



LAUSUNTO 10.1.2011

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Lausuntopyyntö LVM/2579/02/2010

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseksi strategiaksi 2020. Pyöräilykuntien verkosto ry kiittää mahdollisuudesta lausunnon antamiseen.

LAUSUNTO

Yleistä

Pyöräilykuntien verkosto pitää erittäin myönteisenä sitä, että kävelylle ja pyöräilylle laaditaan oma valtakunnallinen strategia ja toimintalinjaukset, joiden avulla ohjataan tulevaa toimenpideohjelmää. Onnistuessaan strategia tulee nostamaan kävelyn ja pyöräilyn niille kuuluvan asemaan ensisijaisina tulevaisuuden liikennemuotoina.

Käytettävissä olevien rahallisten ja muiden voimavarojen suuntaaminen on koko strategian avainkysymys, mutta uskomme sillä olevan merkitystä myös valtion tahdonilmauksena kuntien ja muiden toimijoiden suuntaan sekä osoituksena kävelyn ja pyöräilyn arvostuksen noususta yhteiskunnassa.

Kävely ja pyöräily ovat liikennejärjestelmän olennaiset osat, jotka tulee suunnitella jatkossa samalla huolella kuin julkinen liikenne tai henkilöautoliikenne. Pyöräilyliikenteen ja jalankulun järjestämiseen tulee jatkuvasti suunnata resursseja suhteessa niiden merkitykseen. Tulevaisuuden kaupunkiliikenteessä suunnitteluvalinnat pitää priorisoida: jalankulkijan pitää olla ensimmäinen, pyöräilijän toinen, julkisen liikenteen kolmas ja yksityisautoilun neljäs.

Seuraavissa kohdissa varsinaiset muutos- ja lisäysehdotukset luonnoksen tekstiin on kirjoitettu **punaisella**.

Sivu 5: Visio: Kävelyn ja pyöräilyn aika

Kommentti: Vision nimi on onnistunut ja kuvaa tavoiteltavaa muutosta liikkumistottumuksissa. Selvyyden vuoksi otsikkoon voisi lisätä vuosiluvun: *Visio 2020: Kävelyn ja pyöräilyn aika*

Sivu 5: Visio, 2. kappale

Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen.

Kommentti: Saavutettavuus pyöräillen kannattaa huomioida erikseen, koska se antaa lisää joustoa palvelujen sijoitteluun. Voitaisiin muuttaa muotoon: *...arjen lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.*

Sivu 5: Visio, 3. kappale

Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään itsenäisinä liikennemuotoina ja liikenneratkaisuissa ne otetaan ensisijaisina huomioon.

Kommentti: Voitaisiin lisätä seuraava virke korostamaan liikennejärjestelmätynön ja kaavoituksen merkitystä: *Kävelyn ja pyöräily ovat tasavertainen osa liikennejärjestelmää ja niiden edistäminen huomioidaan kaikissa yhdyskunta- ja liikennesuunnittelun prosesseissa.*

Sivu 5: Visio, 4. kappale

Liikunnan vähyydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä.

Kommentti: Tämä on loistava tavoite ja toteutuessaan myös kansantaloudellisesti erittäin merkittävä asia. Sen toteutumiseksi on kuitenkin välttämätöntä resurssien jakaminen uudelleen aivan oleellisesti nykyisestä poikkeavalla tavalla ja voimavarojen suuntaaminen infrastruktuurin kehittämisen lisäksi myös liikkumisen ohjaukseen, markkinointiin ja liikennekasvatukseen. Muutoinkin visiossa olisi hyvä näkyä resurssien uudelleen suuntaaminen, koska se vaikuttaa ratkaisevasti jokaisen tavoitteen toteutumiseen.

Voitaisiin lisätä seuraava kappale: *Valtio ja kunnat ovat osoittaneet merkittäviä resursseja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Liikennesektorilla kävelyn ja pyöräilyn rahoitustasoa on nostettu vastaamaan niiden merkitystä ja kulkutapaosuuksia.*

Sivu 6, Ensimmäinen linjaus

Kommentti: Linjauksen tavoite kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn (ja joukkoliikenteen) osuutta matkoista on kohdallaan. Koska kyseessä on kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn strategia, tuntuu joukkoliikenteen nostaminen tähän ykköslinjaukseen vähän päälle liimatulta. Varsinkin kun joukkoliikenteen edistämistä ei muualla strategiassa juurikaan käsitellä. Viestiä voisi selkeyttää ja terävöittää seuraavasti:

Tavoitteena on, että vuonna 2020 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus on nousut 32 prosentista 35 - 38 prosenttiin ja henkilöautomatkojen vastaavasti vähentynyt. Tämä merkitsee vähintään 20 % kulkutapaosuuden kasvua vertailuvuodesta 2005.

