

LUONNOS

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

LVM

LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Suomi
Finland
100

Sisällysluettelo

1.	Johdanto	1
2.	Kävelyn ja pyöräilyn nykytila	2
3.	Miksi lisää kävelyä ja pyöräilyä?	7
4.	Kävelyä ja pyöräilyä koskevat strategiat ja muut toimet	11
4.1	Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia ja toimenpidesuunnitelma...	11
4.2	Kuntien kävely- ja pyöräilystrategiat	11
4.3	Muiden ministeriöiden ja järjestöjen rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyen.....	13
5.	Tavoitteet vuoteen 2030	15
6.	Toimenpiteet vuosina 2018-2023	15
6.1	Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne.....	15
6.2	Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri	18
6.3	Kävely- ja pyöräilyväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen..	20
6.4	Kävely ja pyöräily osana matkaketjuja	21
6.5	Liikkumisen ohjaus	24
6.6	Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittäminen	26
6.7	Pyörämatkailun kehittäminen.....	27
6.8	Lainsäädännön ja ohjeistuksen kehittäminen	29
6.9	Hallinnon rakenteiden kehittäminen ja poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen.....	31
6.10	Taloudelliset ohjauskeinot.....	32
6.11	Seuranta	34
Lähteet:	38	

1. Johdanto

Kävelyn ja pyöräilyn rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan. Taustalla vaikuttavat monet painavat syyt, muun muassa ilmastonmuutoksen hillintä ja kansanterveyden parantaminen.

Marraskuussa 2016 julkaistussa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa linjattiin useita eri toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi asetettiin strategiassa oma tavoitteensa: 30 prosentin kasvu kävely- ja pyörämatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä. Sama tavoite on lähtökohtana myös kävelyn ja pyöräilyn uudessa edistämishjelmassa. Ohjelmassa on yksilöity 36 uutta tai jo olemassa olevaa kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpidettä. Tarkoitus on lisätä kävelyn ja pyöräilyn määriä pysyvästi, ja auttaa siten saavuttamaan myös pitkän aikavälin ilmastotavoitteet eli liikennejärjestelmän muuttaminen nollapäästöiseksi.

Edistämishjelman keskeisiä keinoja kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi ovat esimerkiksi infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen, taloudellisen ohjauksen ja lainsäädännön kehittäminen, yhteistyö eri toimijoiden välillä, kävelyn ja pyöräilyn vastuutahojen määrittäminen ja pyörämatkailun edistäminen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Valtion eri toimijoiden lisäksi keskeisiä toimijoita ovat erityisesti kunnat, maakunnat sekä kävelyn ja pyöräilyn eri järjestöt. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ei suoraan velvoita ketään toteuttamaan ehdotettuja toimia. Se on eri toimijoiden yhteinen näkemys siitä, mitä kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattamiseksi pitäisi tehdä, yhdessä ja yhteisin toimin.

Ohjelman pohjalta on tarkoitus tehdä myös valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö työstää periaatepäätöstekstin tammikuussa 2018.

Lopuksi on vielä huomattava, että ohjelmassa esitetyt eri toimenpiteisiin liittyvät rahoitustarpeet ovat tässä vaiheessa vain arvioita tarvittavasta rahoituksesta. Ohjelman rahoituksesta on sovittava erikseen kevään 2018 kehysriihessä.

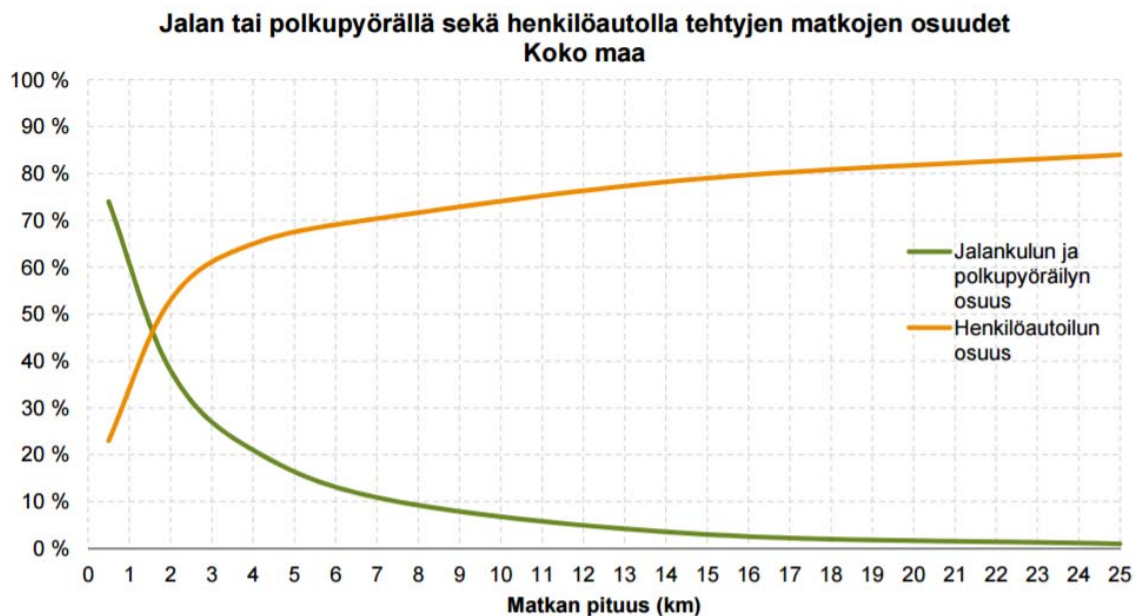
2. Kävelyn ja pyöräilyn nykytila

Vuosina 2010–2011 tehdyn henkilöliikennetutkimuksen mukaan¹ suomalaiset tekevät 30 prosenttia matkoistaan jalan tai pyörällä. Kävelyn osuus on yli 20 ja pyöräilyn vajaa kymmenen prosenttia. Pyöräilyn osuus kulkumuodoista vaihtelee kunnittain muutamasta prosentista vajaaseen 20 prosenttiin.

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.

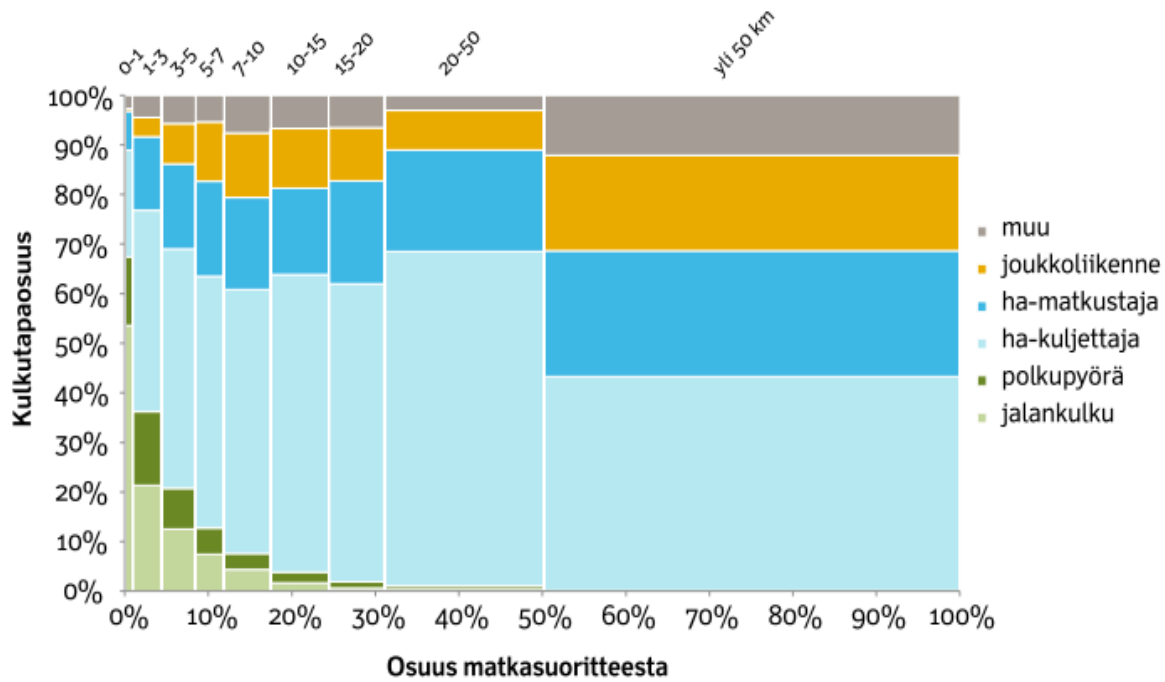
Pyöräily on suosituinta nuorten keskuudessa: alle 18-vuotiaat tekevät keskimäärin 20 prosenttia matkoistaan pyörällä. Vähäisintä pyöräilyä on 30–44-vuotiaana, jolloin pyöräilyn osuus matkoista putoaa alle 4 prosenttiin. Pyörän käyttäminen on yleisempää keskisuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla kuin maaseuduilla ja isoilla kaupunkiseuduilla. Tiivis yhdyskuntarakenne ja palveluverkko mahdollistavat kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen. Pitkiä matkoja kuljetaan harvoin jalan tai pyörällä.

Vuoden 2012 henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävely ja pyöräily ovat vähentyneet ja autoistuminen kasvanut viimeisen vuosikymmenen aikana. Erityisesti 15–17-vuotiaiden nuorten kävely ja pyöräily ovat vähentyneet mopon ja mopoautojen käytön seurauksena. Lasten, nuorten ja nuorten aikuisten sekä eläkeikäisten pyöräily on vähentynyt, mutta 35–54-vuotiaiden pyöräily ei ole muuttunut.



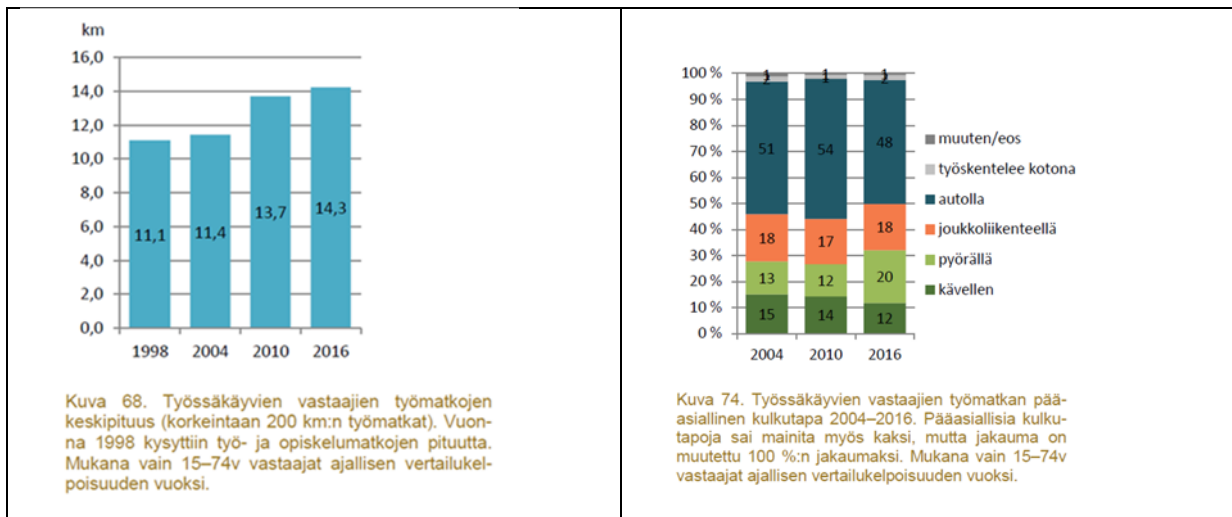
Kuva 1: Jalan tai polkupyörällä sekä henkilöautolla tehtyjen matkojen osuudet (Lähde: HLT 2012)

¹ HLT 2012. Seuraavan henkilöliikennetutkimuksen tulokset julkaistaan vuonna 2018.



