

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020

Luonnos 9.12.2010, lausunnolle

(Kansilehden takapuoli)

Sisältö

| | |
|--|----|
| Esipuhe..... | 4 |
| Visio: Kävelyn ja pyöräilyn aika..... | 5 |
| Strategiset linjaukset vuoteen 2020 | 6 |
| 1. Linjausten tausta..... | 8 |
| 2. Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt..... | 9 |
| 3. Kävelyn ja pyöräilyn määrä ja potentiaali | 10 |

Esipuhe

Visio: Kävelyn ja pyöräilyn aika

Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Moottoriliikenteen kasvu on taitunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu.

Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa kävelen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea kätevimmin jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia.

*Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään itsenäisinä liikennemuotoina ja liikenneratkaisuis-
sa ne otetaan ensisijaisina huomioon.*

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

Jotta visiota voidaan lähteä toteuttamaan, on kävely ja pyöräily tunnustettava yhdyskuntien **ensisijaisiksi perusliikkumismuodoiksi**. Molempien kulkutapojen erityispiirteet on otettava huomioon suunnittelun ja rakentamisen eri vaiheissa. Viihtyisä jalankulkuympäristö ja toimiva pyöräiliikenne on nähtävä alueen tai kaupungin vetovoima- ja kilpailukykytekijänä ja niiden edistäminen on jalkautettava tavoitelauseista konkreettiseksi osaksi yhdyskuntien ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Samalla kaikilla hallinnon tasoilla ja sektoreilla on vältettävä tekemästä ratkaisuja, jotka heikentävät mahdollisuuksia ja motiivia kävellä tai pyöräillä. Päinvastoin on otettava käyttöön näihin kulkutapoihin kannustavia toimenpiteitä. Nykyisiä autoiluun kannustavia yhteiskunnallisia rakenteita tulee analysoida ja korjata juuri tästä näkökulmasta.

Tähän strategiaan on koottu yleisiä linjauksia, joita täsmennetään Liikennevirastossa laadittavassa Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa 2020 ja sen toteuttamisessa. Toimenpiteiden toteutuminen edellyttää eri organisaatioiden ja hallinnon eri tasojen yhteistä tahtoa ja yhteistyötä, riittävää rahoitusta sekä kävelyn ja pyöräilyn hyötyjen täysimittaista arvostusta niin yhteiskunnan kuin yksittäisen kansalaisenkin kannalta – toisin sanoen uuden liikennepolitiikan konkreettista toteuttamista.

Uuden liikennepolitiikan asiakaslähtöisyys tarkoittaa sitä, että liikennettä suunnitellaan ihmisen ehdoilla.

Nykytila

Vuosina 2004–2005 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset tekevät 32 prosenttia matkoistaan jalan tai pyörällä. Kävelyn osuus on yli 20 ja pyöräilyn vajaa 10 prosenttia.

Lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkutapa, niistä yli 60 prosenttia tehdään jalan. 1–3 kilometrin mittaisilla matkoilla kävelyn osuus on noin neljännes ja 3–5 kilometrin matkoilla vielä noin 15 prosenttia. Pyöräily on suosituinta 0,5–3 kilometrin mittaisilla matkoilla, joilla pyörän osuus on noin 16 prosenttia.

Koska kevyen liikenteen matkat ovat tyypillisesti lyhyitä, niiden osuus henkilöliikennesuoritteesta on väistämättä pienempi kuin niiden osuus matkoista. Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus suoritteesta oli noin viisi prosenttia. Se on kuitenkin saman verran kuin esimerkiksi koko junaliikenteen henkilöliikennesuoritte.

Strategiset linjaukset vuoteen 2020

I. 20 % enemmän kävely- ja pyörämatkoja

Kestävässä yhdyskunnassa kävellään ja pyöräillään paljon. Lihasvoimin tapahtuva liikkuminen tuottaa ja ylläpitää miellyttäviä liikkumisympäristöjä, viihtyisyyttä ja sosiaalista turvallisuutta. Keskustat elävöityvät ja lähipalveluiden käyttö lisääntyy. Kasvihuonekaasupäästöt ja liikennemelu vähenevät, eikä pysäköintiin ja liikennealueisiin tarvita niin paljon tilaa kuin autovaltaisemmassa yhdyskunnassa. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen parantaa kansanterveyttä.

