

6 KESTÄVÄN LIIKENTEEN MALLIKUNTATOIMINTA JA MUUT ESIMERKKIKOhteet



6.1 Toiminnan lähtökohdat ja tavoitteet

Kestävän liikenteen toiminnan tavoitteena on vähentää henkilöautoriippuvuutta sekä edistää turvallista, terveellistä ja ympäristöystävällistä liikennekäyttäytymistä eri liikennemuodoilla esimerkkikunnissa. Tähän pyritään osana kunnan muuta toimintaa ja yhteistyössä eri hallintokuntien ja muiden yhteistyötahojen kanssa.

Mallikuntatoiminnassa mukana olevat kunnat Jyväskylä, Kerava ja Lempäälä edustavat erilaisia ja erikokoisia toimintaympäristöjä. Salon seudun kevytliikenneasiamiestoiminta on useamman pienen kunnan yhteistä. Ilman valtiovallan panostusta näitä toimintoja ei olisi vielä syntynyt Suomeen.

LVM on rahoittanut osan koordinoinnin palkkakuluista ja avustanut erikseen mallikuntien ja Salon seudun tutkimushankkeita. Kunta tai sen yhteistyötaho on rahoittanut varsinaiset kehittämistoimenpiteet. Toiminta on ollut osa Jaloin-hanketta, jota yhteistyöryhmä ohjaa. Vuonna 2001 käynnistetty kestävä liikenteen mallikuntatoiminta tarkoitettiin LVM:n taloudellisella tuella toimivana määräaikaiseksi mutta toiminta-ajatuksestaan pysyväksi ja laajennettavaksi muillekin paikkakunnille.

Toiminnan lähtökohtana oli kuntien oma halu kehittää ja edistää kestävä liikenteen mukaisia liikennejärjestelyjä ja ensi vaiheessa lähinnä kevyen liikenteen näkökulmasta. Nykyistä liikennettä ja liikkumista ei tarkoitettu malliksi vaan sellaiseksi otettiin niiden kehittämiseksi alkanut toiminta. LVM:n kävely- ja pyöräilypoliittisissa ohjelmissa ja myös kuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on lukuisia toimenpiteitä, jotka uhkaavat jäädä raporttien sivuille, ellei ole olemassa selvää kytkentää niiden toteuttamiseksi kunnissa.



Kuva 38. Mallikuntatoiminnan tavoitteena on tuottaa hyviä malleja myös käytäntöön, Lund 2002.

Pohjoismaiset esimerkit Ruotsista ja Tanskasta olivat kannustimina toiminnan aloittamiselle Suomessa. Pohjoismaisissa esimerkkikohteissa pyritään tietoisesti organisoimaan ja kehittämään liikennesuunnittelua kohti liikkumisen suunnittelua.

LVM:n sitoutuminen kestävän liikenteen edistämiseen kunnissa on yksi liikennesektorin panostus Suomen valtakunnalliseen kestävän kehityksen ohjelmaan, jota ohjaa pääministerin johtama kestävän kehityksen toimikunta. Yksilöllisessä kasvatustyössä tuttua mallioppimista sovelletaan yhdyskuntasuunnittelusta vastaavien tahojen toimintaan. Hyvät käytännöt ja toimintatavat pitää etsiä ja mallintaa toisillekin. LVM ja Jaloin-hankkeen yhteistyötahot YM, STM, OPM, Tiehallinto, RHK, Suomen Kuntaliitto ja Liikenneturva päättivät tukea toimintaa.

Mallikuntatoiminta perustuu kunnan oman toimintasuunnitelman pohjalle ja sitä ohjaa paikallinen yhteistyöryhmä. Tavoitteena on saada entistä parempia tuloksia eri hallinnonalojen yhteistyöllä ja voimavarojen yhdistämisellä valittuihin kohteisiin. Kestävän liikenteen mallikunnissa kehitetään ja kokeillaan uusiakin ajatuksia kestävän liikenteen järjestämisessä.

LVM:n henkilöliikenteen yksikkö ja ympäristöyksikkö ovat avustaneet mallikuntatoimintaa. Toimintaa pyritään laajentamaan myös uusille paikkakunnille saatujen kokemusten ja kuntien kiinnostuksen mukaan. Jaloin-hanke koordinoi työtä oman toimintakautensa ajan 2002-2004. Toiminnasta on yhteinen yhteenvetoraportti LVM:n julkaisusarjassa.

Mallikuntatoiminnan perimmäisenä tavoitteena on näyttää esimerkkiä muille kunnille ja lisätä niissä yleistä osaamista. Työ vaatii jatkuvaa tiedon keräämistä, sen esillä pitämistä ja yhteistoimintaa. Suomen pyöräilykuntien verkosto on toiminut omalta osaltaan yhteydenpitäjänä.

6.2 Kokemukset Jyväskylässä, Keravalla, Lempäälässä ja Salon seudulla

Kunnat ovat laatineet omat selvityksensä mallikuntatoiminnastaan. Niissä kuvataan toimintamuodot, kunnan ja yhteistyötahojen panostukset ja sitoutuminen hankkeeseen. Tavoitteiden toteutuminen ja vaikutukset kunnassa ja muilla paikkakunnilla on selvitetty. Tärkeimmät kehittämisen kohteet on määritelty. Kestävän liikenteen mallikuntatoiminnasta saadut kokemukset on esitetty tarkemmin omassa yhteenvetoraportissa. Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta on osoittautumassa hyväksi välineeksi kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien edistämisessä.

Esimerkkikunnilla voi olla omat toimintamuotonsa ja ohjausryhmänsä niiden toteuttamiseksi. Yhteistä tulee olla eri hallintokuntien välinen toiminta ja yhteydet sidosryhmiin. Tekninen toimiala vetää ja koordinoi toimintaa. Muilla hallintokunnilla ei ole vielä selvää kuvaa roolistaan. Paikallista yhteistyötä on kehitettävä. Parhaiten se toteutuu käytännön yhteistyöhankkeiden avulla. Toimintasuunnitelmat ovat myös kuntakohtaisia. Ne perustuvat valmiiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tai ne on tehty tämän hankkeen puitteissa. Esimerkkiluettelossa näkyy, millaisista toimenpiteistä toimintasuunnitelmat mallikunnissamme koostuvat:

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri ja sen kunnossapito

- kevyen liikenteen verkon täydentäminen
- keskustan ja terminaalialueiden pyöräpysäköinnin parantaminen
- kevyen liikenteen laatukäytävien suunnittelu ja osoittaminen
- väriafalttikokeilu, korotetut suojatiet, alikulkujen näkemäalueet ja valaistus
- esteettömyyden edistäminen
- viitoitussuunnitelmat
- jalankulkijain vilkkuvihreä
- joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen
- talviajan hoitotason nosto ja liukkauden torjunnan tehostaminen
- tarkistuslista joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen suunnittelijoille
- linja-autopysäkin malliratkaisu
- liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimuksen mukaiset toimenpiteet

Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi

- valtakunnallisen pyöräilyviikon, liikkujan viikon ja autottoman päivän tapahtumien järjestäminen
- pyöräilykartan päivittäminen
- kampanjointi ja tiedottaminen omin voimin tehtävien työmatkojen puolesta
- kampanjointi kouluilla
- virkapyöriä kaupungin työntekijöiden käyttöön
- pyöräilykuntien verkostoon liittyminen
- kestävän liikenteen mallikuntaseminaarit

- liikennealan valtakunnalliset koulutustilaisuudet
- mallikuntatoiminnan esitteet ja tiedotteet
- lehtiartikkelit ja -kirjoitukset
- toiminnan esittely omilla Internet-sivuilla ja linkittäminen muiden toimijoiden sivuilta

Henkilöautoliikenteen rauhoittaminen

- alueelliset ja katukohtaiset liikenteen rauhoittamissuunnitelmat
- suojatiekorokkeet
- kiertoliittymät
- läpikulkuliikenteen rajoittaminen.



Kuva 39. Valmis kevyen liikenteen laatukäytävä, Jyväskylän rantaraitti 2003.

Näyttää siltä, että toiminta on otettu suhteellisen myönteisin odotuksin vastaan kuntalaisien ja yhteistyökumppanien keskuudessa. Kuntalaiset kokevat saaneensa hyvän yhteyden kuntaan uuden toimijan kautta. Kestävän liikenteen hyväksi toimijat ovat kokoontuneet saman pöydän ympärille. Toiminnan sisältö ja toimintamuodot vaihtelevat kunnittain ja haavevat samalla mallejaan. Liikenteen edistämiseltä odotetaan konkretiaa ja liikennepoliittinen ajattelu on vieraampaa. LVM:n taloudellista ja henkistä tukea arvostetaan. Kunnan edustajan mukanaolo valtakunnallisessa yhteistyöryhmässä antaa vaikutteita paikalliseen toimintaan ja lisää vuorovaikutusta. Kaikilla esimerkkikunnilla on halu jatkaa kestävän liikenteen edistämistoimintaa, mikäli resurssit sitä varten varmistuvat.

Tilanne kunnissa oikeastaan perustelee kevyen liikenteen ja koko kestävän liikenteen esillä pitämistä ja uusien toimintamallien hakemista niiden edistämiseksi. Kestävän kehityksen ja kestävän liikenteen näkökulman ei tule olla esillä eri foorumeissa kuin missä tehdään perinteistä liikennesuunnittelua liikennetutkimuksineen, -suunnitelmineen ja hankeluetteloineen niiden toteuttamiseksi.

