

4 TUTKIMUS- JA KEHITTÄMISTOIMINTA



4.1 Toiminnan kuvaus yleisesti

Jaloin-tutkimusohjelma on perustunut LVM:n vuonna 2001 laatimaan laajaan kevyen liikenteen tutkimusohjelmaan. Sen aihealueet ovat:

- *kävelyn ja pyöräilyn esteet ja motiivit*
- *käytännön toimenpiteiden vaikutukset, tehokkuus ja soveltuvuus*
- *perustietous ja tilastot kävelystä ja pyöräilystä liikennemuotona*
- *kävely ja pyöräily muuttuvassa yhteiskunnassa*
- *kävely ja pyöräily kulttuurisina, sosiaalisina ja ympäristöstä riippuvina ilmiöinä*
- *tutkimus- ja suunnittelumenetelmät ja ohjeet*

Jaloin-tutkimusohjelmaan on sisällytetty yhteistoimintaa samanaikaisten LVM:n Lintu-ohjelman, EU:n Prompt-hankkeen, Tiehallinnon T&K-ohjelman sekä STM:n ja OPM:n johtaman Terveyttä edistävän liikunnan -tutkimusohjelman kanssa. Teknillisen korkeakoulun liikennelaboratorio on toiminut koordinaattorina eräissä tutkimusprojekteissa ja ohjannut opinnäytetöitä.

Tutkimusohjelma käynnistettiin syksyllä 2001 julkistetun hakumenettelyn perusteella. Haussa keskityttiin aluksi kahteen ensimmäiseen aihealueeseen. LVM teki tutkimussopimukset konsulttitoimistojen kanssa. Ensimmäinen toimintavaihe ajoittui vuodelle 2002. Joidenkin hankkeiden osalta työ jatkui vuonna 2003.

Vuoden 2003 Jaloin T&K-ohjelma oli aloitusohjelmaa kohdennetumpi ja merkittävä osa koko hanketta. Useimmissa hankkeissa LVM:n rinnalle saatiin työn tuloksia hyödyntävä yhteistyötaho, joka valitsi konsultin.



Kuva 12. Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutukset on nostettava liikennetutkimuksen kohteeksi, Oulu 1999.

Eräät tutkimushankkeet olivat merkittäviä pyrittäessä saattamaan kävely ja pyöräily perustietojen ja -tutkimuksen osalta tasavertaiseen asemaan muiden liikennemuotojen kanssa. Osa hankkeista oli luonteeltaan esimerkillisiä ja niissä saatu tieto ja tulos tarkoitettu yleisesti käytettäväksi.

Tulosten hyödyntäminen pyrittiin varmistamaan aloitteiden, viranomaisneuvottelujen ja viestinnän avulla. Lisäksi tutkimustoiminnan vaikutuksia arvioitiin yhdessä muun Jaloin-toiminnan kanssa. Projektien edistymistä seurattiin myös yhteistyöryhmän kokouksissa. Talvi-jalankulkutyöryhmä toimi kevyen liikenteen keltiedotushankkeen ohjausryhmänä.

Tutkimushankkeiden projektisuunnitelmia ja niitä täydentäviä omia viestintäsuunnitelmia käytettiin työssä apuvälineinä. Internet-sivujen laadinnassa, työnaikaisessa yhteydenpidossa ja loppuraportin teossa noudatettiin LVM:n antamaa ohjetta. Eräät tutkimushankkeet raportoitiin LVM:n julkaisusarjassa, muut hankkeet tulostettiin yhteistyötahon julkaisuina ja projekti-kohtaisina esitteinä. Julkaisuissa käytettiin Jaloin-tunnusta. Tutkimushankkeiden ja kestävä liikenteen mallikuntatoiminnan raportit on lueteltu liitteessä tämän yhteenveto-raportin lopussa.

Tutkimuksista ja niiden tuloksista on kerrottu yleisissä viestimissä, toimintakauden seminaareissa ja muissa tapahtumissa. Tutkimushankkeiden ja koko Jaloin-toiminnan pääesittelyt ovat olleet Suomen Kuntaliiton Liikenne -päivillä 14.-15.10.2003 ja Suomen Tieyhdistyksen Väylät ja Liikenne -päivillä 9.-10.10.2002 ja 13.-14.10.2004. Tuloksista kerrottaneen Jaloin-hankkeen päätyttyäkin.

Tässä Jaloin-yhteistyöryhmän loppuraportissa esitetään lyhyt yhteenveto tutkimuksista ja niiden lopputuloksista samalla niitä arvioiden. Tampereen teknillinen yliopisto teki keväällä 2004 Jaloin-toiminnasta oman arviointinsa tutkimustoiminta mukaan lukien. Tästä on julkaistu oma raporttinsa.

4.2 Perustutkimuksilla muiden liikennemuotojen rinnalle

Perustietous ja tilastot kävelystä ja pyöräilystä ovat puutteellisia ja sattumanvaraisia niin Suomessa kuin muuallakin. Systemaattiset ja yhteiseen käyttöön tarvittavat tiedot ja menetelmät ovat olleet sopimatta. Viime aikoina kevyt liikenne on tunnustettu tasa-arvoiseksi liikennemuodoksi autoliikenteen ja joukkoliikenteen rinnalle. Kevyen liikenteen laskentajärjestelmä on perustutkimuksen kulmakivi kevyen liikenteen tilanteen seuraamisessa, hankkeiden perustelemissa ja vaikutusten arvioinnissa. Kilpailu eri liikennemuotojen kesken niille suunnattavista toimenpiteistä ja rahoituksesta vaatii perusteltua määrällistä tietoa, mutta sen lisäksi käyttökelpoisia menetelmiä, joilla voidaan arvioida valittavien toimenpiteiden määrällisiä ja laadullisia vaikutuksia.

Kävelyn ja pyöräilyn tietokanta ja sen ylläpito

Tehdyn perusselvityksen mukaan tässä vaiheessa kevyen liikenteen tietokannan kehittämisessä on tyydyttävä oleelliseen. Valtakunnallisen liikennepolitiikan hoitamisen ja seudullisen liikennejärjestelmän suunnittelun tietotarpeet kevyen liikenteen mallintamisessa ovat ensisijaisia. Hankkeiden perusteluissa tarvitaan tietoa potentiaalisesta käyttäjämäärästä. Erilaiset käyttäjä- ja matkaryhmät ja alueellisen vaihtelun tiedot kiinnostavat. Sama koskee aika- ja säävaihtelutietoja. Liikenneonnettomuus- ja tapaturmatilastoinnin kehittäminen hoidetaan toisten tutkimushankkeiden toimesta.

Kevyen liikenteen laskentajärjestelmän kehittämisen tärkeimmät tehtävät ovat ensimmäisessä vaiheessa:

- Kevyen liikenteen matkojen määrät ja osuudet selvitetään suurilla kaupunkiseuduilla tai seutukunnittain joka kuudes vuosi tehtävässä valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa. Saatujen tietojen käyttöä tehostetaan.
- Laaditaan ohje kysely- ja haastattelututkimusten yhtenäistämiseksi. Vastaava ohje tehdään otoslaskentojen tekemiseksi.
- Kehitetään Suomeen organisaatio, joka vastaa laskentatietojärjestelmästä ja sen kehittämisestä. Jatkuvan tiedon keruun laskentapisteet keskitetään aluksi suurille kaupunkiseuduille.
- Määritellään jatkuvien laskentatietojen ja säätietojen perusteella yleiset otoslaskentojen muuntokertoimet keskivuorokausiliikenteeksi.
- Kehitetään ohje kevyen liikenteen määrien arvioimiseksi paikkatietojen perusteella. Samalla selvitetään matkatuotostietojärjestelmän kehittämistä.
- Kehitetään väylätietojärjestelmiä siten, että myös kaikki kevyen liikenteen väylien geometriatiedot saadaan niistä ulos.

LVM ja Tiehallinto toteuttavat edellä esitetyt toimenpiteet vuosina 2004–2005.

Lähde: Kevyen liikenteen laskentojen kehittämisen esiselvitys, 2004. LVM ja Tiehallinto. Tieliikelaitos.

Ilmakuvaukset liikennelaskentamenetelmänä

Liikennelaskentatekniikat eivät kuuluneet tämän tutkimuksen ensisijaisiin kehittämiskohteisiin. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston toimesta tutkittiin vuonna 2002 mahdollisuutta kehittää kevyen liikenteen laskentamenetelmä, joka perustuu ilmakuvauksiin ja automaattiseen hahmontunnistukseen tukeutuvaan kuvatulkinnaan. Menetelmän mukaan digitaalisella ilmakuvien tietokonekäsittelyllä saadaan paikkasidonnaista tietoa liikenteen suoritteista ja nopeuksista eri olosuhteissa. Ensimmäisen tutkimusvaiheen perusteella menetelmästä voidaan kehittää kustannuksiltaan edullinen työtapaperinteiseen liikennelaskentaan verrattuna, joskin se edellyttää runsaasti jatkotyötä. Menetelmän kehittäminen tapahtuu osana laaja-alaista hanketta, joka sisältää muitakin aihepiirejä.



*Kuva 13.
Helsingin liikennettä ilmasta
seurattuna, vuonna 2001.*

Lähde: Kevyen liikenteen ilmakuvaukset, I-vaihe "Jalusta", 2002. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ja LVM.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen vaikutusten arvioiminen

Jaloin-hankkeen yhteydessä laadittiin yleisohje kevyen liikenteen kehittämisen vaikutusten arvioimiseksi. Ohjeen ensisijaisena tehtävänä on ohjeistaa kevyen liikenteen ohjelmien ja hankkeiden vaikutusten arviointi tavalla, joka on vertailukelpoinen autoliikenteen väylähankkeiden yhteiskuntataloudellisen vaikutusarvioinnin kanssa. Ohje palvelee LVM:n toimialaa ja myös kuntien tarpeita. Vastaavaa muualla maailmassa olevaa kevyen liikenteen työvälinettä ei ole tiedossa.

Oma kevyen liikenteen arviointikehikko on tarpeen, koska muut kehikot on kehitetty autoliikennettä varten eivätkä ne ota huomioon jalankululle ja pyöräilylle ominaisia vaikutuksia. Terveydelliset vaikutukset on tästä tärkeä esimerkki.

Ohjeen menetelmä soveltuu hyvin suurten ohjelma- ja hankekokonaisuuksien yhteydessä käytettäväksi ja yleisenä taustana kevyen liikenteen merkityksen arvioinnissa. Ohjeessa esitetään tilanteet, joissa arviointikehikkoa voi käyttää ja soveltamisperiaatteet. Arviointi suoritetaan vertailemalla valittua ohjelmaa tai hanketta 0- tai 0+ -tilanteeseen tai toiseen vaihtoehtoon. Kysyntämuutokset on tärkeä osa arviointia.