Kuva 2: Kulikutapaosuudet eri mittaisilla matkoilla (Lähde: HLT 2012)

Matkojen painopiste on siirtynyt ostoksiin ja asiointiin. Työmatkojen määrät ovat laskeneet, mutta työmatkojen pituus on jatkuvasti kasvanut. Työmatkojen kuljutapajakaumassa on tapahtunut selvä trendin muutos. Vuoteen 2010 asti autoilun osuus työmatkoilla kasvoi samalla kuin muiden kulkumuotojen osuus pieneni. Vuodesta 2010 vuoteen 2016 autoilun osuus työmatkoista on laskenut (-6 %), kun taas pyöräilyn osuus on selkeästi noussut (+8 %). Kävelten työmatkoja taitetaan yhä harvemmin, mikä johtunee työmatkojen pituuden kasvusta. Työmatkan keskipituus yhteen suuntaan oli vuonna 2016 keskimäärin 14,3 km.



Kuva 3: Työmatkojen keskipituus 1998-2016 ja työmatkan pääasiallinen kuljutapa 2004-2016 (Lähde: Suomen ympäristökeskuksen Asukasbarometri)

Helsingin niemen rajan ylittävien pyöräilijöiden määrä on laskentojen perusteella lisääntynyt lähes puolella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Espoossa kävely keskusta-alueilla on kasvanut kymmenessä vuodessa neljänneksen ja keskusten välinen pyöräily on lähes kaksinkertaistunut. Helsingin, Vantaan ja Espoon kaupunkien tekemien liikennebarometrien perusteella pääkaupunkiseudulla joka neljäs asukas on lisännyt pyöräilyä viimeisen vuoden aikana. Pyöräilyn edistämiseen suhtaudutaan myönteisesti koko pääkaupunkiseudulla: 95-96% asukkaista kannattaa pyöräilyn edistämistä kaupungissaan².

Kiinnostava havainto eri tutkimuksista on myös talvipyöräilyn suosio ja sen lisääntyminen. Laskentojen perusteella pyöräilijämäärät vähenevät selkeästi talviaikaan, mutta barometrien tuloksista nähdään, että moni kuitenkin pyöräilee talvisin ainakin viikoittain. Esimerkiksi Tampereella talvipyöräilyn suosio on lisääntynyt vuosina 2011-2016³.

Myös pyöräilymatkojen tarkoituksen muutos kertoo pyöräilyn muutoksesta vapaa-ajan harrastuksesta liikkumisvälineeksi arjen matkoilla. Esimerkiksi Tampereella työ-, opiskelu- ja koulumatkojen osuus pyörällä tehdyistä matkoista on noussut vuosina 2011-2016⁴.

Kaupunkipyörät ovat vaikuttaneet Helsingissä käyttäjiensä liikkumistottumuksiin. Kaupunkipyörä on käyttäjillään korvannut kävely-, raitiovaunu- ja bussimatkoja, mutta jopa 14 prosentilla käyttäjäkyselyyn vastanneista se on korvannut automatkoja.⁵

Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrät ovat pysyneet muutamia poikkeamavuosia lukuun ottamatta suurin piirtein samalla tasolla viimeisen 10 vuoden ajan. Vuosina 2006-2016 tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä on vaihdellut vuosittain 18 ja 31 välillä. Tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2006-2016 kuolleista pyöräilijöistä 75 % oli yli 55-vuotiaita.

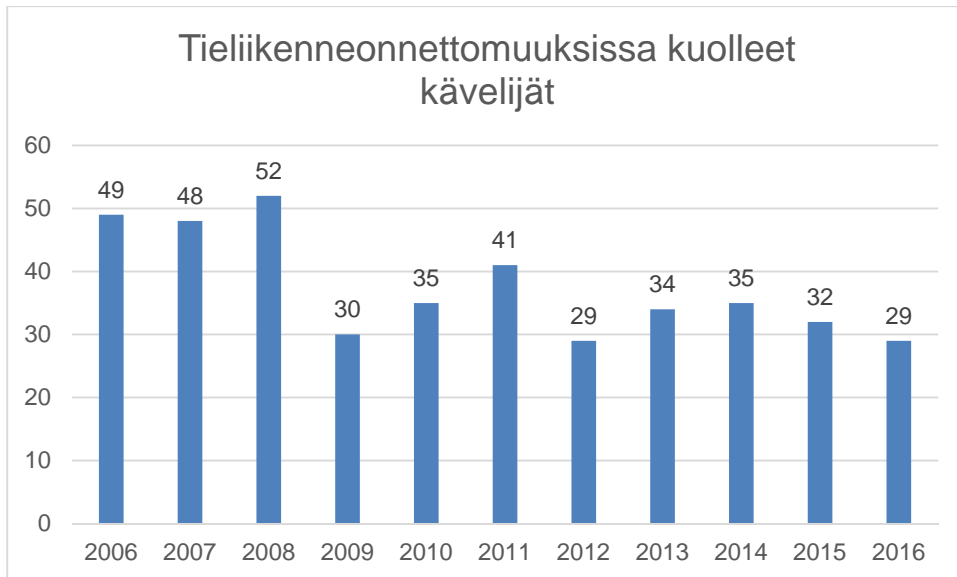


² HSL 2016

³ Tampere 2016

⁴ Tampere 2016

⁵ HSL 2017



Kuvat 4 ja 5: Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet pyöräilijät ja tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet kävelijät (Lähde: Tilastokeskus)

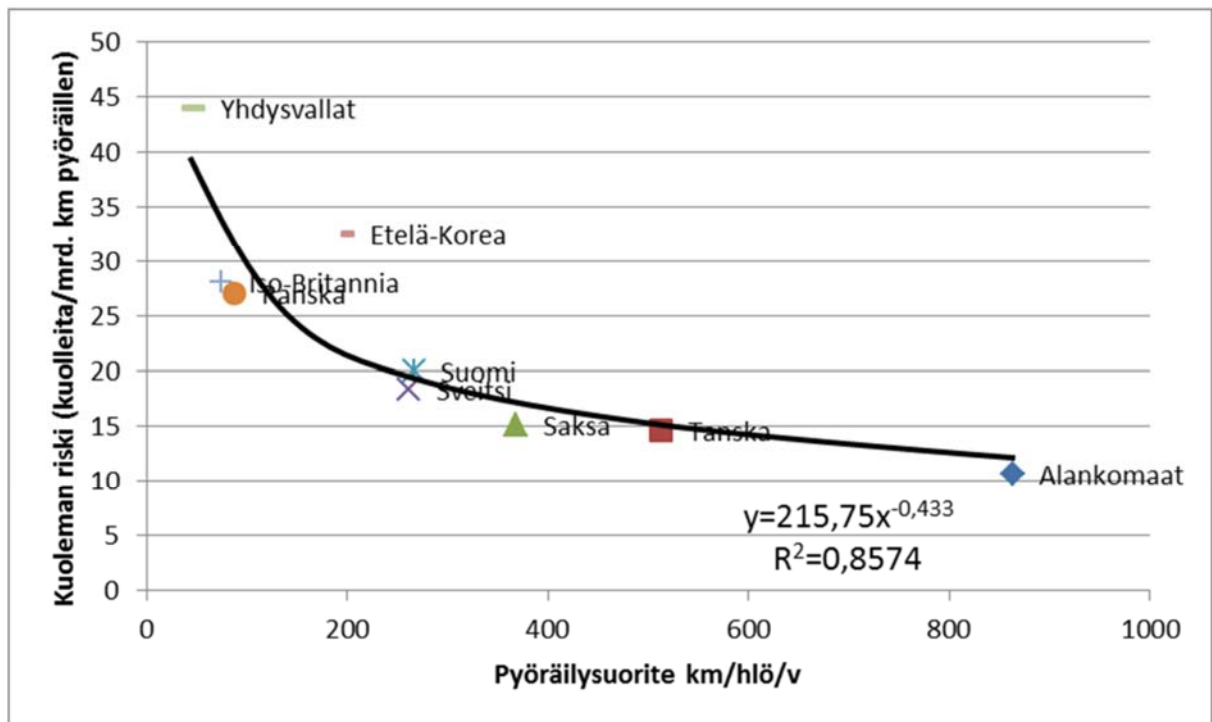
Vuodesta 2014 alkaen on ollut mahdollista saada tilastoihin myös vakavasti loukkaantuneiden määrä, joka kerätään hoitoilmoitusrekisterin tiedoista. Kerätyistä potilastiedoista tilaston ulkopuolelle jäävät kuitenkin onnettomuudet, joista ei ole ilmoitettu poliisille. Tämä vaikuttaa erityisen paljon juuri pyöräilyn ja kävelyn onnettomuusmääriin, koska näitä onnettomuuksia ei aina ilmoiteta poliisille.

Kävely ja pyöräily ovat liikenteessä henkilöliikennesuoritteeseen suhteutettuna turvattomampia kulkutapoja kuin esimerkiksi autoilu. Pyöräilyn lisääminen voi sen vuoksi aluksi heikentää liikenneturvallisuutta⁶, mutta vaikutus riippuu voimakkaasti siitä, millaisille väylille pyöräilyn kasvu ohjautuu. Lisäksi on huomattava, että pyöräilyn turvallisuus paranee, kun pyörämatkojen osuus kaikista matkoista kasvaa ja autoilijat oppivat ottamaan myös pyöräilijät huomioon osana liikennejärjestelmää⁷. Esimerkiksi Alankomaissa pyöräilyn suorite henkilöä kohti on yli kolminkertainen Suomeen nähden ja kuolemanriski puolet Suomen tasosta (ks. kuva 6). Vastaava ilmiö on havaittu myös kävelyssä⁸.

⁶ Rojas-Rueda et. al. 2013

⁷ Luukkonen & Vaismaa 2013

⁸ Jakobsen 2003



Kuva 6: Pyöräilyn turvallisuuden parantuminen pyöräilyn lisääntyessä ("safety in numbers" – ilmiö) (Lähde: Anu Tuominen et co, 2015).