Toiminta vaatii tuekseen yhteisen kokonaisvaltaisen liikkumisen suunnitelman. Nykyiset liikennejärjestelmäsuunnitelmat aiesopimuksineen ovat kehittyneet kaikkia liikennemuotoja koskeviksi ja myös maankäytön suunnitteluun liittyviksi prosesseiksi. Ne eivät ole vielä kehittyneet liikkumista ohjaaviksi ja kestäviä liikennemuotoja edistäviksi liikkumissuunnitelmiksi. Suurimmat haasteet kunnissa koetaan kestävä liikenteen käsitteen selventämisessä, sen sisällön määrittelyssä ja yhteisen toimintatavan löytämisessä.

6.3 Esimerkkitoimintaa muillakin paikkakunnilla

Kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien toteuttamista edistettiin eräissä käytännön suunnittelu- ja kokeilukohteissa niitä tukemalla ja seuraamalla. Edistämishanketta perustettaessa ja arvioitaessa tulee kiinnittää huomiota, miten se

- edistää kävelyä ja pyöräilyä
- parantaa turvallisuutta
- edistää esteetöntä liikennettä
- liittyy muuhun yhdyskuntasuunnitteluun ja -rakenteeseen
- luo hyvää elinympäristöä yleensä
- kehittää hallinnonalojen välistä yhteistyötä.



Kuva 40. Pääliikenneväylistä erillinen kevyen liikenteen verkko on yhdyskuntarakenteen oleellinen osa. Siihen tähtäävää suunnittelua kannattaa kannustaa.

Imatran Vuoksenranta otettiin esimerkkikohteeksi kevyen liikenteen edistämisen kannalta otollisen sijaintinsa vuoksi. Jaloin-yhteistyöryhmän toiminnan alkaessa oltiin käynnistämässä alueen maankäytönsuunnittelua. Vuoksenranta rajoittuu toisaalta kaupungin pääkeskustaan ja toisaalta koulukeskustaan ja hallinnolliseen keskustaan, jossa on myös runsaasti kaupallisia palveluja. Näiden keskusten väli on noin kaksi kilometriä. Vuoksenrannan kaupunkirakenteellisen sijainnin perusteella on selvää, että keskittämällä asuinrakentamista alueelle voidaan kevyen liikenteen osuutta lisätä Imatralla.

Alueen käyttöönotto on edistynyt keväiseen 2004 mennessä siten, että omakotitaloja aletaan rakentaa ensimmäisessä vaiheessa toteutettavalle omakotialueelle. Omakotialue on suunniteltu siten, ettei läpikulkuliikenne ole mahdollista ja kevyen liikenteen yhteydet muuhun verkkoon toteutetaan turvallisesti korotetuin suojatein. Aluetta on suunniteltu kiinteässä yhteistyössä asukkaiden kanssa ja asuntokadut toteutetaan pihakatunmaisina. Koko Vuoksenrannan alueen yleissuunnittelu on vielä kesken, mutta johtavana suunnitteluperiaatteena on alueen yhdistäminen turvallisilla, erillisillä kevyen liikenteen yhteyksillä viereisiin keskuksiin.

Jaloin-hanke tuki ja seurasi eräitä muitakin käytännön esimerkkikohteita. Yksi tällainen oli kestävän kehityksen liikenteen edistämistä varten perustettu Lahden liikennefoorumi. Se on osa Interreg IIIA -hanketta ja siinä on mukana Lahden lisäksi Forssa, Hyvinkää, Salo, Lohja sekä Hämeenlinnan ja Kouvolan seudut ja viisi kuntaa Virosta.

Kevyen liikenteen edistämisen esteeksi esitetään yleensä rahoitusvajetta. Esimerkkien avulla Jaloin-hanke on tuonut esille myös kevyen liikenteen monipuolisen suunnittelun ja sen osaamisen merkityksen kynnyksysymyksenä. Rahaahan siihenkin tarvitaan. Kestävän liikenteen mallikuntatoiminnan ja muun esimerkillisen toiminnan rahoittaminen on esitetty varmistettavaksi LVM:n ja muiden yhteistyötahojen taloussuunnitelmissa seuraaville vuosille. EU-rahoitus on myös mahdollisuus kuten Lahden tapauksessa. Hyvillä suunnitelmilla on taipumus toteutua itsestään ja muun toiminnan ohessa. Kevyen liikenteen edistämisessä on hyvä siirtyä rakennushankeluetteloista koko toiminnan hallintaan ja hyvien esimerkkien toteuttamiseen.

6.4 Kestävän liikenteen edistämisen jatkaminen

Toiminnan jatkuminen neljässä kunnassa on edelleenkin ensisijaisesti kuntien tahdosta, tavoitteista ja resursseista riippuvainen. Julkisen vallan velvollisuus on kannustaa toiminnan jatkamista, kehittämistä ja laajentamista muillekin paikkakunnille. On selvitettävä, miten kannustus annetaan sekä mahdollisuudet toiminnan konkreettiseen tukemiseen.

Kestävän liikenteen kehittäminen on uutta toimintaa Suomessa. Se ei edisty ilman asiaan vihkiytyntä osajaa ja hänen myötävaikuttamaansa yhteistoimintaa. Tehtävässä tarvitaan jatkossakin *koordinaattori, kevytliikenneasiamies tai muu työstä vastaava tekijä*. Valta-kunnallisessa kehittämishankkeessa hän pitää yhteyttä myös valtioon ja muihin esimerkkikuntiin.

Pysyvässä tilanteessa tällainen henkilö on kunnan palveluksessa oleva virkamies tai projektivastaava. Luonnollista on, että hän kuuluu kunnan tai kuntayhteisön organisaatioon. Kestävän liikenteen kehittäminen kuuluu selvimmin kunnan liikennesuunnittelusta vastaavan henkilön toimenkuvaan. Virkoja täytettäessä *toimenkuvia pitäisi liikenteen ja liikkumisen*

suunnittelun osalta näin täsmentää. Toimenpide on yksi johtopäätös nykyisestä kestävästä liikenteen mallikuntatoiminnasta. Pienissä kunnissa ei ole mahdollisuutta erikoistua. Osaaja voi olla kuntien yhteinen ja hänen toimintansa liittyä seudulliseen yhteistyöhön.

Toiminnassa on haettu muillekin *kunnille sopivaa toimintamallia* tai -malleja. Esimerkillinen toiminta voi kohdentua mille vain kestävästä liikenteen osa-alueelle. Kunnat voivat valita kehittämisen alueen omien tarpeitten ja tavoitteiden mukaisesti. Alkuvaiheessa on pyritty osoittamaan tällaisia kehittämisen alueita ja luomaan välineitä toimintaan ja sen vaikutusten seurantaan.

Erilaiset kestävästä liikennettä ja etenkin pyöräily-ystävällisyyttä edistävät yhteenliittymät ja vertailujärjestelmät ovat muualla tätä päivää. Niissä mukanaolo auttaa oman tilan huomaamisessa ja kehittymiseen sitoutumisessa. *Prosessit toimivat kampanjaluonteisesti ja saavat yleensä ulkopuolisen rahoituksen.*

Muualla saadun kokemuksen perusteella Suomen pyöräilykuntien verkoston asemaa tulee nostaa ja sen toimintaan sitoutumista parantaa. Suomen Pyöräilykuntien verkosto on oikea taho markkinoimaan kestävästä liikenteen mallikuntatoimintaa jäsenkunnilleen. Kävelyä, pyöräilyä, liikuntaa ja esteettömyyttä edistävien tulee toimia yhdessä suuremman painoarvon saamiseksi kevyelle liikenteelle ja joukkoliikenteelle.

Kestävästä liikenteen kehittäminen kunnissa hakee vielä sisältöään ja toimintatapojaan. Kuntien ja seutujen joukkoliikenteen tukeminen on pitkään jatkunut LVM:n työmuoto. LVM:n kestävästä liikenteen mallikuntatoiminnassa on painotettu kevyen liikenteen edistämistä. LVM on pyrkinyt edistämään myös kuntien liikenneturvallisuutta rahoittaen liikenneturvallisuustutkimuksia ja pieniä esimerkillisiä turvallisuushankkeita. Parhailaan on käynnistymässä LVM:n esteettömyysstrategian toteuttaminen, johon liittyy mm. esteetön kunta -verkoston luominen. Mallikuntatoimintaa aloitetaan myös telematiikka-hankkeiden edistämiseksi. Todennäköisesti myös valtakunnallisen Teli-toimikunnan työ poikii hankkeita esimerkkikuntiin. Pilottikunta kuuluu jokaisen aikaansa seuraavan konsultin projektiin.

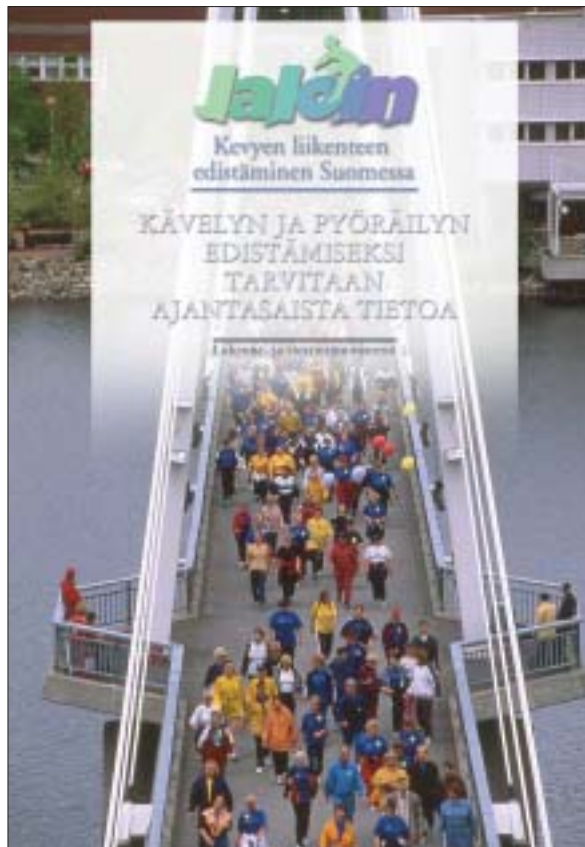


Kuva 41. Pyöräkatos on sovitettu muihin uusiin rakenteisiin yhteistyössä museoviraston ja rakennuslupaviranomaisten kanssa, Salon rautatieasema 2002.