Kevyen liikenteen edistämällä on rahassa mitattavia ja laadullisia vaikutuksia. Arvioinnissa on otettava huomioon myös autoliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen kohdistuvat vaikutukset sekä liikenneväyliin ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvat vaikutukset. Tässä vaiheessa on tyydyttävä nykytiedon antamiin arvoihin. Kannattavuuslaskelmat tehdään pääasiassa muun liikenteen arvioinnissa käytetyin yksikköhinnoin. Kannattavuuslaskelmaa täydentävä vaikuttavuuden arviointi on sanallinen kuvaus ohjelmalle tai hankkeelle asetettujen

tavoitteiden toteutumisesta.

Lisää perustutkimusta tarvitaan vaikutusten määrälliseksi arvioimiseksi. Etenkin terveydeliset vaikutukset ja niiden taloudelliset arvot vaativat lisätutkimusta niiden merkittävyyden vuoksi.

Yleisohjetta on testattu eräin esimerkein. Ohjeessa esitetyt menetelmät tulevat tutuiksi ja myös kehittyvät parhaiten niitä käytäntöön soveltamalla suomalaisten asiantuntijoiden toimesta. Tämä on Kevyen liikenteen edistämisen vaikutusten arviointi -tutkimushankkeen tärkein jatkotoimenpide. Lisäksi on toivottavaa, että arviointimenetelmä myötävaikuttaa vastuutahojen toiminnassa suurempien ohjelma- ja hankekokonaisuuksien syntymiseen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Lähde: Kevyen liikenteen edistämisen vaikutusten arviointi, 2004. LVM, STM ja Tiehallinto. Strafica Oy.



Kuva 14. Kevyen liikenteen vaikutusten arviointi etenee periaatteessa samoin kuin liikenneväylähankkeissakin.

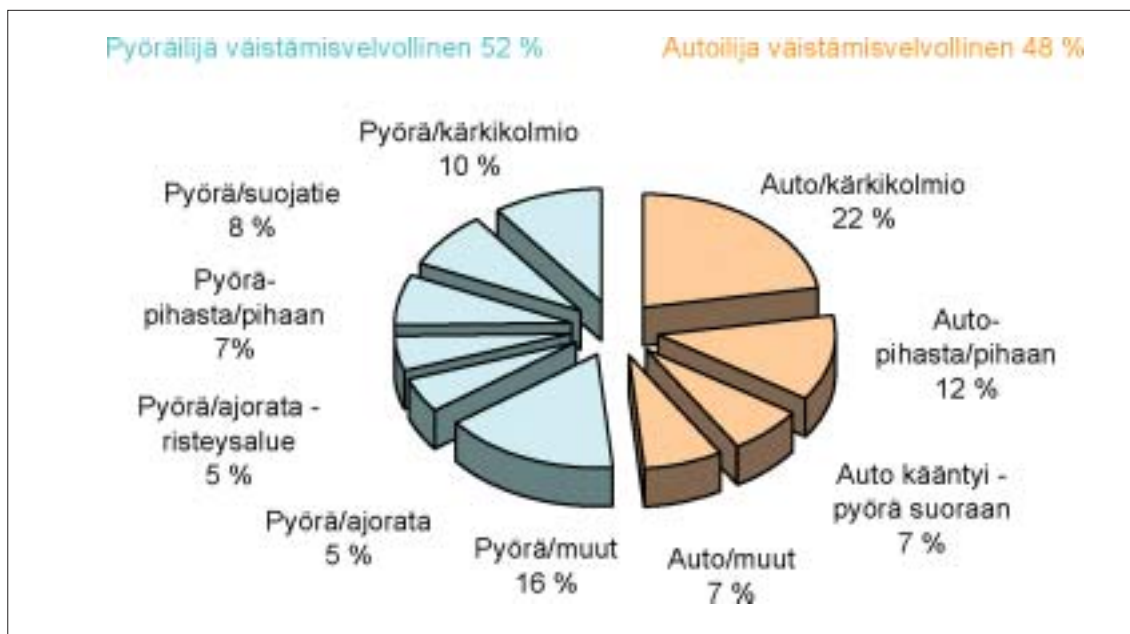
4.3 Liikenneturvallisuus mukana

Turvallisuus on kevyen liikenteen edistämisen tärkeä näkökulma eikä sitä voi käsitellä muusta kehittämisestä irrallisena osana. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen mielletään usein näiden liikennemuotojen määrälliseksi lisäämiseksi olosuhteista piittaamatta. LVM:n kevyen liikenteen edistäminen on tarkoitettu koskemaan kaikkea kevyen liikenteen hyvää liikenneturvallisuus mukaan lukien. Liikenneturvallisuutta heikentävää toimenpidettä ei voida puolustaa. Toisaalta tiedämme, että kansainvälisten tutkimusten mukaan maat ja paikkakunnat, joissa kevyen liikenteen osuus on suuri, ovat muita turvallisempia!

Porin kaupunki esimerkkinä

Porissa otettiin pyöräilyn liikenneturvallisuus erityistarkasteluun. Samalla tutkittiin syitä kaupungin loukkaantumisonnettomuuksien suureen määrään muihin kaupunkeihin verrattuna. Onnettomuudet tapahtuvat hyvissä olosuhteissa risteyksissä ja pyöräilijä on niissä usein osallisena.

Tutkimuksen tulos oli, että vuonna 1997 voimaan tulleet pyöräilijän väistämissäännöt tunnetaan yllättävän heikosti niin autoilijoiden kuin pyöräilijöidenkin keskuudessa. Tasa-arvoisissa liittymissä väistämissäännön tuntee alle puolet tienkäyttäjistä. Muita väistämissääntöjä ei tunne keskimäärin joka viides. Lisäksi moni luuli tietävänsä säännön, mutta oli väärässä.



Kuva 15. Porin pyöräilyonnettomuuksien osuudet väistämissäännösten perusteella jaoteltuna.

Porin kaupunki teki vuonna 2002 päätöksen ryhtyä selkeyttämään risteysten pyörätiejärjestelyjä ja kampanjoimaan väistämissäntöjen tuntemuksen puolesta. Porin kaupungin liikenneturvallisuustyön yhteistyömuodot liikennefoorumeineen ja säännöllisesti julkaistavat paikallislehtien liikennepalstat ja radiotiedotteet sopivat esimerkiksi myös muille.

Lähde: Liikenneonnettomuuksien erityispiirteitä Porissa, pyöräilyn liikenneturvallisuus, 2002. Porin kaupunki ja LVM.

4.4 Esteettömyys uutena tarkastelutapana

Kävelyn ja miksi ei pyöräilyinkin esteettömyyden ja tavoitettavuuden turvaaminen on tärkeä näkökulma, joka on tullut vahvasti liikenneturvallisuutta ja hyvää ympäristöä koskevien tavoitteiden rinnalle. Asian merkittävyyttä kuvaa LVM:n vuonna 2003 hyväksymä esteettömyysstrategia toimeenpano-ohjelmineen. Esteettömyydelle, aivan kuten liikenneturvallisuudelle ja hyvälle ympäristöllekin asetettujen vaatimusten tulee olla mukana kaikessa suunnittelussa ja muussa toiminnassa. Kevyen liikenteen edistämishankkeeseen sisältyi kaksi erityisesti esteettömyyttä edistämään tarkoitettua esimerkkiprojektia.

Voidaanko kävelyä lisätä olosuhteita parantamalla?

Tarkastelun kohteena oli keskeinen osa Oulun keskustan jalankulkuympäristöä. Tutkimuksen johtopäätöksenä esitetään, että kävelyosuuden lisääminen lyhyillä matkoilla edellyttää monien toimenpiteiden yhdistämistä ja eri tahojen välistä yhteistyötä. Yksittäisellä toimenpiteellä parannetaan kävelyolosuhteita, mutta sen vaikutusta kävelijöiden määrään on vaikea arvioida. Raportti on havainnollinen kooste asukkaiden arvostuksista ja erilaisista keinoista kohentaa kävely-ympäristöä yleisesti ja kohdepaikkakunnalla erikseen. Tutkimuksen tulosten käyttö kohdepaikkakunnan kävelyolosuhteiden kehittämisessä ovat yhteistyökumppanin Oulun kaupungin harkinnassa.



Kuva 16. Hyvin toteutettu ympäristö opettaa kävelemää, Oulu 1997.

Lähde: Kävelyosuuden lisääminen lyhyillä matkoilla, 2002. Oulun kaupunki ja LVM. Insinööritoimisto Liidea Oy.

Toimintamalli esteettömyyden huomioonottamiseksi kunnan toiminnassa



Kuva 17. Hyvässä toimintamallissa todetaan yhdessä tarpeet sekä otetaan ne huomioon suunnitelmissa ja päätöksiä tehtäessä, Espoon keskus 2003.

Espoon kaupunki teki aloitteen esteettömyyselvityksen tekemisestä Espoon keskustasta. Työn tavoitteena oli luoda uusi, useita osapuolia koskeva toimintamalli esteettömyyden edistämiseksi jatkuvalla tavalla kunnallisessa toiminnassa. Yleistä merkitystä hankkeella oli myös kaksitasoisen liikennejärjestelmän ja eri liikennemuotojen solmupisteen esteettömyyselvityksenä.

Projektin tuloksena kuvataan aluekeskukselle soveltuva esteettömyyden edistämisen toimintamalli, johon kuuluvat toimijatahojen määrittely, vuorovaikutteiset työmenetelmät ja nykytilanteen maastokartoitus. Työtä johtaa projektiryhmä, jonka kokoonpanosta on tehty suositus. Esteettömyyden edistymistä seurataan yhteistyöverkon puitteissa. Toisaalta seuranta nähdään selvityksessä tärkeänä kehittämistehtävänä. Toimintamalli jää kuvauksessa kestoaltaan ja luonteeltaan projektiksi. Toiminnan kytkeytyminen pysyvällä tavalla kunnan organisaatioon, päätöksentekoon sekä toiminnan ja talouden suunnitteluun jää epäselväksi. Espoon kaupungin päättäjillä ja viranomaisilla on tahtotila kehittää toimintaansa työn tavoitteiden mukaisesti.

Lähde: Toimintamalli esteettömän ja turvallisen keskustan luomiseksi Case Espoon keskus, 2004. LVM ja Espoon kaupunki. Sito-konsultit Oy.