Pyöräilyn ja kävelyn turvallisuutta tarkasteltaessa väylien rakenteella ja tyypillä on suuri merkitys ja parantamalla infrastruktuurin laatua yleensä myös turvallisuus paranee. Kuljetapojen turvallisuus on parhaimmillaan kun niille on osoitettu omat väylänsä. Tutkimusten mukaan Suomessa paljon käytetty yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä on lähes yhtä turvaton pyöräilijälle kuin yhdistetty bussi- ja pyöräkaista. Yhdistetyn jalankulku- ja pyöräväylän suhteellinen onnettomuusriski on 79 % ja pyöräkaistojen noin 50 %, joten kulkutapojen erottelulla on suuri vaikutus turvallisuuteen. Samalla erillisen pyörätien on havaittu kasvattavan myös pyöräilyn kulkutapaosuutta eniten⁹.

Pyöräilykypärä on yksi keino vähentää pyöräilijöiden liikennekuolemia. Jos pyöräilijä joutuu onnettomuuteen, on kypärän aivovammalta suojaava vaikutus tutkitusti hyvä. Kypärä suojaa päätä törmäyksissä ja kaatumisissa myös pyörätiellä ja hiljaisella nopeudella. Suomessa keskimääräinen pyöräilykypärän käyttöaste oli Liikenneturvan seurannoissa 43 % vuonna 2015. Alueelliset erot ovat suuria, pääkaupunkiseudulla kypärän käyttö on yleisintä, mutta joissakin maakunnissa käyttöaste on vain noin 20 %. Myös ikäryhmittäiset erot näkyvät kypärän käytössä. Alle kouluikäisillä pyöräilijöillä ja aikuisen kyydissä matkustavilla lapsilla on kaikkein yleisimmin kypärä päässä (noin 90 %). Vähän yli puolet alakouluikäisistä lapsista käyttää kypärää, yläkouluun mentäessä kypärän käyttö vähenee. Aikuisten pyöräilijöiden kypärän käyttöaste on hiljalleen kasvanut ja myös iäkkäistä noin kolmannes käyttää kypärää.

⁹ Luukkonen & Vaismaa 2013

3. Miksi lisää kävelyä ja pyöräilyä?

Kävely ja pyöräily ovat sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta suotuisia liikennemuotoja. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen on todennettu toiseksi kustannustehokkaimmaksi toimenpidetekonaisuudeksi liikenteen ilmastotoimien joukossa. Henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua sekä lisää ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta¹⁰. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä tukevat toimenpiteet ovat osoittautuneet kustannustehokkaiksi keinoiksi lisätä terveyden ja fyysisen toimintakyvyn kannalta välttämätöntä fyysistä aktiivisuutta, jonka puute lisää kroonisia sairauksia ja vähentää väestön terveiden elinvuosien määrää ja aiheuttaa inhimillistä haittaa. Liikunnan puute näkyy miljardiluokan suorina että epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna, työkyvyttömyytenä sekä jopa enneaikaisina kuolemantapauksina¹¹.



Kuva 7: Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnan edistäminen sekä kansantaloudellisten säästöjen saavuttaminen

Fyysisen aktiivisuuden puute on noussut 2000-luvulla merkittävimpien terveyttä vaarantavien riskitekijöiden joukkoon aiheuttaen arviolta 3,2 miljoonaa kuolemaa vuosittain¹². Elinympäristöt ja arjen käytännöt ovat yhteiskunnallisen kehityksen myötä vähentäneet tarvetta liikkua, tehdä työtä ja hankkia ravintoa lihasvoimin. Vaikka liikunta vapaa-ajan harrastuksena ja hyvinvoinnin osatekijänä on monipuolistunut ja kasvattanut suosiotaan, fyysisen aktiivisuuden kokonaismäärä on pudonnut historiallisen alhaiselle tasolle. Lapsista

¹⁰ Liimatainen et. al. 2015

¹¹ Kolu et. al. 2014

¹² World Health Organisation (WHO)

ja nuorista noin kolmannes, aikuisväestöstä alle viidennes ja ikäihmisistä muutama prosentti liikkuvat terveyssuosituksen mukaisesti. Tieto eri väestöryhmien todellisesta fyysisen aktiivisuuden määrästä on viime vuosina tarkentunut teknologisten mittausmenetelmien myötä. Samalla on vahvistunut käsitys siitä, että jopa valtaosa valveillaoloajasta vietetään istuen tai makuulla. Huolestuttavaa on, että osa väestöstä ei liiku käytännössä lainkaan¹³.

Seurauksista ilmeisimmät kytkeytyvät kansanterveyteen. Käypä hoito -suosituksen mukaan säännöllisen liikunnan tulee kuulua pitkäaikaissairauksien, kuten valtimotautien, lihavuuden, diabeteksen, rappeuttavien tuki- ja liikuntaelinsairauksien, ahtauttavien keuhkosairauksien, muistisairauksien, depression ja useiden syöpäsairauksien, ehkäisyyn, hoitoon ja kuntoutukseen, tarvittaessa yhdistettynä muihin elintapamuutoksiin ja hoitoihin.¹⁴

Liikunnan puute näkyy suorina että epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna, työkyvyttömyytenä sekä jopa ennenaikaisina kuolemantapauksina. Lisäksi ikääntyvien ihmisten fyysisen aktiivisuuden lisääntyminen vähentäisi kuntoutuksen ja laitoshoidon tarvetta. Arviot asian kansantaloudellisesta merkityksestä vaihtelevat sadoista miljoonista euroista miljardeihin euroihin.¹⁵

Kävelyn ja pyöräilyn taloudellisten hyötyjen laskentaan on Maailman terveysjärjestön WHO:n toimesta kehitetty ns. HEAT -menetelmä. Eri maissa ja kaupungeissa tehdyt laskelmat osoittavat, että yhden euron investointi pyöräiteihin palautuu monenkertaisena takaisin. Valtakunnallisesti on laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä.

Fyysisen aktiivisuuden lisääminen arkirutiineissa on välttämätöntä kansallisen tilannekuvan muuttamiseksi. Liikunnan harrastamiselle työpäivän jälkeen voi olla hankala löytää aikaa, mutta osittainenkin työmatkojen kulkeminen kävellen tai pyörällä kerryttää huomaamatta terveysliikuntasuosituksen mukaisen määrän liikkumista eli 2 t 30 min reipasta kestävyysliikuntaa viikossa. Potentiaalia on olemassa, sillä henkilöautolla tehtävien matkojen osuus nousee merkittävästi jo 1–2 kilometrin mittaisilla matkoilla, joilla olisi paljon potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen.

Työ- ja koulumatkojen taittaminen kävelemällä tai pyörällä lisäisi päivittäistä liikuntaa lapsilla, nuorilla ja työikäisillä. Puoli tuntia reipasta pyöräilyä useampana päivänä viikossa, vähintään 10 minuutin jaksoissa vähentää sydän- ja verisuonisairauksien, diabeteksen ja korkean verenpaineen kehittymisen riskiä auttaa veren rasvakoostumuksen ja kehon painon säätelyssä.¹⁶ On todettu, että terveyshyödyt, joita saadaan lisääntyneestä fyysisestä aktiivisuudesta (kävelystä ja pyöräilystä), ovat suuremmat kuin liikkujaan kohdistuneet haitat onnettomuuksista ja ilmansaasteista.¹⁷ Yhteiskunnan kustannukset pienenevät myös, kun pysäköintitilan ja autoväylien tarve vähenee. Lisäksi kävely ja pyöräily ovat halpoja liikkumismuotoja sekä käyttäjälleen että yhteiskunnalle.

Koulumatkaliikunnan on tutkimuksissa todettu muodostavan jopa puolet oppilaiden päivittäisestä reippaasta liikunnasta.¹⁸ Koulumatkojen aktiivisen kulkemisen on havaittu olevan yhteydessä mm. parempaan kestävyyskuntoon¹⁹, ja matalampaan sydäntautiriskiin.

¹³ Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa -tutkimus (JY), Aikuisväestön hyvinvointi ja terveys -tutkimus (ATH).

¹⁴ Liikunta (online)

¹⁵ Kolu ym. Suomen Lääkärilehti 12/2014

¹⁶ UKK-instituutti

¹⁷ Mueller N. et. al. 2015

¹⁸ Rainham et. al.

¹⁹ Larouche .et. al. 2014

Englannissa on arvioitu, että jo lyhyiden automatkojen vaihtaminen aktiiviseen kulkemiseen voisi säästää sen terveydenhuollon kuluissa noin miljardi puntaa vuosittain.

Kävelyn ja pyöräilyn osana työmatkaliikkumista on todettu olevan lisänä muuhun liikkumiseen, eikä se vähennä liikkumista muulloin vapaa-aikana. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen vaikuttaakin fyysiseen aktiivisuuteen myönteisesti etenkin vähän liikkuvien osalta.²⁰ Vuonna 2014 sekä miehistä että naisista 15 % käytti vähintään 30 minuuttia päivässä työmatkoihin pyöräillen tai kävellen.²¹ Sähköpyörillä on todettu pyöräiltävän noin 50 prosenttia pidempiä työmatkoja kuin tavallisilla pyörillä. Passiivisen työmatkakulkemisen vaihtaminen sähköpyöräilyyn on havaittu mm. parantavan sydäntautien riskitekijöitä.²² Lisäksi työmatkapyöräilyn on todettu olevan yhteydessä myös vähentyneisiin sairauspoissaoloihin.²³

Energia-, ympäristö- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden edistäminen

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa Suomessa noin 20 % koko Suomen ja noin 40 prosenttia Suomen taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista, loput linja-autoista, moottoripyöristä yms. Rautatieliikenteen osuus päästöistä on noin prosentin verran, lentoliikenteen noin 2 prosenttia ja vesiliikenteen noin 4 prosenttia. Koska tieliikenteen ja siinä erityisesti henkilöautojen osuus päästöistä on huomattava, myös liikenteen päästövähennystoimenpiteet kohdentuvat pääosin tie- ja henkilöautoliikenteeseen.²⁴

Marraskuussa 2016 julkaistussa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on linjattu, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on leikattava jopa 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästöjen vähentämiseen pyritään muun muassa liikennesuoritteeseen eli liikenteen määriin vaikuttamalla. Energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on henkilöautoilun kasvun taittaminen kaupunkiseuduilla vuoteen 2030 mennessä, väestönkasvusta huolimatta. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitellaan 30 % kasvua näiden matkojen määrissä.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian ja Ilmastolain mukaisen, keskipitkän aikavälin ilmastopoliittisen suunnitelman (Kaisu) valmistelun yhteydessä on arvioitu, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisen kautta liikenteen päästöjä voitaisiin vähentää yhteensä jopa 0,8 miljoonaa tonnia vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn osuus tästä olisi arviolta noin puolet. Kun liikenteen koko päästövähennystarve on noin 3 miljoonaa hiilidioksiditonnia, kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osuus päästövähennyksestä on varsin merkittävä. Kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vähentää myös muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia, kuten ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä (typenoksidit, hiukkaset ja häikä) ja melua.