Valtakunnan tasolla tarvitaan koordinointia saman toimialan yhteistyössä kuntien kanssa. Kaikilla on edistettävänä siivu kestävästä liikenteestä. Yksi kunta voi olla usean sovelluksen koekaniinina. Hankkeita organisoivien tulisi olla niistä tietoisia. Esimerkkikuntatoiminta voisi olla yhteisen käsitteen ja nimitysten mukaista. Hyvä tavoite on, että kunnassa on yhteinen foorumi, jossa käsitellään erilaisia kestävän liikkumisen hankkeita.

LVM on oikea taho olemaan aloitteellinen kestävän liikenteen *toiminnan* organisoimiseksi kunnissa. Toimintasuositus on tehtävissä kestävän liikenteen mallikuntatoiminnasta saatujen kokemusten perusteella. Toiminnan suunnittelu yhteistyössä Suomen Kuntaliiton kanssa osoittaa julkisen vallan kannustusta asialle. Edelleen Suomessa tarvitaan arvovaltainen *kansallinen foorumi*, jossa käsitellään kestävän liikenteen kehittämistä koko laajuudessaan. Uusien asioiden eteenpäin viemisessä ministeriön arvovalta ja sen hallinnon tuki on luonteeltaan henkistä, jota etenkin pienemmät kunnat tarvitsevat. Kannustimena toimii myös kestävän liikenteen sisällyttäminen koulutus ja tutkimusohjelmiin.

Liikenneinvestointien *teemapaketit* ovat tulossa käyttöön vuoden 2005 alusta valtion talousarviossa. Jaloin-hanke esitti, että LVM käyttäisi osan kevyen liikenteen teemapakettilä rahoituksesta kestävän liikenteen hyväksi toimivien kuntien esimerkillisiin ja innovatiivisiin hankkeisiin. Ministerityöryhmän esityksen mukaan kevyen liikenteen teemapaketilla parannetaan koulumatkojen turvallisuutta 50-60 maaseututaajamassa. Eräänä mahdollisuutena on tutkittava *EU-rahoituksen saamista* Suomen kestävän kehityksen ohjelmaan kuuluvaan toimintaan.



Kuva 42. Kestävää liikennettä edistetään parhaiten esimerkkiä näyttämällä, Jyväskylä 2001.

6.5 Suositus kunnille toimintamalliksi kestävän liikenteen hyväksi

Kevyen liikenteen edistämiseen painottuva työ voi laajentua asteittain laaja-alaisemmaksi kestävän liikenteen mallikuntatoiminnaksi. Mallikuntatoiminta on kuntien ja valtionhallinnon liikennesektorin panos Suomen kestävän kehityksen kumppanuusohjelmaan, jossa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa toteutetaan kestävän kehityksen kannalta hedelmällisiä toimintamalleja. LVM ja sen yhteistyötahot tekivät Jaloin-hankkeen puitteissa suosituksen kunnille toimintamalliksi kestävän liikenteen edistämiseksi. Yleiset toimintaperiaatteet ovat seuraavat:

- Kunta näkee tarpeelliseksi jatkaa tai käynnistää liikenteen kehittämisen kestävän liikenteen periaatteita soveltaen. Kunnan tahtotila on lähtökohtana.
- Kevyen liikenteen, kuten joukkoliikenteen ja autoliikenteenkin, kehittäminen perustetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sitä edeltävään suunnitteluun, jossa liikennettä ja liikkumista on tarkasteltu kestävän liikenteen näkökulmasta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa täydentävät eri liikennemuotoja ja eri näkökulmia painottavat erillissuunnitelmat, jotka nivotaan yhteen toisiaan täydentäviksi suunnitelmiksi.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisessa vaikutetaan kaikkien tavoitteiden hyväksi. Suunnittelussa voidaan painottaa määrääjain eri näkökulmia, kuten liikenneturvallisuutta, kevyttä liikennettä, esteettömyyttä, liikenneympäristöä tai yksittäisiä väylähankkeita.
- Kunnassa on sen eri hallintokuntien ja eri yhteistyötahojen edustajista koostuva työryhmä, jonka tehtävänä on edistää kestävän liikenteen suunnitelmien toimenpiteiden toteuttamista. Kaavoitus on tärkein teknisen toimen yhteistyökumppani. Muut toimijatahot ovat taloustoimi, sosiaali- ja terveystoimi, liikuntatoimi ja koulutoimi. Työryhmän kokoonpano voi vaihdella kulloinkin edistettävänä olevasta asiasta riippuen. Ulkopuoliset sidosryhmät voivat täydentää sisäistä toimintaa. Jo olevien työryhmien toimintaa aktivoidaan ja käytetään hyväksi. Useita samanaikaisia ja päällekkäisiä aihepiirejä edistäviä työryhmiä on syytä välttää. Kokonaisuuden ohjaaminen on oleellista.
- Kunnassa tarvitaan liikennesuunnittelun, kevyen liikenteen suunnittelun tai liikennesuunnittelun erikoisalueiden osaamista ja asian hyväksi toimimista, jossa myös vastuut on määritelty. Pienet kunnat voivat järjestää palvelut yhteisinä. Näiden henkilöiden tehtävänä on myös pitää yhteyttä toisten kuntien tekijöihin ja valtion edustajiin.
- Kunta pitää hankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa jatkuvasti yhteyttä valtion hallintoon ja tällä taholla ilmeneviin toiminnallisiin ja taloudellisiin yhteistyömahdollisuuksiin. Niiden toiminnan painopiste vaihtelee ja luo siltä pohjalta erilaisia toteuttamismahdollisuuksia. Kunnat voivat olla aloitteellisia yhteistyöhön valtiovaltan suuntaan.

Toiminnan taustalla on näkemys siitä, että valtiovallalla on oma johtamistehtävänsä ja tilanteista riippuva taloudellinen mahdollisuus osallistua kestävän kehityksen liikenteen edistämiseen. Suomessa tarvitaan myös aiheeseen liittyvää koulutus- ja tutkimustoimintaa koulutus- ja T&K-ohjelmiin liittyen. Suomen Kuntaliitto ja Suomen Pyöräilykuntien verkosto markkinoivat ja tukevat kestävän liikenteen mallikuntatoimintaa kunnissa.

7 KÄVELY- JA PYÖRÄILYPOLITIikka SUOMEEN



7.1 Miten nyt meillä mennään?

Valtakunnallinen kevyen liikenteen Jaloin-hanke on toiminut kevyen liikenteen edistäjänä kansallisella tasolla. Hanke on perustunut LVM:n kävelyä ja pyöräilyä sekä niiden tutkimusta käsitteleviin ohjelmiin vuodelta 2001. Ohjelmat ovat ehdotuksia liikennepoliittisiksi asiakirjoiksi. Millään päätöksellä niitä ei ole sellaisiksi hyväksytty. Ohjelmat koskevat useita toimijatahoja, kuten muita ministeriöitä, ministeriön hallinnonalan laitoksia ja lisäksi koko kuntakenttää, mikä vaikeuttaa niiden käsittelyä ja päätöksentekoa valtionhallinnossa. Samasta syystä jää epäselväksi, mikä on LVM:n rooli ja vastuu ohjelmien toteuttamisessa. Ohjelmien kirjoittaminen yhteistyössä toteutettavaksi ei poista tarvetta olla sellainen myös omalle toiminnalle.

Jaloin-hanke on toiminut vapaaehtoisen vaikuttamisen keinoja käyttäen eikä siitä sellaisena ole ollut malleja käytettävissä. Toiminta on ollut haastavaa ja opettavaista. Kevyen liikenteen edistäminen on jatkuvaa toimintaa, mutta Jaloin-hanke on määräaikainen. Jaloin-hankkeen kokemuksia voi käyttää hyväksi kevyen liikenteen edistämisen jatkamisessa LVM:n toimesta.

Vastuullinen toimijataho tarvitsee oman toimintapolitiikan seurattavine tavoitteineen ja toimenpiteineen. Sen vuoksi LVM:n kävely- ja pyöräilypoliittiset ohjelmat on päivitettävä ja toiminnan jatkuvuus näiden liikennemuotojen hyväksi turvattava. Valtiovallan rooliin kuuluu kannustaminen, koulutus, tutkimus- ja kehittämistoiminta, valtakunnalliset suunnitelmat ja niiden käynnistäminen, tiedon ylläpito ja markkinointi, sekä henkisten resurssien kehittäminen. Ministeriön tasolla kevyt liikenne integroidaan osaksi muuta liikennepoliittikkaa. Kansalliset tavoitteet luovat pohjan kuntien ja paikallishallinnon toiminnalle. Kevyen liikenteen kehittämisessä on oleellista yhteistoiminta kuntakentän kanssa ministeriön oman hallinnonalan laitosten rinnalla.

7.2 Tilanne muissa Euroopan maissa

Jalankulku ja myös pyöräily ovat olleet mukana Euroopan kaupunkien ja kuntien paikallisessa liikennepolitiikassa ja -suunnittelussa erilaisin painotuksin. Kevyen liikenteen huomioonotto valtakunnallisessa liikennepolitiikassa on uudempaa kehitystä.