4.5 Palvelutaso- ja laatutavoitteet käyttöön

Liikenneolosuhteita kehitettäessä tarvitaan kriteereitä siihen, mitä palvelua halutaan tarjota missäkin olosuhteissa. Rajoitetut mahdollisuudet tarjota palveluja jalankulkijoille ja pyöräilijöille pakottavat priorisoimaan toimenpiteitä. Peruspalvelutaso-käsite on pohjana lähdettäessä tarjoamaan kevyelle liikenteelle korkeampaa laatua liikennemuotojen välisessä kilpailussa.

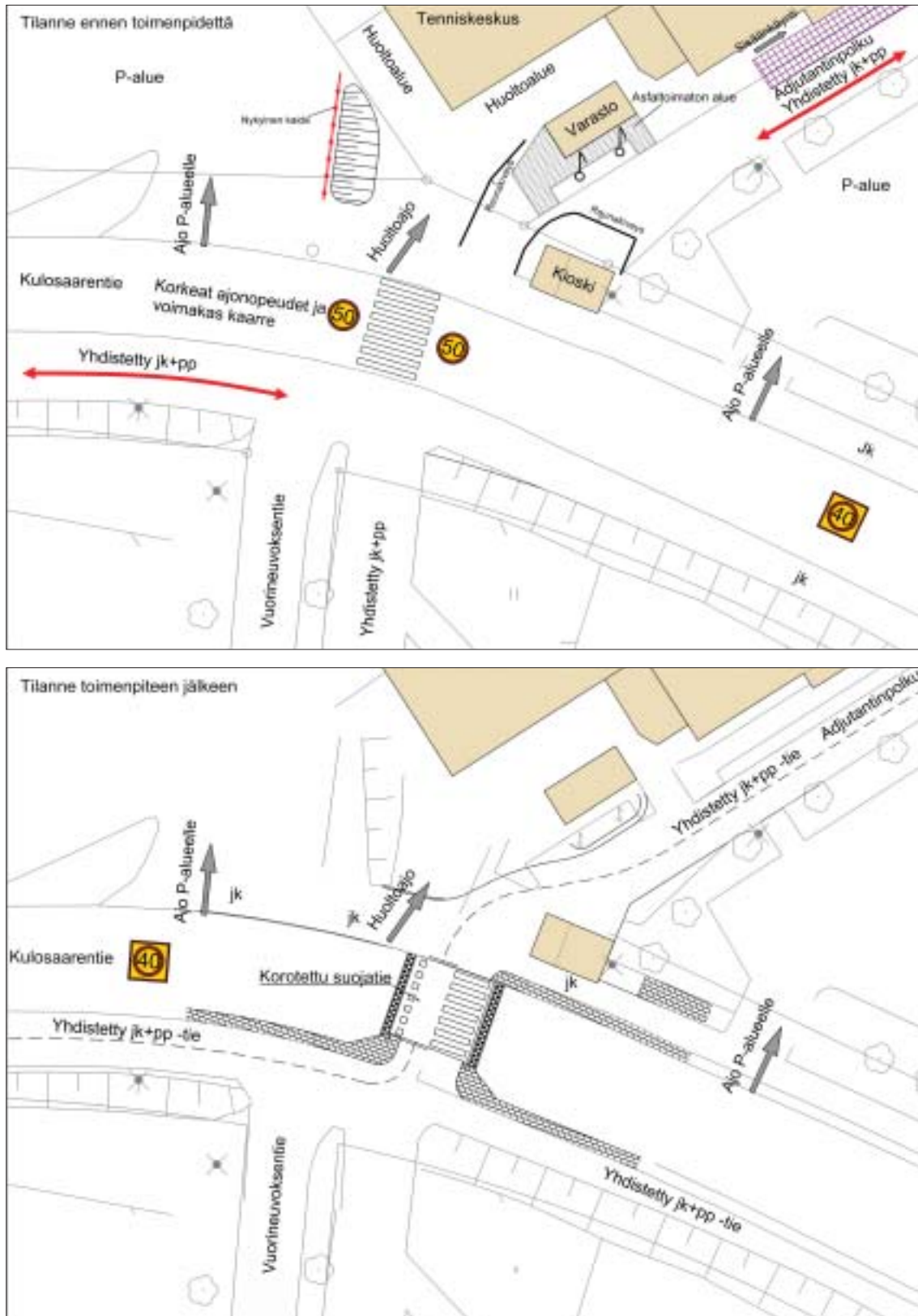
Pienet toimenpiteet palvelun parantamisessa

Helsingin Itäväylän seuturaitin kehittämisen keskeisenä tavoitteena oli löytää edullisia ja nopeasti toteutettavia toimenpiteitä, joilla olemassa oleva seuturaitti voitaisiin parantaa laadultaan yhtenäiseksi poistaen samalla pahimmat epäkohdat. Noin 15 kilometrin pituinen seuturaitti on osittain katuverkossa, osittain yleisen tien alueella. Projektissa päädyttiin seuraavaanlaisiin johtopäätöksiin:

Seudullista pyöräilyn pääreittiä voidaan haluttaessa parantaa pienillä ja helposti korjattavilla toimenpiteillä kokonaisuutena. Hankkeessa on osoitettu ja toteutettu monia tällaisia toimenpiteitä. Useat niistä ovat olleet tiedossa, mutta jääneet erillisinä toteuttamatta. Pika-parannussuunnitelma tulee sopeuttaa kaupungin normaaliin suunnittelutoimintaan ja taloussuunnitteluun.

Ongelmien kartoitus ja ratkaisujen esittäminen sujuu parhaiten ammattitaitoisen suunnittelijan toimesta ilman raskaita ja kalliita käyttäjien haastatteluja. Pienillä toimenpiteillä voidaan selvästi vaikuttaa käyttäjien kokemaan laatuun ja liikkumisen miellyttävyyteen. Pyöräilyn määrässä ei voida nähdä nopeita muutoksia.

Helsingin Itäväylän esimerkki osoittaa, että pienten toimenpiteiden ohjelmoidusta suunnittelusta ja toteuttamisesta kannattaa muodostaa jatkuva käytäntö siihen soveltuvilla katu- ja tiejaksoilla. Esimerkkikohteen rohkaisemana Helsingin kaupunki on ottanut tämän myös tavoitteekseen.



Kuva 18. Hyvä palvelu vaatii yksityiskohtaista suunnittelua. Esimerkki Helsingin Itäväylän seuturaitilta.

Lähde: Itäväylän seuturaitin parantaminen - pyöräilyn pääväylän kehittäminen pienillä toimenpiteillä, 2004. Helsingin kaupunki ja LVM. Linea Konsultit Oy.

Kevyen liikenteen laatukäytävä Jyväskylään

Laatukäytävä-käsite on tuttu joukkoliikenteestä. Autoliikenteen suunnittelu on aina perustunut tie- ja katuverkon hierarkkiseen ajatteluun. Tanskan pyöräilykaupunki Odense on soveltanut laatukäytävä-käsitettä systemaattisesti ja innovatiivisesti. Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytäväverkon suunnittelu aloitettiin yhdelle keskustaan johtavalle pääyhteydelle. Kevyen liikenteen verkon laadullista jäsentelyä varten kehitettiin väylien laatutasotavoitteet ja tavoitepalvelutaso. Työn tarkoituksena oli nostaa kävelyn ja pyöräilyn statusta liikennemuotoina yhdessä liikkumisolosuhteiden kehittämisen kanssa.

Jyväskylän esimerkissä osoitetaan ne liikenteelliset, rakenteelliset, toiminnalliset ja ympäristölliset toimenpiteet, jotka tuovat väylälle laatua. Laatuverkko suunnitellaan koko kaupungin alueelle. Se koostuu lähinnä keskustaan ja yliopistoalueelle suuntautuvista pääyhteyksistä. Laatua voidaan painottaa myös muilla perusteilla, kuten esimerkiksi liikunnan ja ulkoilun merkityksellä.

Kevyen liikenteen laatukäytävien suunnittelun odotetaan tulevan yhdeksi tärkeäksi keinoksi Suomen kaupunkien pyöräily- ja liikkumisolosuhteiden kehittämisessä.



Kuva 19. Keskusta-Keltinmäki -yhteys Jyväskylässä on otettu erityistarkasteluun kävelyn ja pyöräilyn palvelutason kohottamiseksi.

Lähde: Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävä ja sen palvelutason määrittäminen, 2004. Jyväskylän kaupunki, LVM ja Tiehallinto. Tieliikelaitos.

4.6 Kadulla tehtävät työt ja liikkuminen

Katualue käsittää asemakaavassa osoitetun katualueen maanalaisine ja maanpäällisine johtoineen, laitteineen ja rakenteineen. Kadunpitoon luetaan suunnittelemisen, rakentaminen ja kunnossa- ja puhtaanapito sekä ne toimenpiteet, jotka tarvitaan katualueen sekä sen johtojen, laitteiden ja rakenteiden yhteensovittamiseksi. Näistä syntyy katualueelle toimintaa, joka on sovitettava myös yleisen liikenteen tarpeisiin. Kunnilla ei ole kuitenkaan ollut lainsäädännön puitteissa mahdollisuutta ohjata ja ajoittaa kadulla tehtäviä töitä niin, että ne mahdollisimman vähän häiritsevät liikennettä eivätkä heikentäisi kadun rakenteita ja laatutasoa. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat olleet huonosti hoidettujen järjestelyjen vuoksi sijaiskärsijöitä.

Perusselvitys vaikutti lainsäädäntöön

Ympäristöministeriö käynnisti vuonna 2003 valmistelun katujen kunnossa- ja puhtaanapitoa koskevasta laista, joka on edennyt hallituksen esityshedotukseksi eduskunnalle. Lain ensisijaisena tavoitteena on keskeisten jalankulkualueiden talvihoidon parantaminen yhteiskunnan vastuun lisäämisellä ja hoitomuotojen kehittämällä.



Kuva 20. Helsingin Aleksanterinkadun parantamistyö vuosina 2001-2003 koettiin haittana, mutta lopputulos edisti kestäväää liikennettä esimerkillisesti.

Kadulla tehtäviä töitä koskevien uusien säädösten osalta lain valmistelu pohjautui LVM:n Jaloin-hankkeen tutkimusprojektiin. Kaduilla ja yleisillä alueilla tehtävissä töissä esitetään otettavaksi käyttöön em. lain 14a §:ään perustuva ilmoitusmenettely sekä kunnan mahdollisuus antaa määräyksiä töiden suorittamisesta. Menetelmän avulla valvotaan katujen suunnitelman mukaista rakentamista ja käyttöä sekä edistetään esteettömyyttä, turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Lakiin tulee myös aikaisempaa selvempiä säädöksiä viranomaisvastuista, valvonnasta ja pakkokeinojen käytöstä.