Tavoitteena on, että vuonna 2020 kävely-, pyörä- ja joukkoliikennematkoja tehdään vähintään 20 % enemmän kuin vertailuvuonna 2005. Kasvun tulee olla siirtymää henkilöautomatkoista. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tämä merkitsee vuositasolla noin 300 miljoonan matkan lisääystä ja niiden yhteisen kulkutapaosuuden nousua 32 prosentista 35–38 prosenttiin.

Kävelyllä ja pyöräilyllä on kasvupotentiaalia kaikenkoisissa taajamissa ja kaupunkiseuduilla. Pienemmillä seuduilla matkat ovat lyhyitä ja siten helposti kuljettavia jalan tai pyörällä. Isojen kaupunkien keskusta-alueilla pyörä on usein autoa nopeampi kulkuväline. Kasvavilla kaupunkiseuduilla väestön ja työpaikkojen lisääntyminen luo edellytyksiä kävelyn ja pyöräilyn vahvasti tukeutuvan jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeen laajentamiselle ja lähipalvelujen kehittymiselle.

II. Lisää arvostusta ja motivointia

Periaatetasolla kävelyä ja pyöräilyä arvostetaan niin päättäjien kuin kansalaistenkin keskuudessa. Arvostus ei kuitenkaan konkretisoidu riittävästi kulkutapa- valintoja ohjaavissa toimissa ja säännöksissä, eri kulkutavoille osoitetussa julkisessa rahoituksessa eikä ihmisten kulkutapavalinnoissa. Myös muut toimijat, kuten työnantajat, liike-elämä ja media, tulee saada mukaan lihasvoimin liikkumisen kannustajiksi.

Liikkumisvalintoihin voidaan vaikuttaa usealla eri tavalla. Kansalaisille on luotava riittävät mahdollisuudet kävellä ja pyöräillä sekä huolehdittava siitä, että tätä mahdollisuutta myös käytetään. Usein henkilöauto valitaan kulkuvälineeksi totumuksen vuoksi silloinkin, kun omin voimin liikkumiselle olisi hyvät edellytykset.

Haastavinta on saada aikaan muutos. Omakohtainen kävelyn ja pyöräilyn lisääminen liikkumisessa merkitsee monien ihmisten kohdalla muutosta totuttuihin liikkumistapoihin, asenteisiin ja elämäntapoihin. Hyvän liikkumisympäristön lisäksi kannustimia jalan ja pyörällä liikkumiseen ovat liikunnan saaminen ja terveyden paraneminen, liikkumisen tarjoama virkistys, elämykset ja sosiaaliset suhteet sekä myös ympäristötietoisuus. Kun lihasvoimin liikkuminen on tullut tavaksi, ei sitä enää tarvitse erikseen valita tai erityisesti perustella.

Kävely ja pyöräily sopivat lähes kaikille ihmisryhmille ja ikäluokille sekä monenlaisiin arkielämän matkoihin. Tavoiteltujen kulkutapamuutosten toteutuminen edellyttää, että kävelyä ja pyöräilyä lisäävät etenkin ne aktiivi-ikäiset aikuiset, jotka tekevät nykyisin suurimman osan henkilöautomatkoista. Vanhemmat ikäluokat tekevät jo nyt keskimääräistä useammin matkiaan kävellen. Haasteena on kuitenkin se, että tulevat ikääntyneiden ikäluokat ovat nykyistä autoistuneempia ja tottuneempia käyttämään autoa lyhyilläkin matkoilla.

Lapset ja nuoret kulkevat nykyisin noin puolet matkoistaan jalan tai pyörällä. On arvokas asia, että Suomessa suurin osa lapsista voi itse kävellä tai pyöräillä kouluun ja harrasteisiin sekä liikkua omatoimisesti lähiympäristössään. Kehityksen suunta on kuitenkin huolestuttava. Lasten kuljettaminen kouluun ja harrasteisiin lisääntyy, kasvava osa nuorisosta kulkee polkupyörän sijasta mopolla ja yhä useampi lapsi ja nuori liikkuu terveyden kannalta liian vähän. Jotta enemmistö lasten ja nuorten matkoista tehtäisiin jatkossakin jalan tai pyörällä, tarvitaan yhteistyötä ja asenne- muokkausta mm. koulutoimen ja järjestösektorin kanssa.

III. Lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen liikkumisympäristö

Liikkumisen sujuvuus, liikkumisympäristöjen viihtyisyys ja esteettömyys sekä lyhyet etäisyydet jokapäiväisiin palveluihin tekevät kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevaa ja helppoa.