Pyöräilyllä ja jalankululla on vanhastaan vankka jalansija Hollannin ja Tanskan liikennepolitiikassa. Ruotsin liikenneministeriö on integroimassa kevyen liikenteen strategiaansa osaksi muuta liikennepolitiikkaa. Ruotsin Tiehallinto siirtää painopistettä teiden rakentamisesta liikenteen hallintaan.

Viime vuosina myös muut maat ovat tiedostaneet kevyen liikenteen merkityksen kestäväen kehityksen kannalta. Ranskassa ilmansuojelulaki on tehnyt liikkumisen ohjaussuunnitelmien teon pakolliseksi. Pyöräilyn edistäminen on noussut niissä tärkeään asemaan. Englanti on hyväksynyt kansallisen pyöräilystrategian vuonna 2001. Sitä toteuttamaan on nimetty vuonna 2001 kansallinen toimeenpanoelin, jota alueelliset kevyen liikenteen edistämörganisaatiot avustavat.

Sveitsi on laatimassa perusteelliseen asiantuntijaselvitykseen pohjautuvaa kansallista pyöräilystrategiaa, joka tulee hallituksen ja parlamentin päätettäväksi vuoden 2004 alussa. Tšekissä on käynnissä sama prosessi. Vastaavaa kehitystä tapahtuu muissakin maissa.



Kuva 43. Pyöräiliikenne on tulossa jalankulun rinnalle EU-maiden kansalliseen liikennepolitiikkaan, Pariisi 2003.

7.3 LVM:n kävely- ja pyöräilystrategian sisältö

LVM:n henkilöliikenneyksikkö näki Jaloin-hankkeen loppuvaiheessa tarpeelliseksi käynnistää ministeriön kävelyn ja pyöräilyn strategiaa vastaavan asiakirjan tekemisen. Oleellista on, että ministeriössä on yhteinen näkemys avoimiin kävelyä ja pyöräilyä koskeviin kysymyksiin ja niiden sisällyttämiseen osaksi ministeriön strategista suunnittelujärjestelmää. Riittävän korkealla tasolla tehty periaatepäätös kevyen liikenteen politiikasta tukee sen toteutumista valtion hallinnossa ja myös kunnissa.

LVM selkeyttää omia tavoitteitaan

LVM on viime vuosina laatinut kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien lisäksi muitakin liikenteen osa-alueita koskevia strategioita ja ohjelmia, joissa kävely ja pyöräily ovat mukana. Tällaisia ovat esteettömyyttä, liikenneturvallisuutta sekä eräät yleisiä liikenneväyliä koskevat strategiat. Ne ovat valtakunnallisia asiakirjoja ja koskevat useita toimijoita. LVM:ssä niiden valmistelu ja toimeenpano kuuluu usealle yksikölle. Strategioissa on samoja elementtejä, jotka koskevat kannustusta, tutkimusta, koulutusta, yhteistyötä ja sen organisointia kuntien kanssa. Osat olisi sovitettava yhteistyössä yhteen ministeriön toiminnan kanssa. Jaloin-hanke on valottanut mahdollisuuksia ja rajoituksia tälle toiminnalle.

LVM:llä on oma rooli tavoitteiden toteutuksessa

Kunnilla ja Tiehallinnolla on avainasema kävelyn ja pyöräilyn edistämässä ja olosuhteiden kehittämässä käytännössä. LVM:n johtava vastuu on yleisellä tasolla. Omassa strategiassa se on määriteltävissä tarkemmin ja esiteltävissä muille ministeriöille ja oman hallinnon alan organisaatioille. Jaloin-hankkeessa ovat yhteistyökumppaneina olleet YM, STM, OPM, MMM, KTM, Tiehallinto, Ratahallintokeskus, Suomen Kuntaliitto, Liikenneturva ja eräät kaupungit.



Kuva 44 . Elinkaarimalli on otettu uudeksi käsitteeksi liikennepolitiikkaan, Oulu 2002.

Ohjelmien toimenpiteet määritellään omaan toimintaan

LVM:n määräaikaisessa Jaloin-hankkeessa valittiin laajoista kävely- ja pyöräilypoliittisista ohjelmista keskeisimmät keinot ja toimenpiteet työssä käytettäväksi ja edistettäväksi. Niissä saatuja kokemuksia ja tuloksia on esitelty tässä raportissa. Tulosten perusteella voidaan lähteä arvioimaan, mitkä toimenpiteet ja tavat toimia valitaan ministeriön vastuulle Jaloin-hankkeen jälkeen. Yhteistoimintaa edellyttävien toimenpiteiden vastuut osapuolten kesken määritellään. Myös LVM:n yksiköiden ja vastuuhenkilöiden välinen tiedonkulku ja yhteistyö on tärkeää.

Seurantaa ja jatkuvaa kehittämistä tarvitaan

Nykyisin painotetaan seurannan järjestämistä ja jatkuvaa kehittämistä saatujen tulosten avulla. Toiminnalle asetetut selkeät tavoitteet ja toimenpiteiden priorisointi auttaa seurannassa. Konkreettinen vaikutusten mittaaminen on yleisellä tasolla toimittaessa vaikeaa. Jaloin-hankkeessa on pantu alulle kevyen liikenteen edistämisen vaikutusten arvioinnin kehittäminen. Yksi ministeriön liikennepolitiikan osa-alue on arviointimenettelyjen käyttöön ottaminen ja edelleen kehittäminen LVM:n toiminnassa ja yleisesti.

LVM:n tutkimus- ja kehittämistoiminta määritellään

LVM käynnisti ohjelmoidun kävelyn ja pyöräilyn tutkimus- ja kehittämistoiminnan vuonna 2001. Toiminta pohjattiin tällöin valmistuneeseen LVM:n kevyen liikenteen tutkimusohjelmaan. Kolmivuotisen toiminnan projektit ovat pääosin valmistuneet ja niiden tulokset kerrottu. Tutkimus- ja kehittämistoiminnan arviointiin sisältyy myös ehdotus toiminnan jatkamisesta, toimintaperiaatteista ja painopistealueista. Ehdotus on laadittu täsmennettäväksi LVM:n kevyen liikenteen toimintapolitiikassa ja sisällytettäväksi vuosittain laadittavaan LVM:n tutkimusohjelmakokonaisuuteen.

LVM:llä avaintehtävä yhteistyön organisoimisessa

LVM:n avaintehtävä on yhteistyön organisoiminen kävelyä ja pyöräilyä edistävien päätoimijoiden kesken. Viiden viimeisen vuoden aikana yhteistyötä on tehty LVM:n kävely ja pyöräilypoliittisten ohjelmien laadinnassa, esteettömyysstrategian luomisessa ja Jaloin-hankkeen yhteydessä. Tärkeimpinä yhteistyömuotoina ovat olleet erilaiset johto-, ohjaus- ja projekti-ryhmät ja niiden organisoima toiminta. Tärkeä ministeriöitten, keskushallintojen ja kuntienkin välinen yhteistoiminta on tapahtunut näissä puitteissa. Kevyttä liikennettä ei nykyään käsitellä missään arvovaltaisessa ylätasoinen toimielimessä. Yhteistyö LVM:n eri yksiköiden kehittämishankkeiden välillä on ollut linkkiviranhaltijain tai koordinaattorien varassa. Tähän saakka saatujen kokemusten perusteella on hyvä mahdollisuus ottaa käyttöön pysyväisempiä ja systemaattisempia yhteistoimintamuotoja.

Kestävän liikenteen edistämistä kunnissa tuetaan

Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta on uusi yhteistyömuoto valtionhallinnon sekä kuntien ja paikallishallinnon kesken. LVM:n kannanotto toiminnasta saatuihin kokemuksiin ja niiden perusteella tehtyihin esityksiin toiminnan jatkamisesta on tärkeä ja ajankohtainen kestävä liikennesuunnittelua ja sen käytäntöön soveltamista painottavassa työssä. Samalla on selvitetävä, miten kestävä liikennettä edistävä esimerkkitoiminta esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden ja liikenteen hallinnan parantamiseksi liitetään yhteen. Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta palvelee kuntien verkottumista liikenneasioiden hoidossa. LVM:n

tukema Suomen Pyöräilykuntien verkosto on hyvä taho markkinoimaan hyviä käytäntöjä verkoston piirissä.

Viestintä ja markkinointi osaksi pysyvää toimintaa

Kevyen liikenteen viestintä ja markkinointi on ollut tärkeä osa Jaloin-hankkeen ja sen projektien toimintaa kestävästi liikenteen mallikunnat mukaan lukien. Työtavoissa ja toiminnan ajoituksessa on pyritty suunnitelmallisuuteen. Työssä on nähty mahdollisuudet ja myös niiden rajoitukset. Viestintä ja markkinointi ovat tapahtuneet pääosin hankkeen ja projektien puitteissa ja nimissä. Myös tätä työsarkaa voi jatkaa ja selvittää, miten se liittyy osaksi ministeriön pysyvää hallintoa.

7.4 Yhteistyötahot kantavat vastuuta

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tapahtunut tässä hankkeessa eri hallinnonalojen edustajista koostuneen yhteistyöryhmän johdolla. Yhteistyötahoilla on myös niiden omaa toimintaa ohjaavat tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Jaloin-hankkeen päättyessä on vuoden 2001 kävely- ja pyöräilypoliittisten ohjelmien toteutuneisuus tarkistettavissa. Osa ohjelmien keinoista on vielä käyttämättä. Seuraavassa on esitetty yhteenveto yhteistyöryhmässä edustettuna olevien tahojen näkemyksestä tavoitteistaan ja keinoistaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi jatkossa:

Ympäristöministeriö ohjaa kaavoituksen ja lainsäädännön kehittämällä

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden edistäminen tukee monia ympäristöministeriön tavoitteita: yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, kestävästi kehityksen mukaisen liikennejärjestelmän edistämistä ja terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön luomista. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteilla on tärkeä merkitys yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän saamiseksi vähemmän henkilöautosta riippuvaiseksi. Eiheässä yhdyskunnassa kävely- ja pyöräily-yhteydet on mahdollista saada kattaviksi ja laadukkaiksi palvelujen ollessa lähellä. Hyvän elinympäristön yhtenä elementtinä on liikkumisen valinnanvapaus. Tämä tarkoittaa mm. turvallisten, esteettömien ja viihtyisien kevyen liikenteen yhteyksien käyttömahdollisuutta. Ympäristöministeriö tukee osaltaan edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamista kaavaohjauksella, opastuksella ja lainsäädäntöä kehittämällä.