Lainmuutoksen pohjana ollut tutkimusprojekti ja sen asioiden käsittely lainvalmistelutyössä on esimerkki ajankohtaisesta ja vaikuttavasta tutkimustoiminnasta. Työn aikana on tullut selvästi esille tiedottamisen ja koulutuksen tärkeys lain soveltamisessa. Tietoa tarvitsevat

kadunpitäjät, urakoitsijat ja kiinteistönomistajat. Tarvitaan valtakunnallisia malleja ohje-, lupa- ja sopimuskäytäntöjen kehittämiseksi. Tavoitteeksi on hyväksytty oppaan laatiminen kunnille kadulla tehtävien töiden järjestämisestä ja valvonnasta. Suomen Kuntaliitto on luvannut olla aloitteellinen oppaan tekemiseksi.

Lähde: Kadulla tehtävät työt -lupamenettelyn kehittäminen, 2003. LVM. LT-Konsultit Oy.

4.7 Talviliikenneolosuhteilla suuri merkitys

Liikkuminen jalan tai pyörällä ympäri vuoden voi olla selvä tavoite. Talviliikkumisen edistäminen on kansanterveyden edistämistä. Kävelijä ja pyöräilijä pystyvät mukautumaan sääolosuhteiden vaihteluun. Liukastumistapaturmia sattuu kuitenkin liikaa ja niiden kansantaloudellinen merkitys on suuri. Talvi on suurempi haaste väylien kunnossapidolle, keliolosuhteiden seuraamiselle ja niistä tiedottamiselle. Kaatumistapaturmien ehkäisyssä kevyen liikenteen keli-tiedottaminen on uusi ja kehitystyön kohteena oleva tehtävä Suomessa. Se on herättänyt mielenkiintoa myös kansainvälisesti. Sitä on toteutettu aluksi pääkaupunkiseudulla vuodesta 1998 lähtien. Toiminta on laajentunut asteittain. Keli-tiedottaminen on suunnattu tähän asti jalankulkijoille.

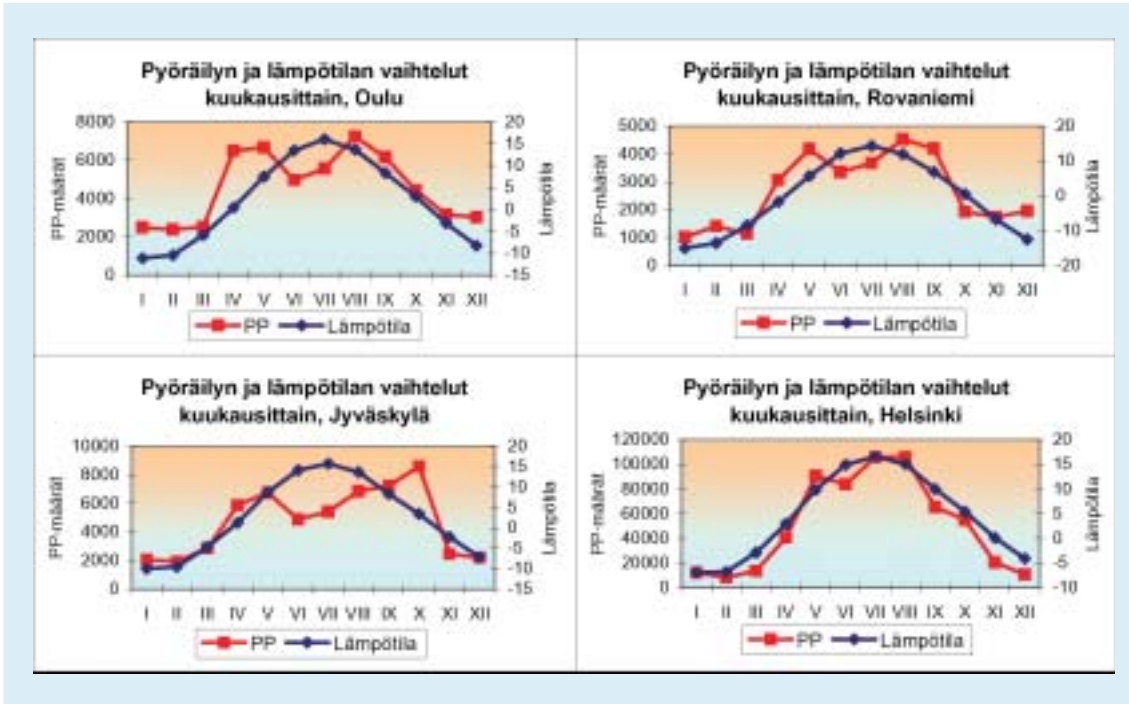
Talvipyöräily ei ole extreme -laji

Oulussa, Jyväskylässä, Rovaniemellä ja Helsingissä toteutettiin vuonna 2002 talvipyöräilyn edistämistä koskeva tutkimushanke. Tutkimuksessa selvitettiin talvipyöräilyn laajuutta, motiiveja ja esteitä sekä terveysvaikutuksia. Sillä pyrittiin edistämään työmatkapyöräilyä valituissa kohteissa ja kampanjoimaan yleisesti talvipyöräilyn hyväksi. Kaupunkien liikuntaviranomaiset toimivat projektissa aktiivisesti ja jatkoivat toimintaa projektin päättymisen jälkeen. Talvi ja kylmyys eivät ole esteitä pyörällä liikkumiselle. Varustautuminen ja tottuminen talviolosuhteisiin auttavat. Tosin tietyt sääolosuhteet ovat vaikeita.

Talvipyöräilyn terveysvaikutuksia tutkittiin ammattikorkeakoulun opinnäytetyönä terveystutkimustesteillä, jotka sisälsivät hengitys- ja verenkiertoelimistön, rasvakudoksen ja aineenvaihdunnan sekä lihaskunnan testauksen. Huomattavimmat talvipyöräilyn terveysvaikutukset ilmenivät verenpaineessa ja veren rasva-arvoissa. Pyöräilyryhmän verenpaine-arvot laskivat merkittävästi seurantajakson aikana. Triglyseridi-arvoissa tapahtui verrokkiryhmän kohdalla tilastollisesti merkitsevä muutos. Liikunnan suotuisa vaikutus näkyy myös HDL-kolesterolin arvoissa vaikkei tilastollisesti merkittävin muutoksin.

Tulosten perusteella talvipyöräilyllä on suotuisa vaikutus Suomen kansanterveydellisesti ongelmallisiin sairauksiin. Tuloksia kannattaa käyttää motivointikeinona hyötyliikunnan edistämiseen.

Lähde: Talvipyöräilyn laajuus, sen motiivit ja esteet sekä terveysvaikutukset, 2003. Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Helsingin kaupungit sekä LVM. Plaana Oy.



Kuva 21. Pyöräily on säälle ja vuodenajoille suhdanneherkkä liikennemuoto.

Kelitiedottamista myös kevyelle liikenteelle

Autoliikenteelle annettavat kelitiedotteet ja kelimallit niiden tekemiseksi eivät palvele kevyttä liikennettä. Ilmatieteen laitos aloitti kevyen liikenteen oman kelimallin kehittämisen vuonna 2003 Työterveyslaitoksen liukkausmittauksia apuna käyttäen. Malli kuvasi vuoden lopussa 73 % ennustettavista tapauksista oikein. Mittausmenetelmä osoittautui toimivaksi. Meteorologeja koulutettiin jalankulkijoiden ennusteiden tekemiseen. Kelimallin käyttöä kelitiedottamisen apuvälineenä käytettiin seitsemällä paikkakunnalla.

Kevyen liikenteen kelimallin osuvuutta parannetaan vuonna 2004 liukkausmittauksia tehden ja kelitiedottaminen laajennetaan vuoden loppuun mennessä valtakunnalliseksi alueellisten radio- ja televisiokanavien kautta. Yhteyttä katujen kunnossapito-toimintaan lisätään.

**KELITIEDOTE
JALANKULKIJOILLE
PERJANTAINA 6.2.2004 klo
14.50**

**ODOTETTAVISSA lauantai-
iltapäivään asti:**

**TAMPERE, LAHTI ja
JYVÄSKYLÄ:**

**Jalkakäytävät ja kevyen
liikenteen väylät ovat jäisiä.**

**Petollisen liukkaita kohtia
esiintyy, koska jään päälle on
satanut hieman pakkaslunta.**

Kuva 22. Kevyen liikenteen kelitiedotteet on tarkoitettu sekä liikkujien että kunnossapitäjien kuultaviksi.

Seuraavassa vaiheessa on tavoitteena kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa palvelevan sääpalvelun ja kelimallin kehittäminen. Kelimallia kehitetään tällöin paikkoihin, joissa väylien kunnossapitotoimenpiteet vaikuttavat. Tämä luo edellytykset myös kunnossapitomenetelmien kehittämiseksi. Tässä kehittämisen vaiheessa katujen ja teiden kunnossapittäjien mukanaolo on oleellista.

Lähde: Kelimallien ja kelitiedottamisen kehittäminen talvijalankulun turvallisuuden parantamiseksi, 2004. STM ja LVM. Ilmatieteen laitos ja Työterveyslaitos.

4.8 Kylät eläviksi ja pientiestö käyttöön

Harvaan asutussa Suomessa on paljon kylä- ja maaseutuymäristöjä, joissa kävellään ja pyöräillään suhteellisen vähän kaupunkeihin ja keskustajamiin verrattuna. Niiden liikenneolosuhteiden kehittäminen tulee siksi perässä. Ongelma voi olla paikallinen, ympäristöön kohdistuva tai se ilmenee turvattomuuden tunteena. Aloitteita tieolosuhteiden parantamisesta tulee tienpitäjille runsaasti. Selvästi on olemassa tarve kehittää uusia pienimuotoisia ja halpoja toimenpiteitä sekä luoda hallinnollisia mahdollisuuksia ja muita menetelmiä niiden käytölle. Perinteiset raskaat tienrakennustoimenpiteet eivät ole aina tarpeellisia eivätkä ne edes sovellu herkkiin ja arvokkaisiin kyläympäristöihin.