²⁰ Foley L., et. al. 2015

²¹ Helldán A. et. al. 2015

²² Peterman et. al. 2016

²³ Mytton et. al. 2016

²⁴ Energia- ja ilmastostrategia 2016

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus sekä kaupunkiympäristöjen elinvoimaisuus

Kävelyn ja pyöräily edistäminen parantavat merkittävästi koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Niiden lisäämisellä voidaan vähentää autoliikenteen ruuhkia ja parantaa koko liikennejärjestelmän sujuvuutta. Kävely ja pyöräily ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjuja. Joukkoliikenteen toimivuus paranee, jos matkaketjujen kaikki osat muodostavat järkevän kokonaisuuden.

Toimintojen saatavuus myös jalan ja pyörällä edistää tasa-arvoa. Palvelujen keskittäminen pienentää niitä alueita, joilla voi liikkua kokonaan ilman autoa. Turvattomuuden tunteen lisääntyminen vähentää erityisesti lasten ja vanhusten liikkumismahdollisuuksia. Pyöräilyn määrän riittävä lisääntyminen vähentää autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen turvallisemmiksi vähentää liukastumis- ja kaatumistapaturmia sekä muita kävelyn ja pyöräilyn onnettomuuksia. Ympäristön laatuun kiinnitetään usein enemmän huomiota kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä. Viihtyisä ympäristö taas kannustaa kävelyn ja pyöräilyyn. Asuinympäristön jalkakäytävät ja pyörätiet ovat paitsi liikenne- myös liikuntapaikkoja.

Paitsi kaupungin imagoa sekä asukkaiden viihtyvyyttä, kävelykeskustojen ja –katujen lisääminen edistää alueiden liike-elämää. Tutkimusten mukaan kävelen ja pyörällä liikkuvat ihmiset tekevät paljon pieniä ostoksia ja pitävät keskustat elinvoimaisina. Hyvät kävely-ympäristöt ovat suosittuja kauppapaikkoja. Kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla rakennettuun ympäristöön mahtuu enemmän kuluttajia.

Kaupungeissa, joissa maan arvo on korkea, on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen huomattavasti edullisempaa kuin autoilun vaatiman katutilan ja pysäköinnin järjestäminen. Kävelystä ja pyöräilystä ei aiheudu liikennemelua, joka rajoittaisi melulle herkkien toimintojen sijoittamista ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Paitsi yhteiskunnalle, kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja kaikille liikkujille.

Pyöräilystä on viime vuosina tullut yhä näkyvämpi osa katukuvaa. Pyöräilystä, kuten muustakin kestävästä liikkumisesta on tullut trendi kasvavan ympäristö- ja terveystietoisuuden myötä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on nyt periaatteessa vahva yhteiskunnallinen tilaus ja poliittinen tuki, mutta työ tarvitsee tuekseen monia toimenpiteitä ja paljon yhteistyötä.

4. Kävelyä ja pyöräilyä koskevat strategiat ja muut toimet

4.1 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia ja toimenpidesuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistui vuonna 2011 valtakunnallinen strategia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi²⁵. Strategian tavoitteiden toteuttamiseksi Liikennevirasto valmisteli kansallisen toimenpidesuunnitelman²⁶. Strategian ja toimintasuunnitelman yhteisenä tavoitteena on, että vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005. Lisäys tarkoittaisi noin 300 miljoonaa kävely- ja pyöräilymatkaa. Tavoitteena on vastaavasti vähentää henkilöautomatkoja.

Strategiassa linjataan, että kävelyn ja pyöräilyn arvostusta tulee lisätä sekä kannustaa kansalaisia niiden valitsemiseen. Kävelyä ja pyöräilyä voidaan lisätä lyhyillä etäisyyksillä sekä liikkumisympäristön kehittämällä turvallisemmaksi ja miellyttävämmäksi. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää toimia sekä valtiolta että kunnilta. Niiden rahoitustasoa on nostettava, ja tavoitteiden toteutumista ja toimenpiteiden vaikutuksia tulee seurata.

Toimenpidesuunnitelman avulla pyritään kannustamaan ihmisiä sekä mahdollistamaan kävelyn tai pyöräilyn valitseminen. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet on jaettu neljään eri kokonaisuuteen, jotka koskevat joko asenteisiin vaikuttamista, infrastruktuuria, yhdyskuntarakennetta tai hallinnon rakenteita ja lainsäädäntöä.

4.2 Kuntien kävely- ja pyöräilystrategiat

Kuntakohtaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmien laatimisella ja toteuttamisella on ollut ratkaiseva rooli näiden liikennemuotojen suosion kasvattamisessa eri kunnissa. Lähes kaikissa kunnissa, joissa merkittäviä toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn hyväksi on saatu toteutumaan, on työtä tehty juuri edistämishojelmien kautta. Niiden avulla myös kävelyn ja pyöräilyn investoinnit ja sitä kautta kävely- ja pyöräilymäärät on saatu monessa kunnassa kasvu-uralle.

Yli 10 prosentilla Suomen kunnista on voimassa oleva kävelyn tai pyöräilyn edistämishojelma. Kaupunkiseuduilla (esim. Tampereen, Helsingin, Joensuun, Turun ja Kuopion kaupunkiseuduilla) on tehty myös seudullisia kävelyn ja pyöräilyn strategioita tai edistämishojelmia, jotka ovat esimerkiksi yhteisen vision ja tavoitetason osalta viitoittaneet tietä kuntien vastaaville. Kävely ja pyöräily ovat usein osana laajempia kestävästä liikkumisesta edistämishojelmia ja niiden edistäminen on usein jo vakiintunut osaksi kuntien ympäristötyötä.

Esimerkkejä kävelyn ja pyöräilyn strategioista ja edistämishojelmista kunnissa 2010-luvulla:

²⁵ LVM 2011

²⁶ Liikennevirasto 2012

Vesilahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2018-2030	2017
Joensuun pyöräilyn ja jalankulun edistämissuunnitelma 2030	2017
n pyöräilyn edistämisohjelma	2016
Hämeenlinnan pyöräilyn edistämisohjelma 2016-2021	2016
Orivesi Kävelystä ja pyöräilystä hyvinvointia	2016
Kävelystä ja pyöräilystä potkua. Suunnitelma kilpailukyvyn lisäämiseksi Mikkelin keskustassa pyöräilyn ja kävelyn avulla	2016
Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030	2016
Mäntsälän jalankulku-, pyöräily- ja ulkoilureittien verkosto: Kehittämissuunnitelma	2015
Oulun keskustan pyöräilyn ja kävelyn kehittäminen	2015
Utajärvi pyöräilyn laatukunnaksi -ohjelma 2015–2020	2015
Ylöjärven kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma	2015
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Kangasalla	2014
Espoon pyöräilyn edistämisohjelma 2013–2024	2013
Helsingin pyöräilyn edistämisohjelma	2013
Kokkolan pyöräilykaupunkiohjelma 2014–2020	2013
Lahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2025	2012
Pyöräillen Seinäjoella: Seinäjoen kaupungin pyöräilystrategia	2012
Turun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma	2010

Lähde: Kulkulaari.fi, Tapio Kinnunen 2017

Ratkaisevaa ohjelmien vaikuttavuudelle on niiden laatutason ohella niiden poliittinen status. Jos ohjelmaa ei ole hyväksytty valtuustotasolla, sen vaikuttavuus ja merkitys ovat jääneet vähäiseksi. Paikallisesti riittävän vahvan poliittisen mandaatin hankkimista helpottaa suuresti, jos työn taustalla on kansallinen korkean profiilin kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma.

4.3 Muiden ministeriöiden ja järjestöjen rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyen

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii yhteistyötä eri sektoreiden välillä. Kunnissa ja valtionhallinnon tasolla parhaita tuloksia saadaan aikaan, jos suunnitteluun ja edistämiseen osallistuvat liikennesektorin lisäksi myös ympäristö-, terveys- ja liikuntasektorit. Lisäksi erilaisten asiaan liittyvien järjestöjen, esimerkiksi pyöräilyjärjestöjen, mukana olo toiminnassa tuo usein parempaa vaikuttavuutta asialle.

Ympäristöhallinnon keskeisimmät toimet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi liittyvät alueidenkäytön suunnitteluun, sen ohjaukseen ja kehittämiseen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitteluyhteistyön kehittämiseen. Ympäristöministeriö on ollut mukana teettämässä ja rahoittamassa useita teemaan liittyviä tutkimus- ja kehittämishankkeita. Ympäristöhallinnon tehtävä on edistää myös rakennetun ympäristön esteettömyyttä ja terveyttä. Itsenäiseen ja aktiiviseen fyysiseen liikkumisen kannustava esteetön ympäristö on yhä tärkeämpi tavoite väestön ikääntyessä.

Ympäristöministeriö vastaa maankäyttöä ja rakentamista koskevan lainsäädännön kehittämisestä ja sen toimivuuden seurannasta. Ministeriö valmistelee valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet yhteistyössä muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset) toimivat alueillaan valtion asiantuntijaviranomaisina alueidenkäytön ja kaavoituksen kysymyksissä.

Ympäristöministeriö on keskeisenä osapuolena suurien kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu- ja sopimusmenettelyissä ja osallistuu aktiivisesti niiden kehittämiseen. MAL-sopimuksissa on kohdistettu valtion rahoitusta erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaviin toimiin.

Sosiaali- ja terveysministeriö ja opetus- ja kulttuuriministeriö ovat jo 2000-luvun alkupuolelta tehneet tiivistä yhteistyötä väestön terveyttä edistävän liikunnan kehittämiseksi. Terveyttä edistävän liikunnan periaatepäätökset (2002 ja 2008) ovat toimineet hyvänä pohjana valtakunnalliselle terveysliikunnan edistämistyölle. Vuonna 2013 valmistuivat valtakunnalliset linjaukset terveyttä ja hyvinvointia edistävään liikuntaan 2020²⁷. Valtakunnallisissa linjauksissa nostettiin esiin neljä keskeistä asiaa: arjen istumisen vähentäminen, liikunnan lisääminen, liikunnan nostaminen keskeiseksi osaksi terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä sekä sairauksien ehkäisyä, hoitoa ja kuntoutusta, sekä liikunnan aseman vahvistaminen suomalaisessa yhteiskunnassa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liittyy kaikkiin näihin linjauksiin.

Sosiaali- ja terveysministeriö ja opetus- ja kulttuuriministeriö ovat yhdessä käynnistäneet useita valtakunnallisia liikunnan edistämishankkeita. Ilo kasvaa liikkuen –ohjelmalla edistetään varhaisvuosien liikuntaa ja Liikkuva koulu –ohjelmalla koulu- ja opiskeluikäisten liikkumista. Kunnossa Kaiken Ikää -ohjelman tavoitteena on vähän liikkuvan aikuisväestön liikunnallisen elämäntavan edistäminen. Voimaa vanhuuteen –ohjelmassa lisätään ikääntyneiden ihmisten lihasvoimaa ja liikkumista. Liikunnan edistämishankkeet toteuttavat toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi.