Lähtökohta kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvulle on eheytyvä yhdyskuntarakenne, jossa asuminen, opiskelu- ja työpaikat sekä palvelut sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Näin keskimääräiset välimatkat

pysyvät kohtuullisina eikä työssäkäyntiin tai asiointiin välttämättä aina tarvita henkilöautoa. Liikkumisvalintojen kannalta on tärkeää, että maankäyttöratkaisuissa sekä palveluverkon kehittämisessä otetaan aina huomioon vaikutukset kävelyn ja pyöräilyyn.

Asuinympäristöä tulee kehittää siten, että se houkuttelee liikkumaan jalan ja pyörällä. Hyvä jalankulku-ympäristö on viihtyisä, kiinnostava ja esteetön. Houkutteleva ympäristö lisää jalankulkijoiden määrää ja kaupunkitilan elävyyttä. Esteettömyys on aina lähtökohta, kun toteutetaan uutta tai korjataan vanhaa jalankulku-ympäristöä. Riittävä talvihoito ja liukkauden torjunta lisäävät osaltaan esteettömyyttä ja vähentävät liukastumis- ja kaatumistapaturmia.

Pyörä valitaan kulkuvälineeksi mielellään, kun reitti on sujuva, ympäristö miellyttävä ja matka turvalliseksi koettu. Liikennejärjestelyjen toimivat yksityiskohdat ja reittien katkeamattomuus ovat tärkeitä. Hyvä talvihoito on edellytys pyörän käytölle talviaikaan. Kesällä taas on huolehdittava väylien korjauksista sekä päällysteen kunnosta ja puhtaanapidosta. Matkan molemmissa päissä tulee säilytystilojen ja pysäköintijärjestelyjen olla toimivia ja helppokäyttöisiä, jotta kynnyksien lähtöpyörällä liikkeelle on mahdollisimman matala.

Kävely ja pyöräily ovat myös oleellinen osa sujuvia matkaketjuja. Valtaosa joukkoliikenteen liityntämatkoista tehdään jalan ja kävelymatkan pysäkillä tai joukkoliikenneterminaaliin tulee olla sujuva ja turvallinen. Liityntäpysäköinnissä pyöräilyä on tarpeen priorisoida jo yksinomaan taloudellisten tehokkuustavoitteiden takia, jotta autopaikkojen rakentamisen ja auton käytön tarve jää mahdollisimman vähäiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn pitkänajan tavoitteena on liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan yhtään kävelijää eikä pyöräilijää kuole liikenteessä. Vaikka turvallisuuskehitys on ollut suotuisaa, liikenteessä menehtyy edelleen vuosittain 30–50 jalankulkijaa ja noin 20 pyöräilijää. Vuoteen 2020 mennessä on tavoitteena vähentää kuolemien määrä puoleen. Keskeisiä keinoja turvallisuuden parantamiseksi ovat autojen ajonopeuksien hillitseminen, turvalliset liikennejärjestelyt etenkin liittymissä ja tietä ylittäessä sekä heijastimien ja pyöräilykypärien käyttäminen.

IV. Toteutus vaatii tahtoa ja yhteistyötä, rahoituksen uutta suuntaamista ja lainsäädäntömuutoksia sekä riittävää seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää tahtoa ja vastuunottoa niin valtiolta kuin kunnilta. Näiden tahojen johdonmukaista panostusta ja yhteistyötä vaaditaan maankäytön suunnittelussa, liikennejärjestelmän kehittämisessä ja liikkumisvalintoja ohjaavien keinojen käytössä. **Kävely ja pyöräily on priorisoitava liikennepolitiikassa yhdyskuntien perusliikkumismuotoina. Niitä on edistettävä aktiivisesti valtakunnan, alueiden ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyössä ja -suunnittelussa.**

Valtion ja kuntien nykyinen jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseen osoitettu niukka rahoitus ei riitä näiden kulkutapaosuuksien kasvattamiseen, vaan rahoitustasoa on nostettava. Resursseja tarvitaan olemassa olevan liikenneympäristön parantamiseen, uusien väylien rakentamiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn markkinointiin.