Jalankulku ja pyöräily kylätoiminnan aktivoijina

Maaseutukylien elinvoimaisuuden säilyttäminen erilaisin toimenpitein on aluesuunnittelun tärkeä tehtävä. Tässä projektissa tutkittiin, voidaanko tavanomaisuudesta poikkeavin kevyen liikenteen järjestelyin tukea kylän elinvoimaisuutta yhteistyössä kunnan ja kylän asukkaiden kanssa. Tällaisia hankkeita voidaan toteuttaa maaseudun elinvoimaisuuden tukemiseen tarkoitettuina varoin. Esimerkkipaikkoina oli kaksi Pohjois-Pohjanmaan kylää, Ruukin Luohuan kylä ja Sievin Asemakylä sekä Ylivieskan keskusta.

Ruukin Luohuan kylälle ehdotettiin kyläläisten kohtaamispaikan toteuttamista koulun läheisyyteen ja sille johtavaa kevytrakenteista kevyen liikenteen yhteyttä yleisen tien ulkopuolella. Yleisen tien liikenteeseen vaikutetaan nopeutta hidastavin porttirakentein ja hidastein kylän keskipisteessä. Sievin Asemakylälle ideoitiin vastaavalla tavalla toteutettava asukkaita yhdistävä ulkoilureitti kylän tuntumassa olevan järven ympäri. Hankkeiden toteuttaminen perustuu toisessa Jaloin-projektissa esitettyihin sopimusmalleihin. Seuraava vaihe on toteuttamissuunnitelmien laadinta. Toteuttamisessa tarvitaan myös yhteishenkeä ja talkootyötä.

Ylivieskan kaupungille tehtiin ehdotus kävelyä ja pyöräilyä suosivasta keskustasta ja liikenteen yleissuunnitelmasta sen toteuttamiseksi. Ehdotus toimii asemakaavoituksen ja rakennussuunnitelmien pohjana. Ylivieskan kaupunki käynnisti rakennussuunnittelun eräille osa-alueille. Projekti valotti kaupungin päättäjille ja asukkaille keskustan kehittämismahdollisuuksia. Ylivieskassa on halu jatkaa työtä konkreettisiin toimenpiteisiin.

Lähde: Omin jaloin -Elävä raitti kohtaamispaikkana, 2004. Pohjois-Pohjanmaan liitto, LVM ja MMM. Ympäristötaito Oy.



Kuva 23. Keskustaa voidaan elävöittää katutiloja kehittämällä. Suositus Ylivieskan ydinkeskustan suunnitelmaksi 2004.

Pientiestö hyötykäyttöön

Eri tiepiireissä on tullut esille kysymys, miten kävelyä ja pyöräilyä voitaisiin edistää käyttämällä hyväksi pääteiden ulkopuolella olevia valmiita tai parannettavia yksityisteitä tai muuta pientiestöä. Näissä tapauksissa välttäisiin kevyen liikenteen väylien rakentamiselta pääväylien viereen autoliikenteen häiriöalueelle. Usean rinnakkaisen väylän välttäminen tuo myös kustannussäästöjä.



Kuva 24. Vajaakäytössä oleva yksityistie on hyödynnettävissä päätien suuntaisena kevyen liikenteen yhteytenä, Halikko 2003.

Tätä mahdollisuutta sekä sen hallinnollisia ja rahoituksellisia erikoisvaatimuksia selvitettiin esimerkkitapauksin yhteistyössä Tiehallinnon Turun tiepiirin ja sen alueen kuntien kesken. Työn tuloksena esitettiin vaadittavat tekniset ratkaisut sekä sopimus- ja rahoitusmallit niiden toteuttamiseksi. Toteuttaminen edellyttää yhteistoimintaa Tiehallinnon, kunnan ja yksityistien pitäjien kanssa.

Kokemukset yksityisteiden käytöstä yleisen tien kevyen liikenteen reitin osina ovat pääosin myönteisiä. Menettelyä voidaan käyttää nykyistä enemmän. Lisäksi tarvitaan selvennyksiä ohjeisiin perustienpidon määrärahojen käytössä, yksityistien muuttamiselle yleiseksi tieksi ja kuntien yksityistieavustusten myöntämiselle kevyen liikenteen yhteyksien toteuttamiseksi. Yleissopimusta Tiehallinnon ja kuntien vastuunjaosta olisi eräiltä osin hyvä myös tarkentaa.

Lähde: Yksityistiet yleisten teiden kevyen liikenteen yhteyksinä, 2004. LVM, Tiehallinnon keskushallinto ja Turun tiepiiri. Linea Konsultit Oy.

Liikennejärjestelyt ympäristön ehdoilla

Ympäristöministeriön rahoittamaan opaskirjaan kehitettiin malliratkaisuja autoliikenteen kyläympäristöön sopeuttamiseksi sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kyläteillä. Kyläteillä tarkoitetaan alempaan tieverkkoon kuuluvia teitä. Tutkimuksessa lähdettiin liikkeelle kylätien määrittelystä ja seikkaperäisestä kylätien kuvauksesta elinympäristönä ottaen huomioon kylän historia, maisema ja paikalliset ominaisuudet.



Kuva 25. Kyläpiha ja taajamaportti ovat uusia kyläympäristöön soveltuvia liikenteen rauhoittamisen keinoja, Hämeenkoski 2004.

Päähuomio on kyläympäristön ja liikkumistarpeiden yhteensovittamisessa ja yksityiskohtaisessa kylätieympäristön suunnittelussa. Työssä on osoitettu yleinen suunnittelumalli sekä osoitettu esimerkein, miten kylän luonne, maisema, rakennettu- ja kulttuuriympäristö on otettava suunnittelussa huomioon. Samoin ohjeistetaan vihersuunnittelu, rakenteiden ja materiaalien käyttö sekä ympäristön häiriötekijöiden huomioonotto. Uusina yksityiskohtaisina

keinoina esitetään muun muassa kylän havaittavuuden parantamista, taajamaporttien käyttöä ja kyläpihujen tekemistä kylätien keskeisimpään kohtaan. Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen ajoradasta voi tulla kysymykseen hienovaraisesti tehtynä kyläteilläkin.

Lähteet: Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen rakennetussa ympäristössä, 2003. Ympäristöministeriö. Tieliikelaitos.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kyläteillä. Vaihe 2, 2004. Ympäristöministeriö ja Tiehallinto. Tieliikelaitos.

4.9 Kevyen liikenteen väylät tärkein liikuntapaikka

Tutkimusten mukaan liikunnan terveyshyödyt ovat kiistattomat ja liikunnan edistäminen siksi tärkeä tavoite. Suomessa ryhdyttiin suunnittelemaan ja rakentamaan kevyen liikenteen väyliä viime vuosisadan puolivälin jälkeen jokapäiväistä liikennettä varten tärkeänä näkökulmana liikenneturvallisuus. Vapaa-ajan ja liikunnan lisääntyessä kuntoilijat huomasivat kevyen liikenteen väylien erinomaisen soveltuvuuden harrastuksilleen. Aivan viimeaikaisten tutkimusten mukaan kevyen liikenteen väylät ja yleiset liikenneväylät kaiken kaikkiaan ovat suomalaisten eniten käyttämiä liikuntapaikkoja. Tänä päivänä liikunnan harrastajien taholta kohdistuu erilaisia toiveita ja myös vaatimuksia kevyen liikenteen väylästäön ja sen hoitoon.

Liikunnan huomioonotto väylien suunnittelussa ja hoidossa

Hyötyliikenne ja kuntoliikunta kulkevat käsi kädessä ja niillä on ajettavanaan yhteisiä etuja. Kuntoliikunta tuo painavan lisäperustelun kevyen liikenteen ja sen olosuhteiden kehittämiseksi. Nopeammat ja teknisiä liikuntavälineitä käyttävät kuntoliikkuajat vaativat, että asfaltti on kunnossa ja sen raekoko oikea. Tavalliset kompuroijat on totutettu tyytymään routavaurioihin ja kulkupinnan erisuuntaisiin halkeamiin.

Liikunnasta ja liikenneolosuhteista vastaavat eri viranomaiset sekä valtion hallinnossa että kunnissa. Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina -projekti palveli erinomaisella tavalla yhteistyön kehittäjänä sektoreiden välillä. Eri liikkujaryhmillä on erityisvaatimuksiakin ja vastuutahot selvittivät niitä tämän projektin avulla.

Nopea kuntoliikunta edellyttää hyviä näkemiä. Kasvillisuus on pidettävä siksi kurissa. Allergisoivia kasveja ei pidä käyttää. Risteykset on suunniteltava ja rakennettava tarkasti ottaen huomioon liikuntaesteiset ja näkörajoitteiset. Reunakiven korkeudeksi suojateillä suositellaan 2 cm. Rullaluisteluureittien asfaltin maksimiraekooksi suositellaan 6 mm. Juoksijalle voidaan tehdä päällystetyn väylän rinnalle pehmeämpi piennarosuus ja hevosille kavioura siirtymäreiteille.

Kehittyneempää laatua voidaan tarjota jäsentämällä ja mitoittamalla kevyen liikenteen verkko erilaisia liikkumistarpeita silmällä pitäen. Esimerkkinä tästä esitetään iäkkäille ja liikkumisesteisille sopivaa turvalenkkiä, jossa ei ole nopeampaa kevyttä liikennettä. Samassa poikkileikkauksessa kaikkia erikoistarpeita ei ole helppo tyydyttää.

Selvityksen mukaan eri liikkujaryhmät saavat äänensä parhaiten kuulumaan olemalla aktiivisia ja käyttämällä yleisessä käytössä olevia vuorovaikutusmenetelmiä eri tilanteissa. Näitä on kuvattu selvityksessä. Helsingin kaupungin hallintokuntien edustajista koottu Sykkeli



Kuva 26. Kevyen liikenteen väylän säilyttäminen alkuperäisessä kunnossaan palvelee parhaiten eri liikunnan muotoja, Porin Porttaali 2003.

-työryhmä, vastaava Porin kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä ja liikenneympäristöä koskeva vikailmoituslomake sekä vuorovaikutteinen liikenneturvallisuuden ja liikenneympäristön kehittämispalvelu KatuKanava karttasovelluksineen ja koekäytössä oleva Bypad+-pyöräilyolosuhteiden arviointijärjestelmä tuodaan esille uudenaikaisina kansalaisten sekä eri hallintokuntien ja kansalaisjärjestöjen vaikuttamisen keinoina. Suositus yleiseksi toimintamalliksi koostuu näin ollen erilaisista tavoista toimia.

Lähde: Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina ja selvitys yhteistyömuodoista eri toimijoiden kesken. OPM, LVM, Tiehallinto, Vantaa, Kirkkonummi ja Pori, 2004. LT-Konsultit Oy.