Sosiaali- ja terveysministeriö ja sen terveyttä edistävän liikunnan neuvottelukunta painottavat toiminnallaan terveysliikunnan tärkeyttä kaavoituksessa ja ympäristön suunnittelussa.

STM pitää tärkeänä kansalaisten tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien parantamista arkiympäristössään. Erityistä huomiota tulee kiinnittää lasten ja vanhusten sekä erityisryhmien turvallisen liikkumisen edellytysten kehittämiseen. Turvallinen ja esteetön lähiliikkumisympäristö tarjoaa kävely- ja pyöräilymahdollisuuden arkiliikkumisessa kouluun, töihin, asioille ja vapaa-ajan harrastuksiin. Tämä näkökulma tulee saada nykyistä vahvemmin osaksi kaavasunnittelua niin, että suunnittelun tavoitteiden asettamisessa ja kaavojen vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon terveysliikunnan tarpeet.

STM pitää tärkeänä liikunnallisen elämäntavan syntymistä ja sen tukemista koko elämänsäajan ajan. Siten päiväkotien, koulujen, oppilaitosten, työpaikkojen ja palvelulaitosten

ympäristöjen turvallisuutta, virikkeellisuutta ja esteettömyyttä tulee parantaa. Nämä lähtökohdat ovat keskeisiä myös ulkoilualueiden ja puistojen kehittämisessä. Edellä mainitut näkökulmat linjaavat myös STM:n alaisen terveyttä edistävän liikunnan neuvottelukunnan työtä ja kehittämishankkeiden sisältöä. STM jatkaa liukastumistapaturmien ehkäisemiseksi aloitettua työtä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

Opetusministeriön poikkihallinnollisissa ohjelmissa on useita projekteja terveyttä edistävän liikuntaympäristön kehittämiseksi

Opetusministeriön toiminta liikunnan olosuhteiden edistämiseksi jatkuu Kunnossa kaiken ikää ja Terveyttä edistävän liikunnan -ohjelmissa. Molemmat ohjelmat ovat ministeriöiden välisiä poikkihallinnollisia ohjelmia. Konkreettisia projekteja ovat Liikunta kaavoituksessa ja yhdyskuntasuunnittelussa sekä Lähiliikuntapaikat ja kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina. Kävely ja pyöräily ovat keskeisiä suomalaisten harrastamia liikuntamuotoja ja niiden olosuhteiden kehittäminen ohjelmien puitteissa on tärkeää.

Liikunta kaavoituksessa -projektin tavoitteena on hahmotella liikuntakaava, jossa matkat liikuntapaikoille omassa kunnassa tulisi voida suorittaa ilman yksityisautoa. Lähiliikuntapaikkojen osalta ovat kohteena koulupihat, joita on tarkoitus kehittää varustukseltaan kouluisten "työpaikkaliikuntapaikoiksi". Projektissa tarkastellaan myös koulun saavutettavuutta kevyen liikenteen väyliä käyttäen. Sitä edesautetaan lisäksi koulupihojen pyörien säilytystä kehittämällä. YLE:n liikuntaympäristöt -ohjelmassa tullaan esittelemään pyöräilyn ja kävelyn merkitystä kuntoliikuntamuotona.

Tiehallinto haluaa parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita

Tiehallinnon vastuulla on tänä päivänä liki 5000 km kävelyn ja pyöräilyn tarkoitettuja erillisiä väyliä. Lisäksi jokainen tie, moottori- ja moottoriliikenneteitä lukuun ottamatta, palvelee myös kevyttä liikennettä.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi sidosryhmät toivovat ennen kaikkea uusien väylien rakentamista. Tarveselvitysten, joissa kuntien toiveet erityisesti painottuvat, mukaan väylien kilometrimäärä tulisi kaksinkertaistaa. Nykyiseen kevytväylien hoidon tasoon, jota muutama vuosi sitten nostettiin, ollaan melko tyytyväisiä. Hoidon ongelmat ovat liittyneet matkaketjussa lähinnä pysäkkialueisiin, lumenpoistoon katoksista ja katosten puutteista tai pyörien säilytysmahdollisuuksien puutteista.

Nykyisillä rahoitusresursseilla ja erityisesti niiden nykyisellä suuntaamisella väylien rakentaminen tarpeiden mukaisesti kestää yli sata vuotta ja tarpeet ovat jatkuvassa kasvussa asutuksen edelleen voimakkaasti hajaantuessa. Tiehallinnon omassa intressissä on osallisena maankäytön suunnitteluun toimia eheytyvien yhdyskuntarakenteiden puolesta maakäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Silti tarpeellisten uusien väylien rakentamiseksi tarvitaan LVM:n strategista ohjausta määrärahojen suuntaamiseksi tai uusien rahoituskeinojen löytämistä esim. teemahankkeiden myötä. Kuitenkaan erillisten väylien rakentaminen ei ole ainoa oikea ja yksinään toimiva ratkaisu. Kevyen liikenteen olosuhteita tulee taajamissa ja niiden lievealueilla parantaa erityisesti liikenneturvallisuusmielessä liikenteen rauhoittamisella: nopeusrajoituksin ja niitä tukevalla tiedotuksella ja markkinoinnilla.

Jaloin-hanke on tuonut tietoa ja uusia toimintatapoja. Muutaman vuoden kestävä hanke ei kuitenkaan ole kyennyt vielä läpäisemään käytäntöä. Vaikka hankkeen olemassaolo on melko hyvin tiedostettu Tiehallinnossa, ei sen tulokset ole levinneet riittävästi. Usein tieto ja uuden oppiminen on jäänyt vain niiden osalle, jotka ovat henkilökohtaisesti osallistuneet johonkin projektiin. Aikaa ei ole ollut seurata hanketta yleisesti tai edes aina muistaa sitä, kun käytännön työssä on haluttu edistää kävelyä ja pyöräilyä. Jaloin-hankkeen "jalkauttaminen" on todella suuri haaste. Tähän jälkihoitoon Tiehallinto toivoo LVM:n panostavan ja nostavan kävelyn ja pyöräilyn arvostuksen tasaveroiseksi liikennemuodoksi muiden kulkumuotojen rinnalle.



Kuva 45. Kevyen liikenteen edistämässä ei ole syytä synkkyyteen, Oulu 2000.

Liikenneturva aktivoi kansalaisia ja viranomaisia ottamaan jalankulun ja pyöräilyn edistämisessä liikenneturvallisuuden huomioon

Liikenneturva korostaa jalankulun ja pyöräilyn edistämisessä sitä, että eri toimenpiteiden turvallisuusvaikutukset arvioidaan ja otetaan huomioon niitä toteutettaessa. Omalta osaltaan Liikenneturva haluaa osallistua asiaan liittyviin viestintä- ja koulutushankkeisiin liikenteen nollavision hengessä. Liikenneturva aktivoi kansalaisia reagoimaan paikallisiin vaaranpaikkoihin ja ongelmiin. Valmisteluun lähiaikoina tulevassa valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa Liikenneturva haluaa painottaa kevyen liikenteen turvallisuuden edistämistä laaja-alaisena viranomaisten ja järjestöjen yhteistyönä. Liikenneturva jatkaa pyöräilykypärän ja heijastimien käytön seurantaa niitä koskevan valistustyön oikein kohdentamiseksi.

Suomen Kuntaliitto ottaa vastuulleen Jaloin-hankkeessa kesken jäänyttä toimintaa

Kuntien työ kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ylläpitämisessä ja kehittämisessä on jatkuva prosessi ja tulevaisuudessa entistä enemmän osa jokapäiväistä toimintaa. Suomen Kuntaliitto edistää kuntien toimintamahdollisuuksia, yhteistyötä ja elinvoimaa asukkaiden hyväksi. Yhtenä tavoitteena on kestävä elinympäristö. Siihen liittyen Kuntaliitto pyrkii omalta osaltaan levittämään tietoa Jaloin-hankkeen tuloksista ja hyvistä esimerkeistä kuntien työntekijöille ja päättäjille. Tärkeimpiä jatkotöitä on kunnossapitolain valmistuttua opastuksen aikaansaaminen kadulla tehtävien töiden koordinoinnista ja järjestämisestä niin, että kävelyn ja pyöräilyn tarpeetkin huomioidaan. Lisäselvyyttä tarvitaan myös rautatieliikenteeseen liittyvien kevyen liikenteen järjestelyjen, kuten väylien ja pyöräpysäköinnin toteutus- ja ylläpitovastuista eri toimijoiden välillä.

Helsingin kaupunki on tehnyt päätöksen pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelmasta

Sekä jalankulun että pyöräilyn olosuhteita parannetaan lähivuosina Helsingin keskustassa vähentämällä autoliikennettä katutasossa, laskemalla sen nopeuksia sekä lisäämällä jalankulkualueita ja pyöräteitä. Liikenneturvallisuutta parannetaan koko kaupungissa jatkamalla autoliikenteen rauhoittamista ja pyrkimällä nopeuksien kameravalvontaan. Kaupungin jo nykyiselläänkin varsin kattava pääulkoilureitistö pyritään saamaan valmiiksi.