Taloudelliset suhdanteet vaikuttavat siten, ettei valtion liikennehallinnon määrärahahehkyissä tule tapahtumaan kasvua. Täten on entistä tärkeämpää suunnata rahoitusta uudelleen. Priorisointi ja käytettävissä olevien resurssien vaikuttava ja tehokas käyttö ovat avainnäkökulmia, kun liikennesektorilla toteutetaan uutta 2010-luvun liikennepolitiikkaa. Rahoitusjärjestelmien kokonaisrakenteiden uudistaminen on välttämätöntä, jos halutaan rakentaa todelliset edellytykset pienimuotoisten alueellisten kehittämistoimien toteuttamiselle ja valtion ja kuntien rahoitusyhteistyölle.

Liikennehallinnon läpi kulkevalla tulosohjauksella varmistetaan, että valtion rahoitus suunnataan tämän linjauksen tavoitteiden mukaisesti toimenpiteisiin. Kuntasektorilla tavoitteeseen pyritään kuntien omien toimintaprosessien kautta. Liikennesektorin toimien ohella on tärkeää kiinnittää huomiota myös siihen, miten muiden hallintokuntien päätökset vaikuttavat asukkaiden mahdollisuuksiin ja motiiveihin liikkua jalan tai pyörällä.

Väärään suuntaan ohjaavien fiskaalisten kannustimien kuten oman auton kilometrikorvauksen, työnantajan tarjoaman pysäköintiedun verottomuuden ja käytöstä riippumattoman autoedun vaikutukset on selvitettävä yhteistyössä muiden hallinnonalojen kanssa.

Erittäin tärkeää on parantaa kävelyn ja pyöräilyn määrää, kulkutapaosuuksia ja onnettomuuksia koskevan seurantatiedon tuottamista. Ilman järjestelmällistä tilastointia tavoitteiden toteutumisen seuranta ja toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi on mahdotonta.

1. Linjausten tausta

Politiikka- ja strategiatasolla kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yleisesti asetettu tavoitteeksi, mutta toiminnan tasolla siihen ei ole sitouduttu eikä osoitettu riittävästi resursseja. Aiemmin laadittujen valtakunnallisten kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmien toteutuminen on ollut heikkoa. Myöskään kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätöissä kävelyn ja pyöräilyn rooli ei ole ollut riittävän vahva näiden kulkutapojen aseman parantamiseksi. Liikennepoliittisessa selonteossa vuonna 2008 hallitus esitti kevyen liikenteen toimintalinjauksen laatimista vuoteen 2020. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa 2009–2020 asetettiin kevyelle liikenteelle määrällisiä tavoitteita liikennesektorin CO₂-päästöjen vähentämiseksi.

Euroopan unionin ilmasto- ja energiapoliittisen taakanjakopäätöksen mukaan Suomen on vähennettävä päästöjään vuoteen 2020 mennessä ei-päästökaupparektorilla yhteensä 16 %. Se tarkoittaa liikennesektorilla lähes kolmen miljoonan päästötonnin vähentämistä. Vähennystoimenpiteet kohdistuvat pääasiassa henkilöautoiluun. **Taakanjakopäätös on oikeudellisesti sitova.** Koska ajoneuvoteknologia tai biopolttoaineiden lisääntyvä käyttö eivät riitä kattamaan tavoitetta, on toteutettava myös muita toimia. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valtakunnallinen strateginen toimintalinjaus 2020 on yksi taakanjakopäätöksen toimista.

Liikennesektorin **uudistuvan liikennepoliitikan** keskeisiä piirteitä ovat asiakaslähtöisyys, kestävyys, tehokkuus ja innovatiivisuus. Huomio käännetään liikenneväylystä asiakkaisiin, liikennepoliitikan keinovalikoimaa monipuolistetaan ja toimintatapoja kehitetään uudenvälisiin ratkaisuihin ja innovaatioihin kannustaviksi. Liikennejärjestelmän käyttäjien tarvitsema palvelutaso tuotetaan mahdollisimman tehokkailla ja kestäväillä keinovalikoimilla ja tuotantotavoilla. Toi-

menpiteiden suunnittelussa noudatetaan ns. neliporrasperiaatetta (Tuottavuuspyramidimalli), jonka mukaan ongelmia ratkaistaan ensisijaisesti muilla keinoilla kuin uusilla väyläinvestoinneilla. Ennen investointipäätöksiä tulee pohtia, voidaanko ongelma ratkaista vaikuttamalla liikkumis- ja kuljetustarpeisiin tai kulkutavan valintaan, tehostamalla nykyisen infrastruktuurin käyttöä tai parantamalla infrastruktuuria pienemmillä toimenpiteillä.