Opastus on halpaa liikunnan lisäämistä

Pääkaupunkiseudun ulkoilukartta on palvellut 25 vuotta pyöräilyä ja muita liikuntamuotoja. Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan kehittämistutkimuksessa selvitettiin asukkaiden ja käyttäjien mielipiteet kartasta ja niiden perusteella tehtiin ehdotus kartan parantamisesta. Kartta on vakiinnuttanut asemansa välttämättömänä kevyen liikenteen palveluna.

Käyttäjät olivat ulkoilukarttaan suhteellisen tyytyväisiä. Kehittämissuhteet koskivat merkintöjen tarkkuuden parantamista ja ulkoilijoiden palvelujen merkintöjen lisäämistä. Karttojen jakelun ja saatavuuden parantamisella toivottiin voitavan houkutellessa ulkoilureiteille uusia käyttäjiä. Useimmat toivomukset ovat toteutettavissa seuraavassa painoksessa.

Pääkaupunkiseudun ulkoilukartta ja sen kehittämistutkimus palvelevat myös muiden kaupunkiseutujen ulkoilukarttojen suunnittelua ja kehittämistä. Jaloin-hankkeen tehtävänä on välittää tietoa myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella oleville kunnille.

Lähde: Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan kehittämistutkimus, YTV ja LVM. 2004. Taloustutkimus Oy.

4.10 Pyöräpysäköinnissä paljon tehtävissä

Pyöräpysäköinnin suunnittelu ja toteuttaminen ei ole vielä löytänyt vakiintuneita muotojaan. Kysymys on pysäköintiin tarvittavien tilojen varaamisesta eri toiminnoille sekä yleisillä että kiinteistöjen alueilla. Tilavarausten lisäksi on hallittava tekniset ratkaisut ja ympäristön vaatimukset. Vastuu pysäköinnin järjestämisestä jää avoimeksi lainsäädännössä, kunnallisissa järjestyssäännöissä ja toistaiseksi myös asemakaavoituksessa. Hyvin toteutetut pyöräpysäköintijärjestelyt ovat osoitus kevyen liikenteen arvostuksesta ja merkityksestä yhdyskuntasuunnittelussa.

Voidaanko pyöräilyä lisätä pysäköintiolosuhteita parantamalla?

Oulussa ja Kuopiossa toteutetussa selvityksessä tarkasteltiin asuinkerrostalojen, ostoskeskusten, oppilaitosten ja työpaikkojen pyöräpysäköinnin järjestelyjä. Parkkiintuneisiin pyöräilijöihin huonot pysäköintiolosuhteet eivät vaikuta, mutta kehuilla olosuhteilla ei houkutella uusia pyöräilijöitä liikenteeseen. Aivan uusissa kiinteistöissäkin oli saatettu rakentaa kellarisäilytystiloja pyörille, mutta toimivat pysäköintitilat puuttuivat. Pyöräpysäköinnin tarpeilla on taipumus unohtua suunnittelun eri vaiheessa ja päätöksiä tehtäessä.



Kuva 27. Hyväntuokoinen katos. Pyörät ovat suojassa nimikkopaikoillaan ja helposti liikenteeseen otettavissa, Lund 2002.

Yhtenä keinona tilanteen parantamiseksi jatkossa projekti teki kohdekaupungeille seuraavan ehdotuksen asemakaavamääräykseksi:

"Asuinkerrostaloihin tulee varata pyörien sijoituspaikkoja kaksi paikkaa / asunto tai yksi paikka / 30 k-m². Keskustan liike-, toimisto- ja yleisiin rakennuksiin tulee varata yksi pyöräpaikka / 40 k-m²."

Asemakaavamääräystä voi täydentää rakennusjärjestyksen määräyksillä. Niissä tulee kiinnittää huomiota pyörien säilytyspaikkojen saavutettavuuteen sekä sisäsäilytyspaikkojen ja ulkosäilytystilojen oikeaan määrälliseen suhteeseen.

Kangasalan kunnan asemakaavoihin on otettu pyöräpysäköintiä koskeva asemakaavamääräys ensimmäisenä Suomessa. Tampereen ja Lempäälän rajalle toteutettavan Vuoreksen kaupunginosan suunnittelussa pyöräpysäköinti on otettu huomioon kaavoitusohjelmasta lähtien. Kohdepaikkakunnilla Kuopiossa ja Oulussa asiaa ilmeisesti harkitaan.

Ympäristöministeriön Asemakaavamerkinnot ja määräykset -ohjeeseen vuodelta 2002 pysäköintiä koskevaan kappaleeseen 10.7.3 otettiin seuraava ohje:

"Asemakaavassa voidaan määrätä myös polkupyörien pysäköinnistä esimerkiksi seuraavasti:

1 pp/00 m² *Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosneliometriä kohti on rakennettava yksi säältä suojattu polkupyörien käyttöä palveleva pyöräpaikka.*

Toimintaa pyöräpysäköinnin hyväksi on jatkettava suunnittelun, hallinnon, ohjeistuksen ja yhteistyön keinoin eri tilanteissa.

Lähde: Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestelyjen vaikutus pyörien käyttöön, Oulun ja Kuopion kaupungit sekä LVM. 2003. Plaana Oy.

Polkupyörä matkaketjussa

Pääkaupunkiseudun liityntäpyöräpysäköinnin kokeilussa oli tavoitteena etsiä ja testata markkinoilla olevia pyöräpysäköinnin varusteita yhteistyössä alueen kuntien, YTV:n ja RHK:n kanssa. Selvitys sisältää runsaasti hyvää aineistoa pyöräpysäköinnin telineistä, katoksista ja säilytyskaapeista ja niiden problematiikasta. Toinen osa-alue koskee pyöräpysäköinnin toteuttamista ja vastuunjakoa projektin kokemusten valossa.

Projektissa ei löydetty kokeiluista telinemalleista yksiselitteisesti suositeltavia ratkaisuja, vaan todettiin tuotekehitystarve ilmeiseksi ja määriteltiin sen kohdentumisalueet. Suurimmat odotukset liittyvät ilkeivallan estävien runkolukitustelineiden kehittämiseen. Asemille hankittujen pyöräpysäköintivarusteiden käyttöä ja soveltuvuutta on niiden omistajatahojen seurattava vielä projektin päättymisen jälkeenkin.

Työn yhteydessä suunniteltiin kännykällä lukittava pyöräkaappi. Projektin tulosten perusteella laitevalmistajat tekevät parannuksia pyörätelineisiinsä ja -katoksiinsa. Projekti on edistänyt terminaalien pyöräpysäköintiä myös yleisesti.

Pyöräpysäköinti vaatii hyvää suunnittelua ja muuta osaamista. Pyörien pysäköintiä on työläs toteuttaa muusta toiminnasta erillisenä hankkeena. Työ onnistuu parhaiten, kun se on mukana asemakaavoituksesta ja muiden rakenteiden rakennuslupien hankkimisesta alkaen ja toteutetaan yhtä aikaa niiden kanssa.

Selvitys osoittaa myös, että rautatieasema-alueiden pyöräpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakokysymyksistä tarvitaan yleissopimus Suomen Kuntaliiton ja Ratahallintokeskuksen kesken. Työssä saadut kokemukset ja asia-aineisto ovat hyvää taustamateriaalia yleissopimusta laadittaessa.



Kuva 28. Pyöräpysäköintitalo Lundin rautatieasemalla, vuonna 2002.

Lähde: Liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishanke Helsingin seudulla, 2004. LVM ja RHK sekä pääkaupunkiseudun kunnat. LT-Konsultit Oy.

4.11 Pyörämatkailu tarvitsee oman edistämishjelmansa

Pyörämatkailua tulee edistää yhtenä kevyen liikenteen osa-alueena. Pyörämatkailun kansainvälinen merkitys on kasvamaan päin. Pyöräilyreitit ja vetovoimaiset paikat luovat perusedellytykset pyörämatkailulle. Niitä täydentämään tarvitaan erilaisia avustavia ja houkuttelevuutta lisääviä palveluja. Pyörämatkailua on lisäksi markkinoitava ja myytävä. Vastuutahoja ja toimijoita on alalla useita. Yhteistoiminta on perustunut tähän asti vapaaehtoisuuteen. Pyörämatkailu vaatii vastuiden selkiyttämisen ja oman edistämishjelmansa.

Pyörämatkailun myyminen

Suomen pyörämatkailun kannalta merkittävänä saavutuksena mainittakoon Gemimap Oy:n vuosina 2000-2004 tuottamat Fillari GT -kartat ja Pyöräillen Suomessa -hankkeen tuottamat kuusi Fillariopasta.

Jaloin-hankkeen yhteydessä tuotettiin pyöräilyesitteet reittikuvauksineen Uudellemaalle kaksi esitettä sekä Päijänteen ja Saimaan alueille omansa. Esitteet käännettiin myös englanniksi. Jatkotoimenpiteenä tuli selvästi esille pyörämatkailun vastuutahojen yhteistyön ja koko maan kattavan pyörämatkailupolitiikan tarve. Asian edistämisestä pyydettiin ehdotus valtakunnalliselta pyörämatkailureittityöryhmältä, joka on toiminut toistaiseksi epävirallisena yhteistyöelimenä Suomessa.

Lähde: Pyöräilyreittiesitteiden ja reittikuvausten tekeminen, 2003. LVM. Easy Living Oy.

Pyörämatkailun kehittäminen yhteistyönä

Valtakunnallinen pyörämatkailureittiyöryhmä teki selvityksen Suomen pyörämatkailun tilanteesta ja kehittämistarpeista. Suomeen tarvitaan pyörämatkailun edistämishjelma, jossa määritellään pyörämatkailureittien, -palveluiden ja markkinoinnin kehittämistavoitteet, toteuttamistoimenpiteet sekä vastuutahot ja niiden vastuut. Ohjelmassa on oleellista toiminnan koordinointi ja toimenpiteiden priorisointi. Yhteistyötahoja ovat LVM, KTM, MMM ja YM sekä niiden alaiset hallinnonalat. Muita tärkeitä osapuolia ovat maakuntien liitot, kunnat, matkailun markkinointi-, koulutus- ja kehittämisorganisaatiot sekä matkailuyrittäjät. LVM:n intressi perustuu matkailuliikenteen edistämiseen pyöräliikenne mukaan lukien.



Kuva 29. Pyörämatkailu myy monissa maissa. Haluammeko seurata perässä? Ranska 2003.

Tiehallinto on perustanut matkailuliikenteen seurantaryhmän ja sitä täydentävät alueelliset ryhmät. Pyörämatkailu on osa muuta matkailuliikennettä ja sopii virallisen aseman omaavan valtakunnallisen seurantaryhmän ja sen alueellisten ryhmien toimintaan. Pyörämatkailu vaatii erityishuomiota osakseen ja sitä varten tulee laatia erillinen edistämishjelma perustettavan valtakunnallisen organisaation johdolla.