Sivu 6. Toinen linjaus

Kommentti: Linjauksesta puuttuu varsinainen tavoite. Tavoitteen voisi muotoilla seuraavasti:

Tavoitteena on, että kävelyä ja pyöräilyä arvostetaan ja priorisoidaan liikennepolitiikassa selvästi nykyistä enemmän.

Kommentti kappaleeseen 4: Sähköavusteiset polkupyörät ovat valmis innovaatio, jolla voidaan saavuttaa Suomessakin merkittäviä uusia kohderyhmiä ja laajentaa pyöräilyn matkavaliokimaa sekä lisätä pyörän käyttöä eri elämänvaiheissa ja liikenneympäristöissä. Esimerkiksi sähköautojen yleistymisellä voi olla tulevaisuudessa merkittäviä päästövähennysvaikutuksia, mutta se edellyttää koko energiatuotannon rakennemuutosta uusiutuvien suuntaan ja suuria investointeja koko palveluketjun rakentamiseen. Lisäksi paraskaan sähköautojärjestelmä ei poista perusongelmaa autojen tilantarpeesta erityisesti kaupunkiympäristössä.

Ehdotetaan seuraavaa lisäystä: *...tulevat ikääntyneiden ikäluokat ovat nykyistä autois-tuneempia ja tottuneempia käyttämään autoa lyhyilläkin matkoilla.*

Sähköavusteiset polkupyörät ovat valmis kestävän liikkumisen innovaatio, jonka avulla voidaan lisätä pyörän käyttöä eri elämäntilanteissa ja liikenneympäristöissä sekä saavuttaa merkittäviä uusia kohderyhmiä. Pyritään hyödyntämään sähköavusteisten polkupyörien potentiaali ja edistämään niiden käyttöä erilaisin kannustimin.

Sivu 6, Kolmas linjaus

Kommentti: Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen lisäksi toimivat arjen matkaketjut ovat tärkeä lähtökohta kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuudelle. Julkisten peruspalvelujen lisäksi kaupan yksiköiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä on palveluverkon avaintekijöitä. Ehdotetaan seuraavaa muotoilua:

...sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Toimivat arjen matkaketjut täydentävät palvelujen saavutettavuuden. Näin keskimääräiset välimatkat pysyvät kohtuullisina eikä työssäkäyntiin tai asiointiin tarvita henkilöautoa.

...maankäyttöratkaisuissa sekä palveluverkon kehittämisessä otetaan aina huomioon vaikutukset kävelyn ja pyöräilyyn. Kaupan koon rajoittamisella ja ohjaamisella asuntoalueille ja alakeskuksiin voidaan vaikuttaa oleellisesti kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen.

Sivu 7, 3. kappale

Kommentti: Polkupyörä on ajoneuvo ja siksi sen tarpeiden erottaminen jalankulusta on tärkeää. Pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi pyöräliikenne on varsinkin kaupunkikeskustoissa syytä nykyistä selkeämmin eriyttää jalankulusta ja integroida osaksi liikennevirtaa (esim. yksisuuntaiset ja jalkakäytävistä eri tasossa kulkevat tai rakenteellisesti erotetut pyörätiet, vihreät aallot liikennevaloissa, sekaliikenne hiljaisemmilla kaduilla, pyörätaskut). Ehdotetaan seuraavaa muotoilua:

Liikennejärjestelyjen toimivat yksityiskohdat ja reittien katkeamattomuus ovat tärkeitä. Kaupunkien keskustoissa pyöräily on tarpeen nykyistä selkeämmin erottaa jalankulusta ja integroida osaksi liikennevirtaa sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi. Hyvä talvihoito...

Sivu 7, 5. kappale

Ehdotetaan seuraava lisäykset: *Keskeisiä keinoja turvallisuuden parantamiseksi ovat autojen ajonopeuksien hillitseminen, turvalliset liikennejärjestelyt etenkin liittymissä ja tietä ylitettäessä sekä heijastimien, valojen ja pyöräilykypärien käyttäminen.*

Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavaa liikennekasvatusta on syytä lisätä kaikille ikä- ja kohde-ryhmille. Autokoulujen opetusisältöihin olisi saatava lakisääteisenä käytännön pyöräliikenneisuus kaikkien ajokorttiluokkien suorittajille (pois lukien liikuntarajoitteiset ja muut erityisryhmät).