Uusi toimintalogiikka edellyttää, että vaikutetaan liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan laajalla keinovalikoimalla yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Liikennejärjestelmän parantamisessa painotetaan pienimuotoista kehittämistä, jossa kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on merkittävä asema. Uusi toimintalogiikka edellyttää myös uusien rahoitusmallien luomista, jotta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä voidaan kehittää suuntaamalla kaikkien osapuolten resurssit kokonaisuuden kannalta mahdollisimman tehokkaalla ja tavoitteiden mukaisella tavalla.

Käsillä olevan linjauksen tärkein tehtävä on varmistaa, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat, poliittisesti tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä muiden kulkutapojen joukossa. Samalla huolehditaan siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen muodostaa kokonaisuuden, jolle voidaan asettaa tavoitteita ja jonka toteutumista voidaan seurata ja vaikuttavuutta mitata. Tavoitetilassa kävely ja pyöräily on priorisoitu kulkutapoina ja niitä edistetään aktiivisesti sekä valtakunnan että alueiden ja kaupunkiseutujen liikennepoliitikassa. Samalla yhteistyö tiivistyy valtion eri toimijoiden ja kuntien välillä.

Toimintalinjaus ohjaa Liikennevirastossa tekeillä olevaa valtakunnallista toimenpideohjelmaa sekä valtion ja kuntien yhteistyötä kaupunkiseutujen ja yksittäisten kuntien liikennejärjestelmän kehittämisessä.

2. Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kestävä ja ympäristöystävällisen liikennepolitiikan toteuttamista. Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä ja meluttomia, terveellisiä ja vähän tilaa vieviä, liikkujalle ja yhteiskunnalle edullisia kulkutapoja. Niiden lisääminen on samalla yksi keskeisistä liikennesektorin päästövähennyksiin ja kansainvälisten sitoumusten täyttämiseen tähtävistä toimenpiteistä. Kävely- ja pyöräilymatkojen määrän 20 prosentin kasvu vähentää hiilidioksidipäästöjä 0,12 miljoonaa tonnia vuodessa, mikäli uudet kävely- ja pyöräilymatkat korvaavat henkilöautomatkoja.

Yhteiskunta hyöttyy kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä monin tavoin. Kun osa nykyisistä automatkoista tehdään jalan tai pyöräillen, jää lopulle liikenteelle enemmän tilaa: liikenne sujuu, aikaa säästyy ja kalliiden tieinvestointien tarve vähenee. Suurimmilla kaupunkiseuduilla on selkeästi nähtävissä, että väestönkasvun ja autoistumisen myötä kasvava auto liikenne ruuhkauttaa vähitellen kaupunkien sisääntuloväylät ja kehäyhteydet. Kokemukset kaikkialta maailmasta osoittavat, että kaupunkien ruuhkautumista ei voida estää tieinvestoinneilla, vaan ongelman ratkaiseminen edellyttää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä määrätietoisesti tukevaa maankäyttöpolitiikkaa sekä monipuolisia kulkutavan valintaan vaikuttavia keinoja.

Jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla rakennettu yhdyskunta on tiivis ja rakentamiskustannuksiltaan edullinen. Maankäyttöä voidaan kehittää hallitusti eikä pysäköintiin tai liikenneväyliin tarvita yhtä paljon tilaa ja rahaa kuin autoilun varaan rakennetussa taajamassa. Edellytykset lähipalveluiden menestymiselle ovat hyvät, sillä jalan tai pyörällä kulkevat hakevat palvelut läheltä ja poikkeavat spontaanisti asioimaan useammin kuin autoilijat. Kaupunkikeskustat elävöityvät ja lähipalveluiden käyttö lisääntyy.

Elinympäristön viihtyisyys ja elinvoimaisuus paranevat, kun moottoriajoneuvoliikenteen tilalle tulee kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Jalankulkijan kannalta miellyttävä ja houkutteleva liikkumisympäristö edustaa asukkaiden arvostamaa hyvää kaupunkiympäristöä, joka tarjoaa virikkeitä, palveluita ja kohtaamispaikkoja eri-ikäisille ihmisille. Jalkaisin ja pyörällä tapahtuva liikkuminen ja jalan liikkumiseen erottamattomasti liittyvä viipyminen ja oleskelu tukevat ihmisen mittakaavassa kehitettäviä ympäristöjä ja sosiaalista turvallisuutta.