Pyöräilyn monipuolista edistämistä jatketaan ja sitä tehostamaan on kaupunginhallitus perustanut vuonna 2002 uudelleen kaupungin pyöräilytyöryhmä Sykkelin. Siinä on jäseninä 11 eri hallintokuntaa sekä Helsingin Polkupyöräilijät ry:n edustaja. Työryhmän päätehtävänä on saada määrärahojen puitteissa toteutetuksi ajantasaistamansa Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma sekä tehdä myös muuten ehdotuksia pyöräilyn edistämiseksi. Ohjelman pääsektorit ovat pyöräliikenneverkon ja pyöräilyn oheispalvelujen, kuten pyöräpysäköinnin, parantaminen, valistus ja kasvatus sekä tiedotus ja markkinointi. Työryhmä toimii pyöräilyasioissa yhteyden pitäjänä ja vaikuttajana sekä kaupunkilaisiin että kaupungin hallintoon. Työryhmän raportoi työstään kaupunginhallitukselle vuosittain.

Helsingissä on tekeillä koko kaupungin kattava esteettömyyssuunnitelma, jota tullaan vaiheittain toteuttamaan.

Imatran kaupunki vaikuttaa kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla

Imatran vuonna 2004 valmistuneessa yleiskaavassa "KESTÄVÄ IMATRA 2020" on yhtenä tavoitteena kevyen liikenteen osuuden lisääminen ja kevyen liikenteen järjestelmän kehittäminen erityisesti arkiliikunnan edistämisen näkökulmasta. Yleiskaavan keinoina tässä ovat uusien merkittävien yhteyksien lisääminen ja kaupunkirakenteen kehittäminen kevyen liikenteen kannalta edullisemmaksi. Kevyen liikenteen osuus Imatran liikenteestä on vähentynyt 34 %:iin, mutta sitä pyritään nyt määrätietoisesti kääntämään kasvuun.

Imatran Liikenne 2000 -ohjelmassa esitettiin rakennettavaksi runsaasti uutta kevyen liikenteen verkkoa. Sen lisäksi kevyen liikenteen turvallisuutta esitettiin parannettavaksi nopeusrajoitusjärjestelmän ja rakenteellisten keinojen avulla sekä kunnossapitoa kehittämällä. Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tavoitteeksi asetettu kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen verkostoa voimakkaasti kehittämällä. Kesällä 2003 allekirjoitetussa aiesopimuksessa on yhtenä kohtana kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen yksilöityine kevyen liikenteen yhteyksineen.

Tampereen kaupunki toteuttaa uusia kevyen liikenteen yhteyksiä keskustaan ja tekee esteettömyyselvityksen

Kevyen liikenteen verkoston kehittämisen painopiste on keskustassa, jossa toteutetaan vuonna 2002 valmistuneessa kevyen liikenteen kehittämissuunnitelmassa esitettyä verkkoa. Toteutuksessa on Tammerkosken itäreunaa myötäilevän väylän kehittäminen rakentamalla Satakunnankadun alittava kevyen liikenteen tunneli ja siihen liittyvä väyläosuus Tampellan suuntaan.

Ensi vuoden toteutusohjelmaan pyritään saamaan ainakin Tammerkosken ylittävä siltaosuus Tampellan ja Finlaysonin alueiden välille. Myös rautatien alittavan Rongankadun tunnelin suunnittelua jatketaan pyrkimyksenä saada hankkeen edellyttämä asemakaavoitus edistymään. Nämä kaikki hankkeet ovat kustannuksiltaan merkittäviä. Erityisenä käynnistyneenä suunnittelukohteena on vielä todettava keskustan kevyen liikenteen esteettömyyselvitys.

Vaasan kaupunki panostaa kävelykeskustaan

Vaasan kävelykeskustan toteuttamista jatketaan huhtikuussa 2004 ja alue valmistuu vuonna 2006, jolloin kaupunki täyttää 400 vuotta. Rakentaminen maksaa 2,5 miljoonaa euroa. Rakentamista edeltävänä toimenpiteenä valmistui marraskuussa 2003 torinalaisen pysäköintilaitoksen laajennus, joka sijoittuu osittain kävelykadun alle. Kun lisäksi otetaan huomioon lähiympäristön liikekiinteistöjen saneeraustoimenpiteet, kaupungin keskustan kehittämiseen sijoitetaan noin 20 miljoonaa euroa.

Lopputuloksena on lupa odottaa laajaa, laadukasta ja esteetöntä, autoista vapaata kävelykatuympäristöä. Tätä varmistamaan on kaupunki yhdessä kiinteistönomistajien kanssa perustanut Vaasan Torilämpö -osuuskunnan, joka vastaa alueen lumentsulatusjärjestelmän toteuttamisesta ja ylläpidosta, myöhemmin mahdollisesti myös puhtaanapidosta.

Kävely- ja pyöräily-ympäristön laatua parannetaan myös laajemmalla keskustan 10 korttelia käsittävällä alueella. Tätä varten on laadittu toimenpideohjelma "Esteetön keskustaluokka, esteettömät ja turvalliset jalkakäytävät ja kevyen liikenteen väylät". Lisäksi keskustan tuntumassa olevat puutteelliset pyöräily-yhteydet rakennetaan liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisesti.

Vaasan matkakeskusta suunnitellaan noin 100 metrin päähän kävelykadusta ja näiden välinen katuyhteys toteutetaan kävelypainotteisena. Esteettömyys on luonnollisesti lähtökohdiana matkakeskushankkeessa. Matkakeskuksen kautta saadaan uusi rautatien ylittävä kävely-yhteys Klemetilän kaupunginosaan, joka on tulevaa keskustan laajenemisaluetta.

Kävelykeskusta, uudet pyöräily-yhteydet ja matkakeskus sisältyvät keskeisinä hankkeina lokakuussa 2002 allekirjoitetun Vaasanseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimukseen.

Suomen pyöräilykuntien verkosto tukee pyöräilyn edistämistä viestinnän keinoin

Pyöräilykuntien verkosto on vuonna 1997 perustettu kunnallishallinnon, valtionhallinnon, Tiehallinnon ja muiden tahojen välinen yhteistyöverkosto. Verkoston toiminnan merkitys kasvaa Jaloin-hankkeen loppumisen myötä. Pyöräilykuntien verkosto tarjoaa tukea pyöräilyn edistämisessä. Tukemisen tärkein muoto on viestintä. Verkosto ylläpitää tiedonkulkua pyöräilyä ja muuta kevyttä liikennettä edistävien tahojen kesken.

Verkosto pyrkii rekisteröitymään yhdistykseksi vuoden 2005 alusta. Rekisteröityminen lisää toiminnan itsenäisyyttä ja kasvattaa sen painoarvoa kevyen liikenteen edistämisessä. Verkoston painoarvo kasvaa myös jokaisen uuden jäsenen myötä. Verkostolle voidaan luoda edellytykset ottaa ohjelmaansa kevyen liikenteen edistäminen nykyistä laajempaan.

Visionsa mukaan pyöräilykuntien verkosto kasvaa ja laajenee tärkeäksi vaikuttajaksi kevyen liikenteen edistäjänä Suomessa. Pyöräilyuutiset-lehti laajentuu yhä ammattimaisemmin toimitetuksi lehdeksi. Internet-sivusto (www.pyorailyuutiset.net) kehittyy monipuoliseksi pyöräilyn tietopankiksi. Sähköpostilista tulee olemaan tavallisten pyöräilijöiden, liikennesuunnittelijoiden, pyöräily- ja muiden kevyen liikenteen kehittämistä kiinnostuneiden järjestöjen aktiivinen tiedonvälityskanava. Verkosto muotoutuu yleisesti kuntasektorilla tunnetuksi tekijäksi, joka toimii aktiivisesti niin Suomessa kuin kansainvälisestikin.

Ratahallintokeskuksen tavoitteena on asemaympäristöjen toimijoiden hyvä yhteistyö asemien palvelutason parantamiseksi

Ratahallintokeskus tukee rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä ja edistää myös toimenpiteillään sujuvia matkaketjuja ja sellaisia liityntäliikennemuotoja, jotka lisäävät joukko liikenteen ja junan käyttöä. Liityntäliikenteen edellytyksiä tuetaan erityisesti osana työmatkaliikenteen matkaketjua.

Ratahallintokeskus on panostanut erityisesti kaupunkiratojen rakentamisen sekä asema- ja ratapihahankkeiden yhteydessä yhteistyössä kuntien kanssa pyöräpysäköintiin ja sujuviin liityntäyhteyksiin.

Hankkeissa on tärkeää huomioida riittävästi jo suunnitteluvaiheessa paitsi pyöräilijöiden tarpeet myös muiden liityntäliikennemuotojen vaatimukset. Liityntäliikennepaikkoja tarvitsevat pyöräilijät, henkilöautoilijat, bussit ja taksit. Sujuvat pyöräilyraitit asemille palvelevat useimmiten myös jalankulkijoita. Asemien liikkumisympäristön onkin sovelluttava kaikille junamatkustajille.

Yhtenä Jaloin-ohjelman tutkimus- ja kehittämiskohteena oli liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen Helsingin seudulla. Hankkeessa kokeiltiin erilaisia teline- ja katosmalleja ja uutena palveluna lukollisten pyöräkaappien käyttöä. Lisäivätkö uudet mahdollisuudet liityntäpyöräilyä, jää todettavaksi tulevina vuosina, kun telineiden ja kaappien käyttöä seu-

rataan. Asemilla tapahtuva pyöriin kohdistuva ilkivalta ja pyörävarkaudet edellyttävät myös uusia ratkaisuja. Turvallisuutta lisää mm. asema-alueiden kameravalvonta.