²⁷ Muutosta liikkeellä 2020 –linjaukset

Opetus- ja kulttuuriministeriön toimialalla toimii myös Valtion liikuntaneuvosto. Valtion liikuntaneuvosto on liikuntalaissa määritelty opetus- ja kulttuuriministeriön asiantuntijaelin, jonka valtioneuvosto asettaa hallituskausittain. Valtion liikuntaneuvoston tehtävänä on käsitellä liikunnan kannalta laajakantoisia ja periaatteellisesti tärkeitä asioita ja erityisesti arvioida valtionhallinnon toimenpiteiden vaikutuksia liikunnan alueella, tehdä aloitteita ja esityksiä liikunnan kehittämiseksi sekä antaa lausuntoja toimialansa liikuntamäärärahojen käytöstä.

Pyöräliitto ry on suomalainen arkipyöräilyn edistämis- ja asiantuntijajärjestö, jolla on paikallistoimintaa lähes koko maassa. Pyöräliitto ja sen jäsenjärjestöt työskentelevät pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi ja pyöräilyn mahdollistamiseksi kaikille. Pyöräliitto jäsenenineen kannustaa suomalaisia pyöräilemään useammin ja pidemmälle. Pyöräliitto on linkki käyttäjien, ympäristön suunnittelijoiden ja siitä päättävien välillä.

Pyöräliitto ja sen jäsenjärjestöt välittävät tietoa kehitystarpeista tienpitäjille sekä arvioivat tehtyjä uudistuksia. Pyöräliitto välittää myös parhaita pyöräilynedistämiskäytäntöjä maailmalta Suomeen.

Pyörällä kaiken ikää –toiminnassa pyöräilystä nauttiminen mahdollistetaan myös niille, jotka eivät voi enää itse polkea. Vapaaehtoiset kuljettavat ikäihmisiä riksapyörillä ja antavat heidän kokea tuulen hiuksissaan. Samalla sukupolvet kohtaavat ja tuhannet tarinat tulevat kerrotuiksi.

Pyöräilykuntien verkosto ry on kasvava kuntien, valtion, järjestöjen, yritysten ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöjärjestö. Pyöräilykuntien verkoston päämäärä on pyöräilyn merkittävä lisääminen viisaana liikennemuotona ja arkiliikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle. Pyöräilyn lisääminen on mahdollista silloin, kun pyöräily on kilpailukykyinen liikennemuoto arjen matkoilla ja se koetaan turvalliseksi ja miellyttäväksi eri liikenneympäristöissä.

Verkostoon kuuluu 80 jäsenkuntaa, 9 ELY-keskusta, yrityksiä ja järjestöjä, yhteensä yli 100 jäsenorganisaatiota. Jäsenkunnissa asuu noin 3,8 miljoonaa suomalaista ja valtakunnallisten kampanjoiden vaikutuspiirissä on suurin osa suomalaisista.

Ydintoimintaa ovat pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden kehittäminen kunnissa, viestintä ja koulutus asiantuntijuuden vahvistamiseksi eri tasoilla, valtakunnalliset kampanjat pyöräilyyn innostamiseksi, pyöräilykasvatus kouluissa ja varhaiskasvatuksessa sekä kokonaisuuden haltuunotto seurantaa ja arviointia kehittämällä.

Liikenneturva on vapaaehtoisen liikenneturvallisuuksien keskusjärjestö, jonka tehtävänä on edistää tieliikenteen turvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja liikennekulttuuriin. Liikenneturva tekee koko eliniän kattavaa liikennekasvatustyötä. Lasten ja nuorten liikennekasvatuksessa tärkeimpiä kanavia ovat koululaitos, harrastus- ja muut nuorisjärjestöt sekä puolustusvoimat. Liikenneturva tekee tiivistä yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa myös viisaan liikkumisen asioissa.

5. Tavoitteet vuoteen 2030

Tavoitteena on lisätä sekä kävely- että pyörämatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (nykytilaan verrattuna).

Vuonna 2030 kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä noin 32 prosentista 35–38 prosenttiin. Tämä merkitsee, että vuonna 2030 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 300 miljoonaa enemmän kuin vuonna 2017. [luvut tarkistetaan HLT:n valmistumisen jälkeen]

Tavoitteena on myös, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä [lyhyistä] henkilöautomatkoista. Tällä hetkellä henkilöautolla tehtävien matkojen osuus nousee merkittävästi jo 1–2 kilometrin mittaisilla matkoilla, joten potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on nähtävillä runsaasti.

Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus ei saa heiketä nykytasosta.

6. Toimenpiteet vuosina 2018-2023

6.1 Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne

Eheä yhdyskuntarakenne, jossa eri toimintojen (kodit, työpaikat ja palvelut sekä virkistys- ja vapaa-ajan alueet) väliset etäisyydet ovat kohtuulliset, on tärkeä edellytys kävelyn ja pyöräilyn merkittävälle lisäämiselle. Kävely ja pyöräily ovat arjen kulkutapoina sitä houkuttelevimpia ja ajallisesti kilpailukykyisempiä mitä lyhyempi matka on kyseessä. Tiiviissä yhdyskuntarakenteessa myös monipuolisten joukkoliikennepalvelujen järjestäminen on helpompaa. Koska kävely tai pyöräily on lähes aina osa joukkoliikenteellä tehtävää matkaa, on näiden kulkumuotojen sujuvuudesta huolehtiminen tärkeää myös joukkoliikenteen käytön kasvattamiseksi.

Yhdyskuntarakenteen eheys ja tehokkuus luo pohjaa lähipalveluiden toteutumiselle, mikä lyhentää ihmisten arjessa tarvittavien matkojen pituuksia. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen eritasoisten keskusten palvelujen monipuolisuus mahdollistaa päivittäisen asiain kävelen ja pyöräillen. Asuinalueilla erityisesti päivittäistavarakaupan ja mm. koulujen saavutettavuus ilman henkilöautoa on tärkeää varmistaa. Myös työpaikkojen sijoittumiseen on kiinnitettävä huomiota. Kaupallisten palveluiden ja työpaikkojen sijoittuminen yhdyskuntarakenteen reunoille tai siitä irralleen pääteiden varteen keskustojen ulkopuolelle on ei-toivottava kehityssuunta kävelyn ja pyöräilyn kannalta.

Kävelyn ja pyöräilyn ja edistämiseksi on toimintojen sijoittumisen ja etäisyyksien lisäksi tärkeää kiinnittää huomiota lähiympäristön laatuun. Kävelijä ja pyöräilijä ja ovat kiinteässä vuorovaikutuksessa lähiympäristönsä kanssa ja kulkumuodon valintaan vaikuttaa merkittävästi mm. koettu ja todellinen turvallisuus, maaston korkeuserot, ympäristön esteettisyys ja viihtyvyys. Turvallisuuteen liittyy sekä sosiaalinen turvallisuus että liikenneturvallisuus ja mm. autoliikenteen nopeustaso.

Kaavoitus ja elinympäristön suunnittelu ovat ensisijaisesti kuntien ja maakuntien vastuulla. Ympäristöministeriö vastaa lainsäädännöstä sekä alan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä. Lainsäädännön lisäksi valtio voi osaltaan vaikuttaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluratkaisuihin kävelyä ja pyöräilyä edistävästä näkökulmasta mm. valtion ja kuntien tai kaupunkiseutujen välisten sopimusmenettelyjen kautta (ns. MAL-sopimukset tms.), liikennejärjestelmäsuunnittelulla sekä siihen liittyvillä kehittämisinvestoinneilla sekä muulla kehittämistoiminnalla.

Monissa kunnissa on viime vuosina tehty myös ns. viisaan liikkumisen suunnitelmia. Viisaan liikkumisen suunnitelmat ovat perinteisiä kuntakohtaisia liikenneturvallisuuksuunnitelmia laajempia, ja ne laaditaan yhteistyössä kuntien eri hallinnonalojen kanssa. Viisaan liikkumisen suunnitelmien tavoitteena on paitsi liikenneturvallisuuden parantaminen kaikki liikkujaryhmät huomioiden, myös kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön lisääminen.

Tavoite 1: Kävelyn ja pyöräilyn käytön edellytykset luodaan yhdyskuntarakennetta kehittämällä ja palveluiden sijoittumista ohjaamalla sekä liikennejärjestelmän huolellisella suunnittelulla.

	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
1.1	Kävely ja pyöräily huomioidaan aidosti kaikilla kaavatasoilla. Maakuntakaavoissa luodaan edellytykset seututason kevyen liikenteen väylille, yleis- ja asemakaavatasolla varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen paikallistasolla. Huomioidaan pyöräpysäköinti kaavoissa ja rakentamismääräyksissä.	Kunnat, maakunnat, YM	Jatkuvaa	-	Kävelyn ja pyöräilyn painoarvo kaavoissa
1.2	Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä jatketaan osana valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisiä MAL-sopimuksia. MAL-rahoitus kytketään valtion päästövähennystavoitteisiin ja sitä hyödynnetään entistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin. Sopimusmenettelyjen tarve ja mahdollisuudet selvitetään myös muilla kaupunkiseuduilla.	LVM, Liikennevirasto, YM, kunnat	Jatkuvaa	30 M€ vuosina 2019-2023	Kävelyn ja pyöräilyn painoarvo MAL-sopimuksissa (kävely- ja pyöräilyhankkeiden määrä, osuus euroista)
1.3	Kävelyä ja pyöräilyä edistetään määrätietoisesti kaupunkien liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta. Koko liikenneympäristön	Kunnat, kaupungit, LVM,	Jatkuvaa	-	Kävelyn ja pyöräilyn painoarvo LJS:ssa

	suunnittelussa huomioidaan kävely- ja pyöräily-ympäristön houkuttelevuus, liikenneturvallisuus ja esteettömyys.	Liikennevirasto, ELY:t			
1.4	Valtion uusien infrainvestointien yhteydessä varmistetaan kävelyn ja pyöräilyn hyvät olosuhteet hankkeen vaikutusalueella. Uudet väylät eivät saa vaikeuttaa kävelyä tai pyöräilyä alueella.	LVM, Liikennevirasto, ELY:t	Jatkuvaa	-	Kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen valtion väylä-hankkeissa
1.5	Säännöllisesti tarvittavia lähipalveluita ohjataan kävelyn ja pyöräilyn kannalta suotuisille alueille kaavoituksen ja julkisten palvelujen sijoittumista koskevien päätösten avulla. Julkisten palveluiden (esim. koulujen tai terveyspalveluiden) keskittämistä harkittaessa otetaan vakavasti huomioon keskittämisen vaikutukset palvelun saatavuuteen kävelen tai pyöräillen. Hyödynnetään esim. paikkatietopohjaisia saavutettavuusmalleja palveluiden sijoittumisen seurannassa.	Maakunnat, kunnat	Jatkuvaa	-	Palveluiden sijoittuminen
1.6	Vahvistetaan kävelyn ja pyöräilyn ulkoilureittien ja polkujen asemaa kaavoituksessa. Erityisesti polkujen rooli on tärkeä virkistyskävelyssä ja maastopyöräilyssä. Kaavoituksessa tulee lisätä tietoa polkujen sijainnista ja edistää niiden suojelua turvaten riittävät lähivirkistysmahdollisuudet kaikille.	YM, maakunnat, kunnat	Jatkuvaa	-	Kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen ulkoilureittien suunnittelussa
1.7	Kannustetaan kuntia valmistelemaan omia kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmia ja/tai viisaan liikkumisen suunnitelmia.	Kunnat	Jatkuvaa	-	Suunnitelmien määrä ja laatu

6.2 Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri

Laadukas kävelyinfrastruktuuri mahdollistaa palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden turvallisesti ja esteettömästi jalan. Esteettömyys, turvallisuus ja viihtyisyys ovat laadukkaan kävelyinfrastruktuurin tunnusmerkkejä. Tiivis ja sekoittunut yhdyskuntarakenne tukee laadukkaiden kävelyreittien muodostamista ja mahdollistaa kävelyn myös pääsääntöisenä kulkumuotona. Laadukas kävelyinfrastruktuuri mahdollistaa myös kävelyn osana matkaketjuja turvallisena ja sujuvana yhteytenä esimerkiksi joukkoliikenteen pysäkeille.