Riittämättömän liikunnan on arvioitu lisäävän terveydenhoidon menoja 100–200 miljoonaa euroa sekä aiheuttavan lisäksi välillisiä kustannuksia noin 400 miljoonan euron verran vuosittain Suomen taloudelle

lisäämällä poissaoloja ja laskemalla työn tuottavuutta (Fogelholm ym. /STM 2007). Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen auttaa siten myös terveydenhoitokulujen hillitsemisessä, mikäli liian vähän liikkuvat saadaan nostaan fyysinen aktiivisuutensa terveyden kannalta riittävälle tasolle. Iäkkäiden toimintakyvyn ylläpitäminen arkiliikunnan avulla vähentää osaltaan myös kuntien kustantamien kuljetusten ja hoivapalveluiden tarvetta.

Liikkujan kävelystä ja pyöräilystä saama hyöty koostuu useista tekijöistä. Matkan taittumisen lisäksi liikkujan kunto paranee ja hän saa ympäristöstään monipuolisempia elämyksiä kuin moottoriajoneuvolla kulkeva. Kävelijä ja pyöräilijä kohtaavat liikkeessään kanssaihmiä ja luovat asuinympäristöön elävyyttä, mikä lisää sosiaalista hyvinvointia. Ihmisten läsnäolo katutilassa parantaa turvallisuudentunnetta ja lisää kulkijoiden viihtymistä sekä alueen elinvoimaisuutta.

Säännöllisen liikunnan, myös kävelyn ja pyöräilyn, terveysvaikutukset ovat huomattavat. Jo puolen tunnin päivittäinen reipas kävely tai pyöräily riittää fyysisen kunnon ylläpitämiseen. Hyvä kunto puolestaan näkyy parempana jaksamisena niin työssä kuin kotonakin, virkeämpänä mielenä sekä sairastamisen vähenemisenä. Etenkin ikääntyvää väestöä merkittävästi rasittavat sairaudet kuten sydän- ja verisuonitaudit, diabetes sekä tuki- ja liikuntaelinten sairaudet ovat usein yhteydessä vähäiseen tai yksipuoliseen liikuntaan. Säännöllinen liikunta auttaa myös painonhallinnassa ja vähentää koulleisuutta.

Asiointiin tai työmatkaan yhdistetty liikunta on ihanteellista ihmisille, joiden on muuten vaikea löytää aikaa liikuntaharrastuksille. Vaikka vapaa-ajan liikuntaharrastukset ovat lisääntyneet, on työmatkaliikkuminen vähentynyt viimeksi kuluneina vuosikymmeninä. Syitä tähän voidaan etsiä niin pidentyneistä työmatkoista kuin muuttuneista asenteista ja elämäntavoista. Työmatkaliikkuminen voidaan kääntää nousuun erilaisin kannustimin, liikenneympäristöä parantamalla sekä nostamalla kävelyn ja pyöräilyn yleistä arvostusta.

Kävely ja pyöräily ovat liikkujalle taloudellisesti hyvin edullisia kulkutapoja. Ne parantavat ihmisten yhtäläisiä liikkumismahdollisuuksia ja tasa-arvoa etenkin niiden ryhmien keskuudessa, jotka eivät autoile. Lapsille ja nuorille kävely ja pyöräily mahdollistavat itsenäisen liikkumisen, harrastamisen ja sosiaalisen elämän. Iäkkäillä etenkin kävely on tärkeä keino kunnon ylläpitämiseen ja sosiaaliset kontaktit mahdollistava kulkutapa arkiasioinnin hoitamiseen.

3. Kävelyn ja pyöräilyn määrä ja potentiaali

Viimeisimmän vuosina 2004–2005 toteutetun henkilöliikennetutkimuksen mukaan suomalaiset tekevät 32 prosenttia matkoistaan jalan tai pyörällä. Osuus on pienentynyt kolme prosenttiyksikköä edelliseen, vuosien 1998–1999 henkilöliikennetutkimukseen verrattuna. Henkilöauton käyttö on samaan aikaan kasvanut merkittävästi. Erityisesti on kasvanut henkilöautolla yksin tehtyjen matkojen suorite. Kehityksen suunta tulee kääntää.

Tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää korvaamalla niillä henkilöautolla tehtyjä matkoja. Käytännössä kulkutapasiirtymät eivät ole rajattavissa pelkästään henkilöautosta kävelyn ja pyöräilyyn tapahtuviksi, vaan niitä tapahtuu kaikkien kulkutapojen välillä. Siksi tavoitteeksi on asetettu, että kestävien kulkutapojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – yhteinen matkamäärä kasvaa 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Kävely- ja pyöräilymatkojen osalta kahdenkymmenen prosentin kasvu merkitsee vuositasolla noin 300 miljoonan matkan lisäystä. Matkamäärien kokonaiskasvusta riippuen kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus nousee tällöin 35–38 prosenttiin.

Iso kasvupotentiaali on niissä lyhyissä matkoissa, jotka nyt tehdään henkilöautolla. Alle yhden kilometrin matkoista viidesosa tehdään henkilöautolla ja 1-3 km matkoista yli puolet. Runsas neljännes automatkoista on alle kolme kilometriä ja yli 40 prosenttia alle viisi kilometriä pitkiä. Suuri osa näistä matkoista olisi mahdollista tehdä myös kävellen tai pyörällä. Varsinkin työmatkoilla pyörä on usein toimiva vaihtoehto tätä pitemmilläkin matkoilla.

Siirtymäpotentiaali ei kuitenkaan rajoitu vain lyhyisiin automatkoihin, sillä varsinkin ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkojen kohdalla pitkänkin automatkan vaihtoehtona on usein kävely- tai pyörämatka, jos lähialueita on tarjolla. Monien julkisten palvelujen, kuten koulujen ja päiväkotien, sijainnilla on suuri merkitys päivittäisten kulkutapavalintojen kannalta. Samoin elinkeinoelämän, erityisesti kaupan keskusliikkeiden, tavoitteenasettelu palveluverkon kehittämisessä on merkittävässä asemassa. Yhteistyötä tarvitaan myös erilaisten harrastejärjestöjen kanssa, jotta vapaa-ajan matkojen autoriippuvuutta ja kuljetustarvetta voidaan vähentää.

Eheä yhdyskuntarakenne ja riittävän tiheä palveluverkko pitävät arkimatkojen pituudet lyhyinä ja luovat näin edellytykset kävelyä ja pyöräilyä suosiville kulkutapavaihtoehdoille. Vallalla oleva yhdyskuntarakenteen hajaantumiskehitys vaikeuttaa linjausten toteutumista. Uutta asutusta rakennetaan suurelta osin taajamien laidoille samaan aikaan, kun työpaikat ja palvelut sijoittuvat päätieverkon ohjaamana hyvin henkilöautolla saavutettaviin paikkoihin. Sekä kunnallinen että kaupallinen lähialueverkko harvenee jatkuvasti ja palveluiden saavutettavuus ilman henkilöautoa heikenee.

Tavoitteena oleva kulkutapamuutos edellyttää muutoksia kaikissa matkatyypeissä, liikkujuryhmissä ja kaikenkokoisissa taajamissa ja kaupungeissa.

Pienemmissä taajamissa ja kaupungeissa muutospotentiaalia lisää se, että matkat ovat lyhyitä ja siten helposti myös jalan tai pyörällä kuljettavia. Toisaalta autoilu on houkuttelevaa, koska sitä eivät rajoita ruuhkat tai pysäköintipaikkojen löytäminen. Isommilla kaupunkiseuduilla kävely ja pyöräily ovat usein vähän pitemmilläkin matkoilla nopeudeltaan ja vaivattomuudeltaan kilpailukykyisiä henkilöautoon verrattuna. Haasteena on se, miten hyvin kasvavilla kaupunkiseuduilla onnistutaan luomaan jalan tai pyörällä liikkumiseen ja lähialueiden käyttöön tukeutuvaa jalankulku- ja pyöräilykaupunkirakennetta.

Noin neljännes suomalaisten tekemistä matkoista on työ-, koulu- tai opiskelumatkoja. Työmatkoista vajaa 20 prosenttia tehdään kävellen tai pyörällä. Kehitystrendinä on jo vuosia ollut pitkien työmatkojen yleistyminen ja matkojen keskipituuden kasvu. Kulkutapasiirtymien edellytyksenä on, että tätä kehityskulkua saadaan hillittyä ja kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteessa työpaikat ja asuminen ohjattua lähemmäs toisiaan.