Sivu 7, Neljäs linjaus

Kommentti: Neljännen linjauksen tavoitteen voisi muotoilla seuraavasti:

Tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn priorisointi liikenteen rahoituksessa. Kävelyä ja pyöräilyä on edistettävä aktiivisesti valtakunnan, alueiden ja kaupunkiseutujen suunnittelussa ja liikennejärjestelmätyössä sekä liikkumisen ohjauksen keinoin.

Sivu 7, Neljäs linjaus, 3 kappale

Taloudelliset suhdanteet vaikuttavat siten, ettei valtion liikennehallinnon määrärahakehityksessä tule tapahtumaan kasvua.

Em. viittaus taloudellisiin suhdanteisiin vuoteen 2020 asti ulottuvassa strategiassa on omi-
tuinen ja hämmentävä. Puhuminen esimerkiksi valitusta talouspoliittisesta linjasta liikenne-
nesektorilla olisi loogisempaa, mutta sekin on kyseenalaista koska ajanjaksoon mahtuu muun
muassa kolmet eduskuntavaalit. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen suunnattavat voimavarat
on kohtalonkysymys koko strategian kannalta. Siksi olisi hyvä myös lyhyesti kertoa, kuinka
mainittuja "rahoitusjärjestelmien kokonaisrakenteita" pitäisi uudistaa.

Ehdotetaan lisättäväksi: *Rahoitusjärjestelmän rakenteita tulee uudistaa siten, että kestävien liikennemuotojen ja liikennehankkeiden priorisointi on todella mahdollista.*

Sivu 7, Neljäs linjaus, 4. kappale

Kuntasektorilla tavoitteeseen pyritään kuntien omien toimintaprosessien kautta.

Ehdotetaan lisättäväksi: *Kävelyn ja pyöräilyn keskeinen rooli tulee määritellä kuntien ja seutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sekä valtion kanssa solmittavissa aiesopimuksissa. Myös kaupunki- ja kuntastrategioihin on erittäin suositeltavaa sisällyttää tavoite kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien nostamisesta. Kuntakohtaiset tai seudulliset kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmat tulisi laatia ja toteuttaa mahdollisimman monessa kunnassa. Kehittämisohjelmat ovat osoittautuneet tehokkaiksi työkaluiksi niissä harvoissa kunnissa, joissa niitä on tähän mennessä tehty ("Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa" -selvitys 2010, LIKES, Kunnossa Kaiken Ikää -ohjelma, Pyöräilykuntien verkosto ry, Kuntaliitto).*

Sivu 7, Neljäs linjaus, 5. kappale

Kommentti: Väärään suuntaan ohjaavien kannustimien vaikutusten selvittämisen jälkeen on syytä kirjata tavoitteeksi niistä luopuminen tai niiden rajoittaminen. Ehdotetaan lisättäväksi: *...selvitettävä yhteistyössä muiden hallinnonalojen kanssa. Tavoitteena on muuttaa kannustimia kestävän liikenteen kulkutapoihin ohjaavaksi ja kaikkein haitallisimmista kannustimista luopuminen.*

Sivu 7, Neljäs linjaus, 6. kappale

Kommentti: Kävelyn ja pyöräilyn tilastointi- ja seurantajärjestelmien kehittämisessä Pyöräilykuntien verkosto on mielellään apuna ja voi tarvittaessa ottaa isommankin roolin seurannan koordinoinnissa lähivuosina, jos resurssit järjestyvät. Olemme yhteistyössä Tampereen teknillisen yliopiston PYKÄLÄ-hankkeen kanssa joka tapauksessa kehittämässä seurantajärjestelmää ja toimintamalleja kuntien käyttöön vuoden 2011 aikana.

Sivu 8, Linjausten tausta, 2. kappale

Ehdotetaan lisättäväksi (voi olla oma kappale): *Euroopan komission vuonna 2007 julkaisemassa Vihreässä kirjassa mainitaan kolme keskeisintä kaupunkiliikenteen kasvavaa ongelmaa, joita ovat ruuhkista johtuvat ympäristöhaitat, aikakustannukset sekä kaupunkialueiden liikenneonnettomuudet. Kirjassa nostetaan esille kävelyn ja pyöräilyn lisääminen ensimmäisenä toimenpiteenä sujuvan kaupunkiliikenteen saavuttamiseksi.*

Sivu 8, 6. kappale

Samalla yhteistyö tiivistyy valtion eri toimijoiden ja kuntien välillä.