Laadukas pyöräilyinfrastruktuuri koostuu kattavasta ja saumattomasta verkostosta, joka palvelee käyttäjän tarpeita ja on rakenteeltaan turvallinen, miellyttävä ja sujuva. Pyöräverkolla määritetään muun liikenneverkon tapaan väylähierarkia, jolla vastataan alueen liikkumistarpeeseen. Työmatkaliikenteen nopea ja suora yhteysverkko, eli pääpyöräreitit luovat pyöräliikenteen kehittämiselle selkärangan, jota muut pyöräliikenteen yhteydet täydentävät. Pääpyöräreittiverkon osalta on olennaista hyvä ja kilpailukykyinen saavutettavuus verrattuna muihin liikennemuotoihin. Liittymäjärjestelyjen sujuvuus, toimivuus ja turvallisuus ovat erittäin tärkeitä laatutekijät pyöräilyn infrastruktuurissa. Laadukas, turvallinen ja pyöräilijöiden tarpeiden mukaan optimaalisesti sijoitettu pyöräpysäköinti katualueella, liikenteen solmukohdissa, sekä palvelujen, työpaikkojen ja asuntojen rakentamisessa ovat tärkeä osa laadukasta pyöräilyinfrastruktuuria. Pyöräpysäköinnin tarpeet tulee huomioida kaavoituksessa tilavarauksina ja laadullisina tavoitteina. Pyörätieverkon suunnittelussa tärkeää on huomioida saumattomat ja nopeat työmatkaliikenteen pyöräilyverkot myös seudullisella tasolla yli kuntarajojen.

Monet suomalaiset kaupungit ovat suunnitelleet ja aloittaneet toteuttamaan pyöräilyn laatukäytäväverkkoa, jonka tarkoitus on toimia nopeana työmatkaliikenteen reittinä alueiden välillä. Tällaisia verkostosuunnitelmia on tehty esimerkiksi Helsingissä, Lahdessa ja Jyväskylässä. Osittain tämä tarkoittaa nykyisten yhteyksien parantamista, mutta myös paljolti täysin uusien pyöräiteiden rakentamista.

Nopeiden laatukäytävien lisäksi kaupungeissa on panostettu myös keskustojen pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen. Pääsääntöisesti keskusta-alueilla pyritään nopeuksien salliessa sekaliikenteeseen, mutta tarpeen vaatiessa on myös rakennettu pyöräkaistoja ja -teitä. Liikennevalojen yhteyteen on tehty pyörätaskuja sujuvoittamaan pyöräliikennettä ja esimerkiksi Tampereella on testattu mobiilisovelluksen avulla toimivia liikennevaloetuksia pyöräilijöille.

Kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri on suurimmaksi osaksi kuntien vastuulla. Monissa Euroopan maissa valtio on kuitenkin tukenut kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä myös infrastruktuurin osalta. Tämä voisi Suomessakin olla toimiva ratkaisu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kaupunkiseuduilla. Valtion tuet voitaisiin kytkeä kaupunkien ja kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämistrategioihin: tuen ehdoksi voitaisiin asettaa se, että tukea saavalla kunnalla tulisi olla laadittuna (valtiosuunnitelmaa vastaava) kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Valtion tuki kaupunkien kävely- ja pyöräilyhankkeisiin voisi olla esim. 50 % hankkeen hinnasta.

On olemassa vahvaa tieteellistä näyttöä siitä, että pyöräilyinfrastruktuuriin kohdistettujen investointien hyöty-kustannussuhde on vähintään 5:1²⁸. Taloudellisia hyötyjä saadaan eri asioista: ensinnäkin pyöriin ja pyöräilyyn liittyvistä elinkeinoista, toiseksi kohentuneen

²⁸ Ks. esim. Department for Transport, "Value for Money Assessment for Cycling Grants", 2014

kansanterveyden kautta. Kolmanneksi liikeneruuhiin väheneminen vähentää tieverkon tukkiutumista, viivästyksiä ja menetettyjä työtunteja sekä polttoaineen tuhlausta. Yhdessä nämä hyödyt parantavat elämänlaatua kaupungeissa ja lisäävät samalla houkuttelevuutta. Taloudellisia hyötyjä tuo myös tehokkaampi maankäyttö.

Tavoite 2: Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta parannetaan hyvillä yhteyksillä.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
2.1	Kaupunkialueilla painotetaan yhä enemmän laadukkaan kävely- ja pyöräilyinfran rakentamista. Kävely- ja pyörätiet erotellaan mahdollisuuksien mukaan toisistaan ja laadukasta pyöräpysäköintiä lisätään vastaamaan kysyntää. Epäjatkuvuuskohtien poistamiseen sekä sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseen kiinnitetään erityistä huomioita eniten käyttäjiä houkuttelevilla kävelyn ja pyöräilyn pääväylillä, nk. laatuikäytävillä.	Maakunnat, kunnat	Jatkuvaa	-	Kävelyä ja pyöräilyä edistävien hankkeiden määrä ja laatu kaupunkiseuduilla (kilometriä, euroa)
2.2	Toteutetaan viisivuotinen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma. Investointiohjelman hankkeilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sitoutuneiden kaupunkien katuverkolla.	LVM, Liikennevirasto, kunnat	Jatkuvaa	15 M€ (valtio) + 15 M€ (kunnat) / v. vuosina 2019-2023	€ / v. km / v.
2.3	Käynnistetään valtakunnallisen pyöräilyverkon parantaminen.	Kunnat, kaupungit,	Jatkuvaa	Osana perusväylänpidon rahoitusta	€ / v. km / v.

	Taajamien välillä kulkeva pääpyörätieverkko suunnitellaan parantamaan alueellisen työssäkäynnin mahdollisuuksia, mutta se toimii myös virkistys- ja matkailukäytössä.	LVM, Liikennevirasto, ELY:t			
--	---	-----------------------------------	--	--	--

6.3 Kävely- ja pyöräilyväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen

Väylien kunnossapito, erityisesti talvihoito nousee usein kyselyissä esiin pyöräilyä ja kävelyä rajoittavana tekijänä. Erityisesti talvihoidon hyvällä laadulla luodaan puitteet ympärivuotiseen pyöräilyyn. Haasteita hoidon kannalta ovat mm. hoidon tason vaihtelu urakkarajoilla, kävelyn ja pyöräilyn erilaiset tarpeet talvihoidon suhteen sekä toimenpideajat.

Kävelyn ja pyöräilyn reittien kunnossapito kattaa sekä väylän päivittäisen käyttökunnan takaamisen talvi- ja kesähoidon, että rakenteellisen ylläpidon toimenpiteet. Talvi- ja kesähoidosta vastaa yleensä alueurakoitsija. Ylläpidon toimenpiteet taas hoitaa ELY-keskukset ja kunnat. Väylien hyvällä kunnossapidolla voidaan vaikuttaa kulkutavan valintaan.

Eri kaupungeissa on panostettu viime vuosina talvikunnossapidon kehittämiseen. Helsingissä on käytössä harjasuolaus pyöräteiden talvihoidossa tietyillä reiteillä ja syksystä 2017 alkaen myös Turussa kokeillaan harjasuolausta. Erilaisten talvihoidon toimintatapojen kokeilun lisäksi talvihoidon laatua on pyritty parantamaan kehittämällä seudullisten pääreittien hoitoa kuntien ja ELY:n yhteistyönä. Oulussa seudullisilla pyöräilyn pääreiteillä kokeillaan yhteisurakkamallia, jossa kaupungit ja ELY kilpailuttavat hoitourakan reittikohtaisesti. Myös Tampereelle ELY ja kaupunki ovat ottaneet yhdessä seudullisilla reiteillä käyttöön paremman hoitoluokan. Oleellista uusien toimintamallien kehittämisessä on käyttäjänäkökulman tuominen yhä vaikuttavampana osana hoidon laadun seurantaan. Esimerkiksi yllämainitussa Oulun urakkamallissa on käyttäjiltä saatu tieto nostettu perinteisiä urakoita vahvemmin urakan palkkiojärjestelmiin. Liikennevirasto seuraa erityisesti Oulun ja Tampereen malleista saatavia kokemuksia ja kehittää niiden perusteella kunnossapidon ohjeistusta.

Tavoite 3: Huolehditaan kävely- ja pyöräilyväylien hyvästä kunnosta kaikkina vuodenaikoina.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
3.1	Varmistetaan jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunto ja poistetaan niihin liittyvää korjausvelkaa	LVM, Liikennevirasto, ELY:t /	Jatkuvaa	Valtion kevyen liikenteen väylillä korjausvelkaa	Hyvä- / huono-kuntoisen verkon määrä, km

	sekä valtion väyläverkolla että kaupungeissa.	maakunnat, kunnat		32 M€	€ / v.
3.2	Taataan kävely- ja pyöräilyväylien hyvä kesä- ja talvihoito myös infran pituuden kasvaessa. Hyödynnetään hoitosopimuksissa samalla reitillä yhtenäisen palvelutason takaavia sopimusmalleja (esim. Oulun seudulla kehitetty talvikunnossapidon sopimusmalli).	Liikennevirasto, ELY:t / maakunnat, kunnat	Jatkuvaa	?	Hyvä- / huono- kuntoisen verkon määrä, km € / v.
3.3	Parannetaan sekä valtion että kuntien kävely- ja pyöräilyväylien kuntoon liittyvää tiedonkeruuta (esimerkiksi ”Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa” –selvitys). Kehitetään kävely- ja pyöräilyväylien kuntoa koskevaa reaaliaikaista tiedottamista sekä erilaisia kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä sääpalveluita.	Kunnat, ELY:t / maakunnat, Pyöräilykuntien verkosto, Pyöräliitto, palveluntarjoajat, Ilmatieteen laitos	Jatkuvaa	-	Tiedon saatavuus, asiakastytyväisyys tiedonsaantiin

6.4 Kävely ja pyöräily osana matkaketjuja

Liikennejärjestelmä koostuu eri liikennemuotojen verkoista ja niiden käytöstä henkilö- ja tavaraliikenteessä, sekä niitä ohjaavista järjestelmistä. Kaupungistumisen ja ilmastotavoitteiden myötä kävely ja pyöräily ovat nousseet tärkeäksi osaksi liikennejärjestelmää. On selkeä tarve kehittää liikennejärjestelmästä kestävämpää, tehokkaampaa ja myös turvallisempaa. Liikennejärjestelmätasolla tehdyt strategiset päätökset ja esimerkiksi seudullisten tavoiteverkkojen määrittely tukevat kuntien suunnittelutyötä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

Pyöräpysäköinti on oleellinen osa pyöräliikenteen infrastruktuuria ja matkaketjuja. Katualueilla ja liikenteen solmukohtissa tulee kiinnittää erityistä huomiota pyöräpysäköinnin järjestämiseen siten, että pyörän pysäköinti on sujuvaa ja turvallista. Uusissa pyöräpysäköintipaikoissa pyritään pääsääntöisesti käyttämään runkolukittavia pyörätelineitä, jotka mahdollistavat turvallisemman pyöräpysäköinnin.