Lähde: Suomen pyörämatkailun edistämishjelman laatiminen, 2004. Pyörämatkailureittiyöryhmä, Tiehallinto ja KTM.

4.12 Tutkimustoiminnan arviointia

LVM:n kevyen liikenteen vuoden 2001 tutkimushjelman kuudessa osiossa on esitetty tarve yhteensä 117 aiheelle. Koko pakettia ei liene tarkoitettu selvitettäväksi kolmessa vuodessa. Tutkimushankkeita käynnistettiin yhteensä 20 kappaletta. Niiden tulosten ja toimenpide-esitysten hyödyntäminen on tapahtunut yleisellä tasolla sekä 40 kohdepaikkakunnalla. Toiminnasta voidaan esittää eräitä yleisiä piirteitä ja vaikutuksia.

Useimmat käynnistetyt tutkimukset olivat käytännönläheisiä, esimerkinomaisia ja paikallisia. Niiden avulla syntyi yhteistoimintaa ja yhteisrahoitus muiden toimijoiden kanssa. Merkittäviä perustutkimuksiakin liitettiin ohjelmaan. Tutkimustoiminta jalkautti Jaloin-hankkeen usealle paikkakunnalle. Hankkeiden omat viestintäsuunnitelmat olivat toimiva ratkaisu. Työssä saatiin runsaasti kerrottavaa sekä koulutus- ja viestintämateriaalia.

Useat tutkimukset tukivat valittujen kärkikeinojen toteuttamista. Samalla kävelyn ja pyöräilyn ymmärtäminen liikennemuotoina syventyi ja niiden edistämisen osaaminen kasvoi. Toiminnan jatkamiselle saatiin kehittämisspolku ja malleja. Konkreettisia seurausvaikutuksia on voitu kirjata.

Tutkimustoiminta, kuten Jaloin-toiminta kokonaisuudessaan, on valintojen tekemistä monien erilaisten tarpeiden kesken. Keskittyminen johonkin jättää aukon toiselle alueelle. Seuraava kritiikki on osaksi tästä johtuvaa, osaksi se on yleisempää:

Aiheiden oikea valinta on tärkeää ohjattaessa tutkimusta haluttuun suuntaan. Käytännönläheisestä aiheiden valinnasta johtuen perustutkimuksen vähyyttä on voitu arvostella. Aiheiden valintakriteerit olivat alkuvaiheessa kehittymättömät. Joiltakin aiheilta puuttui tarvitsija tai sitoutunut tilaaja. Tilaajatahoilla ei kaikissa tapauksissa ollut sisäistettyä työtä ja sen merkitystä tilaajan kannalta. Tuloksia osattiin silti odottaa. Valmiin tuotteen tilaaminen ei vielä sovellu työtavaksi. Tutkijakonsultin osaamisen myyminen ei saisi ohittaa kävely- ja pyöräiliikenteen sekä niistä vastaavien tilaajien tarpeiden selvittämistä ja ymmärtämistä.

Vuorovaikutus kaikkien hankkeiden välillä on oleellinen osa koordinaatiotyötä. Tuloksellisuuden varmistaminen vaatii merkittävää osallistumista työhön ja tämä puolestaan paljon resursseja.

Tutkimushankkeen tuloksellisuus näyttää olevan tutkimushankkeissa toimijoiden keskuudessa jossain määrin käsitteenä ja vastuuna selkiintymätön. Hankkeen sovittamisessa kunnan ja valtion hallinnon käsittelyyn ja päätöksentekoon ei ole yleistä käytäntöä. Toisaalta tutkimustietoa on yleensä tarjolla enemmän kuin sitä käytetään. Siksi tutkimisen laajuus olisi osattava sovittaa asian käsittelyyn, päätöksenteon ja toimeenpanon mahdollisuuksien mukaiseksi. Jaloin-hankkeessa saadut kokemukset on hyvä ottaa huomioon kävelyn ja pyöräilyn tutkimustoimintaa jatkettaessa.

4.13 Tutkimustoiminnan jatkuminen turvattava

Kävelyä ja pyöräilyä koskeva tutkimustoiminta ottaa Suomessa ensi askeleitaan. Määräaikaiseksi tarkoitettun Jaloin-hankkeen tutkimusohjelmalle asetettiin työn alussa tavoitteeksi saada käyntiin jatkuva tutkimustraditio ja sen integroiminen muuhun liikennealan tutkimukseen. Eräät perustutkimukset luovat välineitä seuraavien hankkeiden käyttöön ja tutkimustoiminnan edelleen kehittämistä varten. Toiminnan jatkuminen on syytä turvata. Käytännönläheinen työ rajatuissa projekteissa näyttää hyvin, mikä on seuraava vaihe valitun asian edistämisessä.

Kävelyn ja pyöräilyn tutkimus- ja kehittämistoimintaa esitetään jatkettavaksi seuraavasti:

- Kevyen liikenteen tutkimusohjelmaa tarkastellaan LVM:ssä vuosittain osana ministeriön tutkimusohjelmakokonaisuutta.
- Vastuut LVM:n sisällä tutkimusohjelman toteuttamisesta määritellään laadittavassa ministeriön omassa kävely- ja pyöräilystrategiassa.
- Määritellään vuosien 2001-2004 Jaloin-tutkimusohjelmalle yhteistyötahojen kanssa määräaikainen jatko-ohjelma ja sille osiot, aiheet ja toimintamalli. Seuraavat keskeneräiset tai välitöntä jatkamista edellyttävät tutkimus- ja kehittämishankkeet saatetaan valmiiksi:
 - *Kevyen liikenteen laskentajärjestelmän kehittäminen*
 - *Opas kunnille kadulla tehtävien töiden järjestämisestä*
 - *Kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa palvelevan sääpalvelun ja kelimallin kehittäminen*
 - *Suomen pyörämatkailun edistämishankkeen laatiminen*
 - *Yleissopimus rautatiealueiden pyöräpysäköinnin kustannus- ja vastuuajaksi*
- LVM:n tutkimus- ja kehittämistoiminnassa painotetaan käytäntöön sovellettavia valitun esimerkkikunnan tai muun toimijan kanssa yhteisvastuullisesti toteutettavia projekteja.
- Erikseen määriteltävä osa kävelyn ja pyöräilyn tutkimuskohteista sisällytetään LVM:n liikenneturvallisuuden tai esteettömyyden -tutkimusohjelmaan.
- Jatketaan yhteistyötä tutkimustoiminnassa muiden ministeriöiden, Tiehallinnon, Liikenneturvan, Teli-neuvottelukunnan ja Suomen Kuntaliiton kanssa.
- Ylläpidetään ja kehitetään yhteistyötä opetus- ja tutkimustoiminnassa Teknillisen korkeakoulun liikennelaboratorion kanssa ja Tampereen teknillisen yliopiston kanssa.



Kuva 30. Hyvää liikkumisympäristöä on aihetta arvostaa ja tavoitella tutkimattakin, Oulu 1999.

5 KÄRKIKEINOJEN EDISTÄMINEN



5.1 Mitä kärkikeinoilla tarkoitetaan?

LVM:n kävely- ja pyöräilypoliittiset ohjelmat vuodelta 2001 sisältävät yhteensä 50 valtakunnallista keinoa, joita toteuttamalla vaikutetaan asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Osa keinoista on nimetty kärkikeinoiksi. Jokaiselle keinolle on nimetty vastuutahot. LVM:n vastuulle lankeavat strategiset tehtävät ja sen toimialalle kuuluvat keinot. Toiminta on esitetty toteutettavaksi pääosin vuosina 2001-2003.



Kuva 31. Autoliikenteen rauhoittaminen lisää turvallisuutta, mutta saattaa aiheuttaa toteutettaessa levottomuutta, Oulu 1999.

Kävely- ja pyöräilypoliittisia ohjelmia ei viety vuonna 2001 valtioneuvoston käsittelyyn. Tästä johtuen eri ministeriöiden ja valtion muun hallinnon sitoutuminen niiden toteuttamiseen jäi vapaaehtoisuuden varaan. LVM:n Jaloin-hankkeen resurssit eivät riittäneet potki-
maan asioita eteenpäin koko laajuudessaan. Tämä koskee erityisesti niitä keinoja, joiden
päävastuu kuuluu muille kuin LVM:lle. Suomen kuntien omaa kehittämistä varten luetellut
paikallisen tason toimet ovat olleet Jaloin-hankkeessa esillä esimerkikohteittain.

Ohjelmien kärkikeinot arvioitiin työn alussa vuonna 2001 niiden toteuttamismahdollisuuksien
kannalta. Pyöräilypoliittisen ohjelman (Pyö) kärkikeinoista nähtiin tärkeimmiksi seuraavat
yhdessä vastaavan kävelypoliittisen ohjelman (Käv) kärkikeinojen kanssa:

- Pyöräilyn tulostavoitteet väylälaitoksille (Pyö 2)
- Kävelyn tulostavoitteet väylälaitoksille (Käv 1)
- Kevyen liikenteen yhdyshenkilöiden nimeäminen
-hallinnollinen keino
- Liikenteen rauhoittaminen (Pyö 12)
- Kävelyn tarpeet esiin maankäytön- ja liikenneympäristön suunnittelussa ja koulu-
tuksessa (Käv 5)
- LVM:n liikenneturvallisuuksuunnitelman kohteet vuosina 2001-2005 (Käv 12)
-liikennesuunnittelun keino
- Turvalliset reitit kouluihin (Pyö 13)
- LVM:n liikenneturvallisuuksuunnitelman
kohteet vuosina 2001-2005 (Käv 12)
- Liikennekasvatus ja -opetus oppilaitok-
sissa (Pyö 24)
- Liikennekasvatuksen monipuolistaminen
(Käv 20)
-liikenneturvallisuuksuunnittelun keino
- Terminaalien pyöräily-yhteyksien ja -
palvelujen kehittäminen (Pyö 17)
*-joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen-
suunnittelun keino*
- Valtakunnallinen pyöräilyn markkinointi
(Pyö 24)
- Kävelymyönteistä ilmapiiriä ja kävelyn
edistämistoimia tukeva viestintä (Käv
24)
-yleinen viestinnällinen keino
- Talvihoidon vastuu- ja organisaatio-
mallien kehittäminen (Käv 15)
-kunnossapidon keino



Kuva 32. Talvihoidon kehittäminen on tärkeä kärkikeino Suomessa, Oulu 1999.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti vuonna 2002 oman hankkeensa liikenneturvallisuuden edistämiseksi liikenneturvallisuuksiin neuvottelukunnan johdolla, jolloin Jaloin-hankkeessa voitiin keskittyä täydentäviin aihepiireihin. Vastaavasti esteettömän liikkumisen edistäminen järjestettiin omaksi toiminnakseen vuonna 2003. Yhteistyö liikenneturvallisuustoiminnan kanssa jäi turhan vähäiseksi.