Kommentti: Yhteistyön tiivistämisessä valtion eri toimijoiden ja kuntien välillä Pyöräilykuntien verkosto on näkemyksensä mukaan hyvä työkalu, asiantuntija ja vuorovaikutuksen lisääjä. Jäsentahoihin kuuluu jo nyt 36 kuntaa (joukossa suurimmat kaupungit), ELY-keskukset, HSL ja alan johtavat konsulttiyritykset. Lisäksi teemme tiivistä yhteistyötä muun muassa liikenne- ja viestintäministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, ympäristöministeriön sekä Kuntaliiton kanssa. Olemme mielellämme käytettävissä ja toivomme, että valmista ja kasvavaa yhteistyöverkostoamme hyödynnetään strategian tavoitteiden saavuttamiseksi.

Sivu 9, Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Kommentti: Tekstissä on tuotu monipuolisesti esille kävelyn ja pyöräilyn edistämisen monet hyödyt ja myönteiset vaikutukset. Ehkä tarkoituksella on jätetty lähes kokonaan pois viittaukset erilaisiin hyöty-kustannuslaskelmiin ja tutkimustuloksiin esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutuksista. Jos niitä halutaan lisätä, niin tässä muutama ehdotus:

Kävely ja pyöräily ovat kestäviä tulevaisuuden liikennemuotoja, jotka tuottavat hyvinvointia sekä yhteiskunnalle että yksilölle paremmalla hyöty-kustannussuhteella kuin mikään muu liikennemuoto.

- Norjassa tehtyjen laskelmien mukaan kävely- ja pyörätieverkoston investointien hyöty-kustannussuhde on 3-14 (Dehaye 2007).*
- Tanskassa on laskettu, että jokainen pyöräilty kilometri tuottaa yhteiskunnalle 0,16 € ja vastaavasti henkilöautoilukilometri maksaa yhteiskunnalle 0,10 € (Economic evaluation of cycle projects - methodology and unit prices, Andreas Røhl 2009 / City of Copenhagen)*
- Mitä enemmän matkoja tehdään kävellen ja pyörällä, sitä pienempi on ylipainoisten kansalaisten määrä, osoittaa yli 14 maan tietoja vertaillut tutkimus (John Purcher 2010 / Rutgers University, USA).*
- Juuri valmistunut "Pyöräilyn terveyshyödyt – järjestelmällinen katsaus" tekee toistaiseksi laajimman ja vakuuttavimman yhteenvedon pyöräilyn terveyshyötyjen tieteellisestä näytöstä analyoimalla 16 pätevintä tutkimusta (osa koskee sekä*

pyöräilyä että kävelyä) eri maista. Yhteenvedon mukaan "olemassa oleva näyttö vahvistaa pyrkimyksiä lisätä pyöräilyä tärkeänä välineenä kansanterveyden parantamisessa". Vahva näyttö aikuisilla pyöräilyn myönteisistä vaikutuksista löytyi seuraaviin: elinajan pidentyminen, sydän- ja verisuonisairaudet, aivohalvaus, II-tyyppin diabetes, korkea verenpaine, haitallinen verenkuva, metabolinen oireyhtymä, paksusuolen syöpä ja rintasyöpä, painonhallinta, sydän- ja hengityselimistön kunto, lihaskunto, vähentynyt masentuneisuus sekä paremmat kognitiiviset toiminnot vanhemmilla aikuisilla. Lapsilla ja nuorilla puolestaan vaikutuksen olivat parempi sydän- ja hengityselimistön kestävyys, lihaskunto, kehonkoostumus, luuston terveys, sydän- ja verenkiertoelimistön kunto sekä aineenvaihdunta (Health benefits of cycling: a systematic review, P. Oja, S. Titze, A. Bauman, B. de Geus, P. Krenn, B. Reger-Nash, T. Kohlberger 2011).

Kiitämme liikenne- ja viestintäministeriötä ansiokkaasta strategialuonnoksesta ja olemme käytettävissä, jos asiantuntemustamme vielä tarvitaan sen valmiiksi saattamisessa.

Pyöräilykuntien verkosto ry:n puolesta,

Matti Hirvonen
toiminnanjohtaja

Toinen linja 14
00530 Helsinki
matti.hirvonen@poljin.fi
puh. (09) 771 2282, 040 419 4555