Kokemukset ovat osoittaneet, että liityntäliikennejärjestelyjen toteuttaminen vaatii tiivistä yhteistyötä asemien eri toimijoiden kesken sekä toimenpiteiden suunnittelun ja toteutuksen osalta. Erityisen tärkeää on sopia kunnossapidon vastuunjaosta. Joukkoliikenteen asemilla toimii nykyisin useita vastuullisia toimijoita. Yhteistyön merkitys korostuu radanpitäjän, kunnan ja liikennöitsijän välillä, sillä on sovittava, miten, minne ja kenen kustannuksella järjestelyt toteutetaan. Asioiden käsittely edellyttää aina erillisiä neuvotteluja eri osapuolten kesken, jotta löydetään kaikkia osapuolia tyydyttävä toteutusmalli.

Hyvinkää kehittää edelleen kattavaa kevyen liikenteen järjestelmäänsä

Kevyen liikenteen osuus Hyvinkään liikenteestä on noin 40 %. Tiivis kaupunkirakenne ja lyhyet etäisyydet ovat hyvä pohja kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen. Hyvinkäällä on perinteisesti ollut varsin kattava kevyen liikenteen verkosto. Kaupungin ydinkeskustaan sijoittuvat suurimmat puutteet, joiden poistamisessa on päästy hyvään alkuun Uudenmaankadun ja Hämeensillan väylien toteuttamisella. Kevyen liikenteen väylähankkeiden painopiste onkin tulevana vuosina keskustan epäjatkuvuuskohtien poistamisessa. Koko kaupunkia koskien ollaan laatimassa kevyen liikenteen väylien kehittämissuunnitelmaa.

Uusien asuinalueiden suunnittelussa ja katusaneerauskohteissa kevyen liikenteen tarpeet on otettu järjestelmällisesti huomioon tekemällä laadukasta, viihtyisää ja turvallista ympäristöä. Tätä toimintatapaa tullaan jatkamaan. Kaupungin teknisen keskuksen, ympäristökeskuksen ja liikuntatoimen kesken on sovittu kevyen liikenteen erilaisten kampanjoiden järjestämisestä.



Kuva 46. "Isoja kaloja kannattaa pyytää, vaikka niitä ei saisikaan." Kevyen liikenteen edistämässä on tulevaisuuden toivo, Oulu 1999.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Jaloin-hanketta ohjannut yhteistyöryhmä esittää työstään seuraavat johtopäätökset ja ehdottaa toteutettaviksi niihin sisältyvät jatkotoimenpiteet:

- Kävelyn ja pyöräilyn aseman ja merkityksen osoittaminen vaatii edelleen **erityishuomiota**, jotta se pysyisi mukana yhdyskuntien ja niiden liikennejärjestelmien kehittämisestä päätettäessä ja määrärahoja tähän toimintaan jaettaessa.
- Jaloin-hanke edustaa tässä tehtävässä uudenlaista **poikkihallinnollista työtapaa**. Se on osoittautunut myös onnistuneeksi useita osapuolia yhdistäväksi toiminnaksi. Työn jäsentelyä tutkimus- ja kehittämistoimintaan, valittujen kärkikeinojen edistämiseen, esimerkkitoimintaan sekä näitä kaikkia koskevaan viestintään voidaan pitää toimivana mallina.
- Kävelyä ja pyöräilyä edistetään hallinnonalojen yhteistyönä, jota varten tarvitaan sitä ohjaavat **yhteistyöelimet** valtakunnallisen ja paikallisen hallinnon tasoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee toiminnan jatkajan valtakunnallisella tasolla Jaloin-hankkeen päättymisen jälkeen.
- Jaloin-hankkeen loppuvaiheessa valmistuneiden tutkimusprojektien **tulokset on todettava ja varmistettava niiden hyödyntäminen** Jaloin-hankkeen päättymisen jälkeen. Toiminnan tuloksellisuutta on syytä arvioida ja menetelmiä siihen edelleen kehittää. Jaloin-hankkeessa on tähän mennessä kirjattu runsaasti erilaisia **käytännön vaikutuksia**, jotka on esitetty eri luvuissa ja yhtenä koosteena luvussa 5.2.
- Kävelyä ja pyöräilyä edistävän **tutkimustoiminnan jatkuminen** on turvattava osana liikenne- ja viestintäministeriön ja yhteistyötahojen vuosittaisia tutkimus- ja kehittämisohjelmia. **Keskeneräiset projektit** saatetaan loppuun ensisijaisesti. Toimintalinjat ensisijaisine projekteineen on esitetty tarkemmin luvussa 4.13.
- **LVM:n kävely- ja pyöräilypoliittisissa ohjelmissa esitettyjä keinoja** kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on sisällytettävä myös toimijatahojen vuosittaisiin työohjelmiin.
- **Kunnat ovat avainasemassa** kävelyn ja pyöräilyn edistämässä alueillaan. Tähän on erilaisia keinoja käytettävissä, joista yhdyskuntarakenteen kehittäminen on tärkeintä. Toiminnan tulee perustua **kestävän kehityksen mukaiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan** ja sitä täydentäviin erillissuunnitelmiin. Nykyistä laaja-alaisemman liikennejärjestelmäsuunnittelun käyttöönottoa on edistettävä.
- Valtion ja kuntien yhteistyön jatkuvuuden kannalta on tärkeää, että hyvin alkanut **kestävän liikenteen mallikuntatoiminta** jatkuu aloituskunnissa ja laajenee muihinkin kuntiin. Suositus kunnille tätä koskevaksi toimintamalliksi on esitetty luvussa 6.5.
- Valtiovallan vastuun määrittelemiseksi tarvitaan **liikenne- ja viestintäministeriön oma kävely- ja pyöräilypolitiikka** ja siitä tehty **päätös**, jossa ministeriön tavoitteet on selkeytetty ja rooli ilmaistu osapuolille. Toimintapolitiikassa on määriteltynä toteutettavien hankkeiden tärkeysjärjestys ja niiden seuranta. Ministeriö on avainasemassa sen hallinnonalan **yhteistyön organisoimisessa ja pysyväisempien työmuotojen** käynnistämässä kestävän liikenteen ja erilaisten liikennehankkeiden koordinoituna ohjaamisesta. LVM:n toimintapolitiikan sisältöä Jaloin-hankkeen kokemusten valossa on kuvattu luvussa 7.3.
- Jaloin-hankkeen yhteistyötahoilla on omat vastualueensa ja tavoitteensa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Useisiin tavoitteisiin sisältyy yhteistoiminnan näkökulma, mikä korostaa LVM:n johtavaa roolia yhteistyön hoitamisessa ja organisoimisessa. **Yhteistyötahojen toimintasuunnitelmat** edustavat merkittävää panostusta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Ne on esitetty luvussa 7.4.



Jaloin-tutkimushankkeiden ja kestävän liikenteen mallikuntatoiminnan raportteja kävelyn ja pyöräilyn edistämistoiminnassa käytettäväksi:

Alla luetellut raportit löytyvät osoitteesta: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Itäväylän seuturaitin parantaminen - pyöräilyn pääväylän kehittäminen pienillä toimenpiteillä. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2004:1. Helsinki, 2004. 57 s. <http://www.hel.fi/ksv/>.

Jaloin-ohjelman arviointi - suosituksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö. Tampereen teknillinen yliopisto. Raportti julkaistaan vuonna 2004.

Jyväskylän kevyen liikenteen laatukäytävä ja sen palvelutason määrittäminen.

Jyväskylän kaupunki, 2004. Julkaisematon raportti, lähde:

<http://www.jyvaskyla.fi/liikenne/kestava/laatukaytava/>.

Jyväskylän kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Timo Vuoriainen, Jyväskylän kaupunki. Julkaisematon raportti, 2004.

Kadulla tehtävät työt - lupamenettelyn kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 28/2002. Helsinki, 2002. 96 s.

<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/mietinnot/2002/b282002.htm>.

Kelimallin kehittäminen talvijalankulun turvallisuuden parantamiseksi - Väliraportti vuodelta 2003. Liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö. 5.3.2004.

Julkaistu sähköisenä: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Keravan kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Marko Mäenpää, Keravan kaupunki. Julkaisematon raportti, 2004.

Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta, lähtötilanne ja toimintasuunnitelmia

Jyväskylässä, Keravalla ja Lempäälässä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2003. Helsinki, 2003. 140 s.

<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/julkaisusarja/2003/jua0403.htm>.

Kevyen liikenteen edistämisen vaikutusten arviointi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2004. Helsinki, 2004.

Kevyen liikenteen edistämisen arviointi - tausta-aineisto. Liikenne- ja viestintäministeriö. 15.3.2004. Julkaistu sähköisenä: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteelliset vaikutukset. Diplomityö. Teknillinen korkeakoulu, Minna Kempainen. Espoo, 2004. 115 s.

Kevyen liikenteen ilmakuvaukset, I-vaihe: Jalusta. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, liikennesuunnitteluosasto. Julkaisematon raportti, 29.11.2002.

Kevyen liikenteen laskentojen kehittäminen - esiselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 30/2003. Helsinki, 2003. 76 s.

<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/mietinnot/2003/jub3003.htm>.

Keveyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina ja selvitys yhteistyömuodoista eri toimijoiden kesken. Raportti julkaistaan vuonna 2004. Projektin www-sivusto: <http://www.klipa.info/>.

Kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestelyjen vaikutus pyörien käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö, Oulun kaupunki, Kuopion kaupunki. 2002. 38 s.

Kokemuksia Jyväskylän, Keravan, Lempäälän ja Salon kestävän liikenteen mallikuntatoiminnasta 2002-2003. Liikenne- ja viestintäministeriö. Raportti julkaistaan vuonna 2004.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kylä- ja maisemateillä - Tausta-aineistoa. Ympäristöministeriö. 2003. Julkaistu sähköisenä: <http://www.tieliikelaitos.fi/jaloin/>.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kyläteillä. Vaihe 2. Ympäristöministeriö, Tiehallinto. Raportti julkaistaan vuonna 2004.