Pyöräilyn määrien lisääntyessä myös pysäköinnin tarve kasvaa ja uutta pysäköintiä voidaan käyttöasteiden perusteella kohdistaa sinne missä on kysyntää. Esimerkiksi Jyväskylän keskustassa tehdyissä laskennoissa pyörätelineiden käyttöasteet ovat olleet koko keskustan pyörätelineissä 120% ja osassa paikkoja jopa 152 %, mikä tuo selkeän tarpeen lisätä pyöräpysäköintiä.

Liikenteen solmukohdissa, asemilla ja matkakeskuksissa on kehitetty pyöräpysäköinnin olosuhteita viime vuosina monessa kaupungissa. Katettuja tai sisätiloihin sijoitettuja pysäköintipaikkoja on rakennettu mm. Lahden matkakeskukseen. Myös Tampereelle ja Vantaan Tikkurilan asemille on tulossa säältä suojassa olevaa pyöräpysäköintiä. Haasteena on kuitenkin pyöräpysäköinnin turvallisuus, erityisesti jos tarvitaan pitkäaikaisempaa pysäköintiä.

Pyöräpysäköinti tulee huomioida kaikessa maankäytön suunnittelussa niin asuntojen, työpaikkojen kuin kauppojen ja muiden palveluiden osalta toimivaksi ja houkuttelevaksi käyttäjälle. Asumisen osalta pyöräpysäköintiä on kehitetty maankäytön suunnittelun yhteydessä. Osa kunnista lisää asemakaavaan määräyksen pyöräpaikkojen määrästä ja sijoittamisesta.

Pyöräpysäköinnin lisäksi myös pyörien kuljetusmahdollisuudet joukkoliikennevälineissä saattavat vaikuttaa pyörän käyttöön osana pitempää matkaketjua. Tällä hetkellä pyörän kuljettaminen kaukoliikenteen inter city- junissa on mahdollista, mutta maksullista. Vaunuissa on mahdollista käyttää joko lukittavia pyörätelineitä tai omalla lukolla lukita pyörä tavalliseen pyörätelineeseen. Myös matkatavaraa kuljettavissa pikajunissa voi kuljettaa pyörää maksua vastaan. VR:n lähijunissa pyöriä voi kuljettaa ilmaiseksi.

Helsingin seudun lähijunissa pyörän kuljettamista on kokeiltu kesän 2017 aikana ilmaiseksi ja ilman aikarajoituksia. Syksyllä 2017 on tarkoitus tehdä käyttäjäkysely ja päätökset jatkosta. Aiemmin pyörien kuljettaminen HSL-alueen lähijunissa oli sallittu vain ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Pyörän kuljettaminen on mahdollista myös joidenkin kaupunkiseutujen bussiliikenteessä, mm. Lahdessa pyörän kuljettaminen on mahdollista myös kaupunkiseudun busseissa.

Kaupunkipyöräjärjestelmät ratkaisevat liikennejärjestelmätasolla matkaketjujen viimeisen kilometrin ongelmaa. Kaupunkipyöräjärjestelmän tärkein menestystekijä on integroituminen joukkoliikenteen palveluihin. Helsingissä kesällä 2016 käyttöön otettu kaupunkipyöräjärjestelmä on ollut erittäin suosittu ja ylittänyt käyttäjätavoitteet. Vuonna 2016 koko kaudeksi rekisteröityneitä käyttäjiä oli 10 000 ja vuonna 2017 jo 34 000. Kaupunkipyörien käyttäjistä yli puolet käyttää kaupunkipyörää usein osana joukkoliikenteellä jatkuvaa matkaketjua. (HSL 2017)

Myös Turku on ottamassa käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmän kesällä 2018. Turussa kaupunkipyörät tulevat ympärivuotiseen käyttöön. Espoossa kaupunkipyöriä on ollut kokeilussa kesällä 2017 ja laajempi järjestelmä tulee käyttöön kesällä 2018

Helsingin, Espoon ja Turun tyyppinen kokonaisvaltainen järjestelmä soveltuu Suomessa parhaiten suurempiin kaupunkeihin.

Suomen markkinoille on lähivuosina tulossa myös ns. asemattomia kaupunkipyöräjärjestelmiä. Asemattomat kaupunkipyöräjärjestelmät ovat kaupungeille edullisempia ja kevyempiä ottaa käyttöön, mutta vastaavasti niissä on omat riskinsä, kuten

pyörien laatu ja se, että pyörät saattavat kasautua eri puolille kaupunkia kaikkein suosituimpiin paikkoihin. Liikennevirastolla on tekeillä asemattomien kaupunkipyörien ohjeet kuntien käyttöön, jonka avulla kunnat voivat saada tietoa siitä, millaisia asioita tulisi pyörätoimittajan kanssa tehdyissä sopimuksissa huomioida.

Kaupunkipyöräjärjestelmien tarjoamien mahdollisuuksien laajaa ja resurssitehokasta hyödyntämistä voitaisiin helpottaa esimerkiksi perustamalla Suomeen foorumi, johon voitaisiin kutsua alan keskeiset toimijat (esim. kunnat, joissa on tai on tulossa kaupunkipyöräjärjestelmä, LVM, Liikennevirasto, HSL, Föli, Nysse, Pyöräilykuntien verkosto, Pyöräliitto jne.). Kaupunkipyöräfoorumin tehtäviä olisivat mm. alan asiantuntijuuden ja yhteistyön vahvistaminen, koulutusten järjestäminen sekä ohjeistusten ja toimintamallien tuottaminen ja päivittäminen.

Myös digitalisaatio tarjoaa aivan uusia mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä näiden kulkutapojen yhdistämiseen osaksi pitempää matkaketjua. Hyviä esimerkkejä digitalisaation hyödyntämisestä kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta ovat esimerkiksi erilaiset reittioppaat, jotka etsivät lähtö- ja määränpääpaikkojen välille sopivan reitin tiettyyn aikaan yhdistellen tarvittaessa eri kulkumuotoja. Reittipalvelussa voi usein esittää toiveen kulkumuodosta, kävelymatkojen pituudesta, nopeudesta ja vaihtojen määrästä.

Tavoite 4: Kävely ja pyöräily linkitetään saumattomaksi osaksi erilaisia matkaketjuja.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
4.1	Kävely ja pyöräily huomioidaan suunnittelussa osana matkaketjuja. Eriyistä huomiota kiinnitetään matkakeskusten ja liikenteen solmukohtien kehittämiseen ja pyöräpysäköintiin. Hyödynnetään vahvasti digitalisaatiota sujuvien matkaketjujen helpottamiseksi.	Kunnat, maakunnat, Liikennevirasto, joukkoliikenteen palveluja tarjoavat yritykset	Jatkuvaa	-	Kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen matkaketjuissa
4.2	Helpotetaan pyörien ja erilaisten liikkumista helpottavien välineiden, esim. rollaattoreiden, pyörätuolien ja lastenrattaiden kuljettamista eri joukkoliikennevälineissä.	Joukkoliikenneviranomaiset ja joukkoliikenteen palveluja tarjoavat yritykset	Jatkuvaa	-	Pyörien kuljettamis- mahdollisuus + /-
4.3	Edistetään kaupunkipyöräjärjestelmien rakentamista ja kehittämistä eri kaupungeissa yhteistyössä eri toimijoiden kesken. Selvitetään mahdollisuudet ja	Pyöräilykuntien verkosto, Pyöräliitto,	Jatkuvaa	-	Kaupunkipyörä- järjestelmien määrä / toimivuus

	tarve perustaa erillinen kaupunkipyöräfoorumi.	kunnat			
--	--	--------	--	--	--

6.5 Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjaus on yksi liikenteen kysynnän hallinnan keino. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta kulkumuotojakaumassa ja vähentää henkilöautolla [yksin] ajamista. Liikkumisen ohjausta voidaan tehdä monin eri tavoin, kuten liikkumismahdollisuuksista markkinoimalla, neuvonnalla, liikkumisen suunnittelulla sekä palveluita koordinoimalla ja kehittämällä.

Työpaikkojen liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on työntekijöiden kulkutapavalintoihin vaikuttaminen kestävien kulkumuotojen käyttöön kannustamalla ja ohjaamalla. Työpaikkojen liikkumiseen liittyvien toimijoiden määrä on kohtalaisen suuri ja monimuotoinen. Liikkumisen ohjausta tekevät yhteistyössä työpaikkojen kanssa sekä julkisen-, yksityisen- että kolmannen sektorin toimijat. Työpaikkojen liikkumisen ohjauksella on saatu aikaan hyviä tuloksia, jopa 38 prosenttiyksikön vähennyksiä henkilöautoilun kulkumuoto-osuuteen²⁹.

Myös koulujen liikkumisen ohjauksella on saavutettu vaikuttavuutta, eli 1–22 prosenttiyksikön vähenemiä henkilöautoilun osuuteen. Kampanjoilla on puolestaan saavutettu 1–50 prosenttiyksikön vähenemiä. Liikkumisen ohjauksen toimilla on siis todennettua vaikutusta kulkutapojen käyttöön. Se on myös yleisesti melko hyväksytty tapa toimia, sillä siihen liittyvät keinot perustuvat kokonaan vapaaehtoisuuteen.

Liikkumisen ohjauksen toiminta organisoitiin Suomessa valtakunnan tasolla vuonna 2010. Päävastuu toiminnasta on Liikennevirastolla. Liikennevirasto on vuosina 2010-2017 tilannut valtakunnallista liikkumisen ohjauksen koordinaatiotyötä Motivalta. Motiva on valtion omistama asiantuntijayritys, joka toimii asiantuntijana energian ja materiaalien tehokkaassa ja kestävässä käytössä. Motivan tekemä liikkumisen ohjauksen koordinointityö perustuu vuosittain laadittavaan työohjelmaan.³⁰

Seudullista liikkumisen ohjaus –työtä on vuodesta 2012 lähtien tuettu Liikenneviraston vuosittaisilla valtionavustuksilla. Valtionavustuksen tuella muutamiin kaupunkeihin ja kaupunkiseuduille on perustettu omia seututason liikkumisen ohjauksesta vastaavia toimijoita. Pääkaupunkiseudulla tällainen toimija on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). Varsinais-Suomen alueella toimintaa edistää Valonia, joka on kestävä kehityksen ja energia-asioiden asiantuntija- ja palveluorganisaatio. Lisäksi lukuisissa kaupungeissa ja kunnissa liikkumisen ohjausta tehdään paikallisesti.