Koulu- ja opiskelumatkoista yli puolet tehdään jalan tai pyörällä. Tämä johtuu toisaalta tiheästä kouluverkosta, toisaalta siitä että koululaisilla ja opiskelijoilla ei itsellään ikänsä vuoksi vielä ole mahdollisuutta ajaa autoa. Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen koulu- ja opiskelumatkoilla edellyttää, että koulumatkat eivät keskimäärin pitene eikä meillä omaksuta muualla yleistä

käytäntöä kyyditä lapset autolla kouluun. Myös liikennekasvatuksella ja esimerkiksi koulumatkojen pyöräilyä koskevilla säännöillä vaikutetaan lasten liikkumisasenteisiin. Lisähaasteen tuo nuorten keskuudessa viime vuosina nopeasti yleistynyt mopojen, skootteiden ja mopoautojen käyttö, joka osaltaan vähentää erityisesti pyöräilyä.

Runsas neljännes matkoista on ostos- ja asiointimatkoja. Niistä 31 prosenttia tehdään jalan tai pyörällä. Yli 40 prosenttia matkoista on erilaisia vapaa-ajan matkoja, ja niistä 36 prosenttia tehdään kävellen tai pyöräillen. Ostos- ja vapaa-ajanmatkojen suuren volyymin vuoksi niihin sisältyvä kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen potentiaali on merkittävä. Sekä ostos- että vapaa-ajan matkojen pituuksiin vaikuttavat vahvasti yhdyskuntarakenne, palveluverkko sekä harrastusmahdollisuuksien tarjonta.

Jalan kulkevat eniten ne ihmisryhmät, joilla on vähäisimmät mahdollisuudet auton käyttöön eli lapset, nuoret ja eläkeikäiset. Lapset ja nuoret ovat myös innokkaimpia pyöräilijöitä. Lasten ja nuorten kulkutapavalintojen merkitys on suurempi kuin ikäluokan osuus väestöstä, sillä nuorena opitut liikkumistottumukset heijastuvat myös aikuisiän kulkutapavalintoihin.

lääkkäiden osuus väestöstä kasvaa nopeasti vuoteen 2020 mennessä. Jatkossa iäkkäillä on entistä useammin ajokortti sekä auto käytössään, joten heidän tekemiensä automatkojen määrä todennäköisesti kas-

vaa. Toisaalta iäkkäät ovat tietoisia kunnon ylläpitämisen tärkeydestä ja tekevät matkoja kävellen useammin kuin muut ryhmät. Kaikkein vanhimpien ikäluokkien kohdalla pyöräily- ja kävelymatkojen määrän kasvua rajoittaa toimintakyvyn heikkeneminen, mutta toisaalta odotetaan, että tulevat iäkkäät ovat entistä toimintakykyisimpiä pitkälle vanhuuteen. Jotta iäkkäiden kävely- ja pyöräilymatkat saataisiin kasvuun, on arkiasiointimatkat pidettävä lyhyinä ja huolehdittava ympäristön esteettömyydestä kaikkina vuodenaikoina.

Eniten autoilevat ja vähiten jalankulku- ja pyörämatkoja tekevät työikäiset, 18–64-vuotiaat. Tästä joukosta 34–54-vuotiaat ovat kaikkein eniten auton käyttöön sitoutunut ja samalla eniten liikkuva ikäryhmä. Liikkumisen määrä selittyy pitkälti elämäntilanteella: perhe-elämä on aktiivisimmillaan ja siihen sisältyy runsaasti asiointia sekä lasten ja ikääntyneiden vanhempien kyyditsemistä. Myös työelämä vaatii tältä ikäryhmältä liikkumista ja matkustamista. Toisaalta perheiden varallisuus on jo ehtinyt kasvaa sellaiseksi, etteivät taloudelliset seikat juuri rajoita liikkumista. Jotta kulkutapamuutos olisi mahdollinen toivotussa laajuudessa, on suuren osan kävelyn ja pyöräilyn lisäyksestä tapahduttava työikäisen, paljon autoilevan väestönsosan keskuudessa.

Muutos on monien asioiden summa



20 % ENEMMÄN KÄVELY- JA PYÖRÄMATKOJA

Kuva 1. Liikkumisvalintoihin voidaan vaikuttaa usealla eri tavalla. On luotava hyvät mahdollisuudet kävelylle ja pyöräilylle sekä huolehdittava siitä, että mahdollisuuksia motivoitutaan myös käyttämään. Mahdollisuuksien ja motiivien kokonaisuus toteutuu eri toimijoiden johdonmukaisella yhteistyöllä.