Kärkikeinojen määritelmät ovat yleisessä muodossa. Niiden toteutumiseen on pyritty vaikuttamaan täsmällisempien osaprojektien avulla tai eri tahoilla ilmeneviä mahdollisuuksia hyväksi käyttäen. Muihinkin kuin luettelossa esitettyihin valittuihin kärkikeinoihin vaikutettiin. Oleellista oli löytää sellainen seuraava askel, joka veisi edistettävää asiaa eteenpäin jatkuvalla tavalla.

Tutkimustoiminnalla ja kestävä liikenteen mallikuntatoiminnalla on tuettu kärkikeinojen toteuttamista. Toiminnan edetessä valitut työmuodot, tutkimustoiminta, kärkikeinojen edistäminen ja kestävä liikenteen esimerkkitoiminta ovat sulautuneet lähemmäksi toisiaan.

5.2 Tutkimusten ja kärkikeinojen edistämisen vaikutukset yhteenvedona

Toiminnassa käytettyjen keinojen vaikutusta voidaan peilata lähtökohtana olleisiin LVM:n kävely- ja pyöräilypoliittisiin ohjelmiin. Niissä esitettyihin tavoitteisiin verraten vaikutukset ovat nähtävissä koko toiminnan yhteenvedona seuraavina:

- Kävelyn ja pyöräilyn tulostavoitteista neuvoteltiin väylälaitosten kanssa. LVM:n valmistelijoille tehtiin ehdotus Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen tulostavoitteiksi vuosille 2003 ja 2004. RHK:lle on esitetty tulostavoite asemalueiden liikennepalvelujen vastuujaon selvittämiseksi. Työ on käynnistynyt RHK:n ja Suomen Kuntaliiton yhteistyönä.
- Jaloin-hanke oli aloitteellinen kevyen liikenteen erillisrahoituksen saamiseksi valtion talousarvioon. Tavoitteeksi asetettiin kevyen liikenteen teemapaketin saaminen valtion liikenneväylähankkeiden investointiohjelmaan. Ministerityöryhmän ehdotus 10.2.2004 valtioneuvostolle liikenneväylien investointiohjelmaksi vuosille 2004-2007 sisältää uutena elementtinä Koulumatkojen olosuhteiden parantaminen maaseututaajamissa -nimisen teeman ja sen rahoituksen.
- LVM:n valmistelijoille tehtiin ehdotus kevyen liikenteen ja liikkumisen suunnittelun huomioonottamisesta liikennejärjestelmän suunnitteluohjeissa ja aiesopimuksissa.
- Pääkaupunkiseudulla toteutettiin useaa kuntaa koskeva liityntäpyöräpysäköintikokeilu, jonka tuloksia voidaan käyttää hyväksi pyöräpysäköintiä palvelevien varusteiden kehittämisessä ja pysäköintialueiden suunnittelussa.
- Kävely- ja pyöräily-yhteyksien tekemiseksi löydettiin uusia ja taloudellisia keinoja yksityisteiden ja kaavateiden hyväksi käyttämisellä ja kyläteiden parantamisella hyvän ympäristön ja liikennetarpeen mukaisesti. Kylien elinvoimaisuuden säilyttäminen kevyen liikenteen suunnittelun keinoin johti jatkosuunnitteluun Ylivieskassa, Sievissä ja Ruukissa.
- Suomen pyörämatkailun tilanne selvitettiin ja tehtiin ehdotus Tiehallinnon matkailuliikenteen seurantaryhmälle pyörämatkailun edistämishjelman laatimiseksi ja työn organisoimiseksi. Pyörämatkailureittiesitteiden kehittämistä tuettiin ja niitä saatiin käyttöön. Mallikuntien pyöräilykarttahankkeet ovat valmiina tai työn alla.

- Laaja-alaisempia pyöräilyn *edistämissuunnitelmia* on tehty malliksi Salon seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä, kestävän liikenteen mallikunnissa ja yhteistyöryhmän jäsenten edustamissa kunnissa.
- Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta käynnistettiin ja kolmeen kuntaan palkattiin kevyen liikenteen *koordinaattorit*. Salon seudulla on ollut palkattuna *kevytliikenne-asiamies*. Helsingissä on ollut toiminnassa pysyvä *Sykkeli-työryhmä* edistämässä pyöräliikenteen asemaa ja tukemassa pyöräilyn yhdyshenkilön työtä. Suomen pyöräilykuntien verkosto on pitänyt yhteyttä jäsenkuntien yhdyshenkilöihin ja pyrkinyt laajentamaan toimintaa uusiin kuntiin. Verkoston aseman ja merkityksen nostamista tuettiin.
- Kiinteistöjen *pyöräpysäköinnin* järjestämistä on edistetty T&K-hankkeella Oulussa ja Kuopiossa. Ympäristöministeriön asemakaavamerkintöjä ja -määräyksiä koskevaan ohjeeseen otettiin mallimääräys pyöräpysäköinnin järjestämisestä. Eräät paikkakunnat soveltavat ohjetta kaavoituksessa.
- Esteettömän liikkumisympäristön kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi kehitettiin toimintamalli Espoon keskusta esimerkkinä.
- Kevyen liikenteen *laatukäytävä*-konsepti otettiin käyttöön Jyväskylässä. Helsingin Itäväylän seuturaitin parantaminen edusti esimerkillään myös laadun parantamisen näkökulmaa.
- Talvijalankulkutyöryhmällä on oma toimintasuunnitelma *talvijalankulun edistämiseksi*. Jaloin-hanke on mukana hallituskäsittelyyn edenneessä *katujen ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa koskevan lain* tarkistuksessa tavoitteena kevyen liikenteen aseman parantaminen talvikunnossapitoa parantamalla ja kadulla tehtäviä töitä ohjaamalla. Lain soveltamisen edellyttämästä ohjeistuksesta tehtiin esitys Suomen Kuntaliitolle.
- Kevyen liikenteen *kelimallia* kehitettiin ja *kelitiedottamista* laajennettiin uusille paikkakunnille.
- Kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa palvelevan *sääpalvelun* ja kelimallin kehittämisestä tehtiin projektisuunnitelma hankkeen toteuttamiseksi vuonna 2005.
- Kävely- ja pyöräliikenteen *laskentajärjestelmän* kehittämisestä tehtiin esitys.
- Kevyen liikenteen edistämisen *vaikutusten arviointimenettely* luotiin.
- Maantielain valmistelijoille tehtiin ehdotus eri liikennemuotojen, mukaan lukien kevyt liikenne, huomioon ottamiseksi selvemmin lain säädöksissä.
- Liikenne ja hyvä elinympäristö *-opetusmateriaalin Internet-versio* valmistui yhdessä YM:n, OPM:n ja muiden kestävän kehityksen ympäristöä koskevan tulevaisuussitoumuksen antaneiden tahojen kanssa.
- Teknillisen korkeakoulun *liikennetekniikan opintoihin* sisällytettiin ensimmäisen kerran vuonna 2003 opintojakso: Ihminen, yhdyskunta ja kevyt liikenne. Opintojaksosta on tarkoitus tehdä pysyvä.
- Jaloin-hankkeessa valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn *markkinointi* pohjattiin koko hankkeelle ja sen osille erikseen tehtyihin viestintäsuunnitelmiin.
- Lisäksi kunnille ja muille vastuutahoille annettiin tietoa ja *asiantuntija-apua* kevyen liikenteen kehittämiskeinojen käytöstä ja käynnistämisestä.

Seuraavaksi eräitä kuvaesimerkkejä Jaloin-hankkeen vaikutuksista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.



Kuva 33. Uusia pyöräteline- ja lukitusmalleja kehitetään myös Suomeen, Glasgow 2001.



Kuva 34. Kevyen liikenteen yhteys voidaan järjestää hiljaisilla kyläteillä perinteisestä tavasta poiketen, Kaustinen 1999.



Kuva 35. Keinot "unohdetun" työmaan valmistumiseksi saadaan käyttöön, Oulu 2001.



Kuva 36. Kelitiedottamista annetaan jalankulkijoille ja sen ohessa myös pyöräilijöille, Oulu 2003.

5.3 Toiminnan suuntaaminen jatkossa

Kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien keinojen edistäminen on osoittautunut pitkäjänteiseksi työmaaksi, jossa on käytettävä hyväksi ajankohtaisia tilanteita ja syntyviä mahdollisuuksia. Kävelyn ja pyöräilyn hyväksi tehtävässä työssä on tyypillistä, että siihen voi ilmetä hyvä tilaus muun toiminnan kehittämisen yhteydessä.

Edistettävä asia vaatii yleensä jatkuvaa toimintaa sen hyväksi. Totuttu tapa on muodostaa edistettävästä aiheesta selkeä projekti ja sille oma organisaatio toimimaan sen hyväksi. Toimintatapa ja organisointi voivat vaihdella. Tärkeiksi katsottujen keinojen toimeenpanon edistämisen tulisi jatkua Jaloin-hankkeen päättymisen jälkeen. Jaloin-hankkeen kaltainen työtapa voisi jatkua LVM:ssä pysyvään hallinnolliseen toimintaan liittyvänä. Kuitenkin aika ajoin kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tulee nostaa voimakkaasti julkisuuteen laaja-alaisena yhteistyönä.

LVM:n vuoden 2001 kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien kaikenkattavuus ja niissä vastuiden osoittaminen ilman siihen liittyvää oikeutusta ei edistä niiden toteutumista. Seuraavassa vaiheessa tällaiset ohjelmat tulisi pelkistää eri vastuutahojen omaa toimintaa varten. Valtakunnallinen ohjelma tarvitaan silti edelleen. LVM on yhteistoiminnan johtajana avainasemassa. Päätoimijan aktiivisuus heijastuu muillekin tahoille. Kullakin yhteistyötaholla on omat tavoitteensa ja ohjelmansa. Luvussa 7 Kevyen liikenteen politiikka Suomeen on linjattu seuraavaa vaihetta kävelyn ja pyöräilyn kansallisessa ja paikallisessa edistämisessä.



Kuva 37. Yhteiskunnan tuki ja omien vastuiden tiedostaminen auttavat arvostamaan kävelijää ja pyöräilijää, Jyväskylä 1999.