Kävelyosuuden lisääminen lyhyillä matkoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö, Oulun kaupunki. 2002. 39 s.

Lempäälän kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Jouko Niskanen, Lempäälän kunta. Julkaisematon raportti, 2004.

Liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishanke Helsingin seudulla. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 31/2003. Helsinki, 2004. 66 s.
<http://www.mintc.fi/www/sivut/dokumentit/julkaisu/mietinnot/2003/jub3103.htm>.

Omin jaloin - Elävä raitti kohtaamispaikkana. Yleissuunnittelun kohteina Ruukin Luohuan kylä, Sievin asemakylä ja Ylivieskan ydinkeskusta. Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisusarja A:34. 2004. www.ahiplan.airix.fi/tietopankki/index.psp.

Pyöräilyn liikenneturvallisuus Porissa. Diplomityö, Teknillinen korkeakoulu, Riikka Aaltonen. Espoo, 2002. 81 s. <http://www.pori.fi/rak/rak1/katuinfo/liikennearp.html>.

Pyöräilyreittiesitteiden ja reittikuvausten tekeminen. Pyöräilyreittiesitteiden www-sivut: <http://www.easyliving.fi/pyoraily/pyorailykartat.html>.

Pääkaupunkiseudun ulkoilukartan kehittämistutkimus. YTV, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2004:4. Helsinki, 2004. 116 s. http://www.ytv.fi/julkaisut/ulkoiluraportti_140404.pdf.

Salon seudun kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Sanna Salminen, Salon seutu. Julkaisematon raportti, 2004.

Suomen pyörämatkailun edistämishajelman laatiminen. Pyörämatkailureittityöryhmän alustava selvitys. 2004.

Talvipyöräilyn laajuus, sen esteet ja motiivit sekä terveysvaikutukset. Helsingin kaupunki, Oulun kaupunki, Rovaniemen kaupunki, Tiehallinto. 2003. 33 s.

Toimintamalli esteettömän ja turvallisen keskustan luomiseksi - Case Espoon keskus. Liikenne- ja viestintäministeriö, Espoon kaupunki. Raportti julkaistaan vuonna 2004.

Yksitystiet yleisten teiden keveyden liikenteen yhteyksinä - Opas kuntien ja Tiehallinnon käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö. Raportti julkaistaan vuonna 2004.

KUVALUETTELO

1 Kävelyn ja pyöräilyn asema Suomessa

2 Jaloin toiminnan kuvaus

Valokuva Espanjan Tarragonan vanhasta kaupungista 2004, Mauri Myllylä.

Kuva 1. Uutta pontta liikenteeseen. Jaloin-esitteen etusivu.

Kuva 2. Yhteistyökunnat Jaloin-hankkeessa.

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

Kuva 4. Yhteistoiminta on avun antamista. Skotlanti 2001, Mauri Myllylä.

Kuva 5. Liikennemuotojen kilpailu näkyy viestinnässä. Glasgow 2001, Mauri Myllylä.

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

3 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen käytännössä ja mahdollisuudet vaikuttaa

Tervaporvarin silta. Oulu 2002, Mauri Myllylä.

Kuva 7. Koko kunnan alueen kattava kevyen liikenteen verkosto on yhdyskuntarakenteen oleellinen osa. Oulu 1999, Mauri Myllylä.

Kuva 8. Ympäristö vaikuttaa viihtymiseen. Oulu 1999, Mauri Myllylä.

Kuva 9. Autojen läpiajolta suojattu katu voi toimia kevyen liikenteen pääreitit osana. Oulu 1999, Mauri Myllylä.

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

Kuva 11. Liikennekasvatus ja liikenneympäristön kehittäminen vaikuttavat tehokkaimmin yhdessä. Oulu 1999, Mauri Myllylä.

4 Tutkimus- ja kehittämistoiminta

Tutkijoita uudella pyörätiellä Lundissa 2002, Mauri Myllylä.

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

Kuva 13. Helsigin liikennettä ilmasta seurattuna. Helsinki 2001.

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

Kuva 15. Porin pyöräilyonnettomuuksien osuudet väistämissäännösten perusteella jaoteltuna.

Kuva 16. Hyvin toteutettu ympäristö opettaa kävelemään. Oulu 1997, Mauri Myllylä.

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

Kuva 18. Hyvä palvelu vaatii yksityiskohtaista suunnittelua. Esimerkki Helsingin Itäväylän seuturaitilta, Linea Konsultit Oy.

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

Kuva 20. Helsingin Aleksanterinkadun parantamistyö vuosina 2001-2003 koettiin haittana, mutta lopputulos edisti kestäväää liikennettä esimerkillisesti, Pia Salmi, LT-Konsultit Oy.

Kuva 21. Pyöräily on sääille ja vuodenajoille suhdanneherkkä liikennemuoto.

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

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

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

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

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

Kuva 27. Hyvännäköinen katos. Pyörät ovat suojassa nimikkopaikoillaan ja helposti liikenteeseen otettavissa. Lund 2002, Mauri Myllylä.

Kuva 28. Pyöräpysäköintitalo Lundin rautatieasemalla 2002, Mauri Myllylä.

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

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

5 Kärkikeinojen edistäminen

Lundin aseman pyöräpysäköintialue 2002, Mauri Myllylä.

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

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

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

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

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

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

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

6 Kestävän liikenteen mallikuntatoiminta ja muut esimerkkikohteet

Linja-autopysäkki Lundalenkenillä Lundissa 2002, Mauri Myllylä.

Kuva 38. Mallikuntatoiminnan tavoitteena on tuottaa hyviä malleja myös käytäntöön. Lund 2002, Mauri Myllylä.

Kuva 39. Valmis kevyen liikenteen laatukäytävä. Jyväsjärven rantaraitti 2003, Timo Vuoriainen.

Kuva 40. Pääliikenneväylistä erillinen kevyen liikenteen verkko on yhdyskuntarakenteen oleellinen osa. Siihen tähtäävää suunnittelua kannattaa kannustaa.

Kuva 41. Pyöräkatos on sovitettu muihin uusiin rakenteisiin yhteistyössä museoviraston ja rakennuslupaviranomaisten kanssa. Salon rautatieasema 2002, Sanna Salminen.

Kuva 42. Kestävää liikennettä edistetään parhaiten esimerkkiä näyttämällä. Jyväskylä 2001.

Kuva 42. Kestävää liikennettä edistetään parhaiten esimerkkiä näyttämällä. Jyväskylä 2001, Timo Vuoriainen.

7 Kevyen liikenteen politiikka Suomeen

Lenkkeilijöitä Korkeasaaren sillalla. Oulu 1999, Mauri Myllylä.

Kuva 43. Pyöräliikenne on tulossa jalankulun rinnalle EU-maiden kansalliseen liikennepolitiikkaan. Pariisi 2003, Mauri Myllylä.

Kuva 44 . Elinkaarimalli on otettu uudeksi käsitteeksi liikennepolitiikkaan. Oulu 2002, Mauri Myllylä.

Kuva 45. Kevyen liikenteen edistämässä ei ole syytä synkkyyteen. Oulu 2000, Mauri Myllylä.

Kuva 46. "Isoja kaloja kannattaa pyytää, vaikka niitä ei saisikaan." Kevyen liikenteen edistämässä on tulevaisuuden toivo. Oulu 1999, Mauri Myllylä.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN JULKAISUJA 2004

1. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan verkkopalvelustrategia
2. Alkolukkokokeilu. Alkolukkotyöryhmän mietintö
3. Lastauksen painotuksen vaikutus säiliöajoneuvon stabiilisuuteen
4. Digitelevisio edellytykset Internetin jakeluverkoksi. Mater-projekti
5. Liikennesektorin ympäristökäsikirja. Luonnos
6. Datasiirtopalveluiden hinnat 2003
7. Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004-2013. Ministerityöryhmän mietintö
8. Liikenneväyläpolitiikan linjauksia vuosille 2004-2013. Taustaselvitys
9. Riktlinjer för trafikledspolitiken i Finland för åren 2004-2013. Ministerarbetsgruppens betänkande
10. Strategy for the development and maintenance of Finland's transport infrastructure in 2004-2013
11. Liikennetelematiikan rakenteiden ja palvelujen t&k-ohjelma FITS. Henkilöliikenteen in-formaatio-ohjelma HEILI. Arviointiraportti
12. Nastarenkaan kuluttavuus yliajokokeessa ja imurimenetelmällä
13. Liikenteen optimaalisen hinnoittelun vaikutukset
14. Viestintälainsäädännön uudistamisen vaikutusten arviointi 2003
15. Ruoholahti-Matinkylä-raideyhteyden rahoitus- ja toimintaselvitys
16. Telepalveluyritysten rakenne ja toimintamahdollisuudet. Kansainvälinen vertailu
17. Trust in the New Economy. The Case of Finnish Banks
18. Satamassa tapahtuva vaarallisten aineiden kuljetus. Turvallisuusselvitys ja sisäinen pelas-tussuunnitelma
19. Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan kehittäminen
20. Tutkimus ja kehittäminen. Tulokset 2003
21. Suomen telemaksujen hintataso 2003
22. Liikenneväylien rakentamisessa käytettävien rakennustuotteiden hyväksyntämenettelyt
23. Yleisradio, julkinen palvelu ja sananvapaus
24. Mobiilipalvelumarkkinat Suomessa 2003
25. Yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen hallinnointi ja rahoitus
26. Toimialojen kuljetusintensiteetit
27. Rautatieviranomaisen perustaminen