen arvostusta ja rauhoitettava autoliikennettä.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen ja kulkumuoto-osuuden kasvattamisen edellytyksiä ovat pitkän aikavälin toiminta ja useiden erilaisten toimenpiteiden samanaikainen toteuttaminen. Kevyen liikenteen infrastruktuurin parantaminen yhdessä kampanjoinnin kanssa on koettu tehokkaaksi. Markkinointitoimenpiteillä on lisäksi usein tehokas vaikutus käytettyyn määrään nähden.

Kevyen liikenteen edistämisen on oltava kokonaisvaltaista. Toimenpiteitä tulee toteuttaa koko kaupungin alueella ja kaikilla kevyen liikenteen edistämisen osa-alueilla. Kevyttä liikennettä tulee pitää koko ajan eri yhteyksissä esillä pysyvien vaikutusten saamiseksi.

Lähde: Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteelliset vaikutukset, 2004. Minna Kempainen, diplomityö, Teknillinen korkeakoulu ja LVM.