Myös Pyöräilykuntien verkosto on tehnyt määrätietoista työtä pyöräilyn ja pyöräilykasvatuksen juurruttamiseksi kouluihin ja päiväkoteihin. Opettajille ja vanhemmille on tuotettu ja esitelty pyöräilyn edistämisen toimintamuotoja (Kävelevä ja pyöräilevä koulubussi,

²⁹ Essi Pohjalainen 2016

³⁰ Essi Pohjalainen 2016

Koululaisten Pyöräilymerkki, Koulujen Kilometrikisa, Pyörällä kouluun -päivät). Lisäksi kuntia on ohjattu poikkihallinnolliseen yhteistyöhön (tekninen toimi, sivistystoimi) lasten pyöräilyn lisäämiseksi. Yhdessä Pyöräiliiton kanssa on toteutettu Pyöräilyleikkejä 2-12 -vuotiaille -opas, jota on jaettu kouluille ja päiväkodeille. Pyöräilyjärjestöjen kouluttamat pyöräilykummit vierailevat kouluilla toteuttamassa esim. pyöräilyleikkejä ja ajotaitoratoja.

Tavoite 5: Innostetaan ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään informaatio-ohjauksen ja valistuksen kautta.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
5.1	Jatketaan liikkumisen ohjaus –toimintaa sekä valtakunnallisesti että seututasolla. Huolehditaan siitä, että liikkumisen ohjaus ja sen rahoitus säilyy korkealla tasolla maakunnissa myös maakuntaudistuksen jälkeen.	LVM, Liikennevirasto, maakunnat, kunnat	Jatkuvaa	0,9 M€ / v.	Liikkumisen ohjaus – toiminnan rahoitus, € / v.
5.2	Kehitetään työpaikkojen liikkumisen ohjausta yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Otetaan käyttöön työpaikkojen liikkumissuunnitelmat osana rakennuslupakäytäntöjä.	Liikennevirasto, kunnat, YM, STM, OKM / Kunnossa kaiken ikää – ohjelma, Valtion liikuntaneuvosto, työnantajatahot, THL, työterveyshuolto	Jatkuvaa	?	Liikkumisen ohjaus – hankkeiden määrä ja laatu työpaikoilla
5.3	Kehitetään päiväkotien ja koulujen liikunta- ja liikennekasvatusta yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.	Liikennevirasto, Pyöräilykuntien verkosto, Pyöräiliitto,	Jatkuvaa	?	Liikkumisen ohjaus – hankkeiden määrä ja laatu kouluissa ja päiväkodeissa

		OKM, STM, Liikenneturva, Valtion liikuntaneuvosto			
5.4	Jatketaan nykyisiä, hyviksi havaittuja toimenpiteitä, esim. erilaisten kampanjoiden ja tilaisuuksien järjestämistä (Pyöräilyviikko, Vuoden pyöräilykunta, Kilometrikisa, Pyöräilytalvi –kampanja).	Pyöräilykuntien verkosto, Pyöräiliitto, muut toimijat	Jatkuvaa	?	Liikkumisen ohjaus – kampanjoiden määrä ja laatu

6.6 Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden kehittäminen

Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyy Suomessa kuten muissakin maissa huomattava määrä erilaisia palveluja ja muuta liiketoimintaa. Tyypillisiä kävelyn ja pyöräilyn palveluja ovat muun muassa erilaiset myynti-, vuokraus-, korjaus- ja matkailupalvelut. Viime vuosina ovat yleistyneet myös erilaiset reitteihin ja matkojenyhdistelyyn liittyvät digitaaliset palvelut. Samalla kun tietoisuus arkiliikkumisen merkityksestä omalle terveydelle on lisääntynyt, myös erilaiset liikkumisen seurannan anturit, sovellukset ja jopa liikkumaan aktivoivat pelit (kuten Pokemon Go) ovat yleistyneet osana hyvinvoinnin edistämiseen liittyvää liiketoimintaa.

Suomessa on liki 4 miljoonaa polkupyörää. Niitä myydään vuosittain noin 300 000 kappaletta. Sähköavusteisia pyöriä on aktiivisesti liikennekäytössä olevista pyöristä arviolta jokunen prosentti. Sähköpyörien osuus kaikista myytävistä pyöristä on kuitenkin viime vuosina lähtenyt nopeaan kasvuun. Sähköavusteisuus on lyönyt läpi erityisesti tavarapyörissä: asiantuntija-arvioiden mukaan jo 60-80 % yksityistalouksien käytössä olevista tavarapyöristä on sähköavusteisia.

Suomessa toimii useita polkupyörien ja niihin liittyvien varusteiden myyntiin erikoistuneita yrityksiä. Polkupyöriä [teollisessa mittakaavassa] valmistavia yrityksiä on yksi, Helkama Velox. Suomen polkupyörämarkkinat ovat tehokkaasti kilpaillut, sillä ulkomaiset valmistajat sekä monet suomalaiset pienemmät valmistajat tuovat aktiivisesti tuotteitaan markkinoille.

Polkupyörämarkkinoiden erityishaasteena Suomessa on vuositasolla hyvin kausiluontoinen kysyntä. Lisäksi polkupyörävalmistajat ovat riippuvaisia tietyistä komponenttitoimittajista, joilla on pitkät toimitusajat ja joustamaton toimitusketju. Esimerkkinä suuresta komponenttivalmistajasta on Shimano, joka toimittaa vuosittain noin 70 % maailman polkupyörävaihteistoista ja -jarruista. Toiminnan muina haasteina ovat ulkomaisten toimijoiden merkittävästi suuremmat valmistusmäärät ja täten pienemmät yksikkökustannukset.

Polkupyörien myymisen lisäksi myös pyörien huolto ja korjaaminen työllistävät Suomessa jonkin verran ihmisiä. Vaikka pyörien korjaaminen vaatii usein erityisosaamista, Suomessa ei tiettävästi ole pyörämekaanikkokoulutusta, vaan pyöriä korjaavat henkilöt ovat työhönsä itseoppineita.

Tavoite 6: Parannetaan kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä palveluita.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
6.1	Kannustetaan ja tuetaan kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvien palveluiden sekä uudenlaisten liikkumispalveluiden kehittämistä. Tuetaan näiden kasvua Suomen uusiksi vientituotteiksi.	Palveluiden tarjoajat	Jatkuvaa	-	Kävely- ja pyöräilypalveluiden määrä ja laatu
6.2	Käynnistetään pyörämekaanikkokoulutus osana ajoneuvoalan peruskoulutusta.	OKM, Opetushallitus, ammattioppi- laitokset	2019->	?	Pyörä- mekaanikko- koulutus + / -

6.7 Pyörämatkailun kehittäminen

EU:n arvion mukaan Euroopassa tehdään vuosittain noin 2 295 miljoonaa pyörämatkaa, joiden vuotuinen arvo on yli 44 miljardia euroa. Kokonaissumma perustuu arvioon kotimaassa ja ulkomailla tehdyistä pyöräilymatkoista. Yöpyvien pyörämatkailijoiden vuotuinen määrä on 20,4 miljoonaa, ja he kuluttavat matkoillaan noin 9 miljardia euroa vuosittain. Matkailutoimijat arvioivat pyörämatkailun Euroopassa olevan lisääntymässä. Pyörämatkailu on erityisen tärkeää maaseudulla ja se vahvistaa maaseudun elinvoimaisuutta.

Tällä hetkellä pyörämatkailun kehittäminen on osa Visit Finlandin kasvuohjelmaa Outdoors Finlandia, joka muun muassa keskittyy kesäaktiiviteettien kehittämiseen kansainvälisille markkinoille. Erilaisia pyörämatkailun kehittämiseen liittyviä ja lähinnä paikallisia hankkeita on eri puolilla Suomea. Yksittäiset kunnat ja alueet ovat viime vuosina kehittäneet onnistuneesti pyörämatkailua tuotteistamisen ja reittien teemoittamisen kautta (mm. Pyhä-Näsi, Mäntyharju, Kemiönsaari ja Parainen), mutta ne tarvitsevat tukeen kansainvälistä markkinointia.

Suomessa kulkee kolme kansainvälistä EuroVelo -reittiä: EV10, EV11 ja EV13. Näistä EV10 on merkittävin, sillä se lähtee Helsingistä itään kohti Vironlahtea ja edelleen Pietariin sekä länteen rannikkoa myöten Tornioon ja edelleen Ruotsiin. Idässä EV10 yhtyy EV13 -reittiin Virolahdella, joka kulkee itärajaa seurailleen Virolahdelta Näätämöön ja edelleen Norjaan.

EV11 kulkee Helsingistä Jyväskylän ja Oulun kautta Ivaloon ja sieltä edelleen Nordkappiin. Reittien yhteispituus Suomessa on noin 5 000 km.

Kansainvälisten pyöräreittien markkinointi tapahtuu European Cyclists' Federationin kautta osana EuroVelo -brändiä. Kansalliset kehittämistoimet tulisivat nivoa kansainväliseen kehittämiseen. Hyvin toimivat kansainväliset reitit tekevät Suomesta näkyvän pyörämatkailumaan.

Valtakunnalliset pyörämatkailureittien opastemerkinnot reittien varrella ovat vanhentuneet, niiden perusteella on mahdotonta seurata reittejä. Myöskään EuroVelo -reittejä ei ole merkitty maastoon. Esitteitä, karttoja ja tietoa palveluista on heikosti saatavilla ja tiedot ovat vanhentuneita. Tietojen ylläpito on satunnaista, eikä palvele matkailijoita eikä yrittäjiä reittien varrella. Pyörämatkailu kohdistuu niille alueille ja reiteille, joista on selkeää tietoa saatavilla ja joissa on erilaisia palveluita tarjolla.

Kiinnostus pyörämatkailua kohtaan on kuitenkin viime vuosien aikana kasvanut ja maastopyöräilyreittejä on tehty lisää kansallispuistoihin. Metsähallitus, Suomen Latu ja matkailukeskukset ovat yhdessä aktiivisesti edistäneet pyörämatkailun edellytyksiä Suomessa.

Maastopyörä- ja vaellusmatkailun kehittämisen ongelmana on, ettei alan keskeisillä toimijoilla (Metsähallituksella ja kunnilla) ole riittävästi perusrahoitusta vanhojen reittien ylläpitoon. Reitistöjen kehittämistä tehdään usein EU-rahoituksella, joka johtaa helposti uusien reittien tekemiseen eikä vanhojen kunnossapitoon. Metsähallituksen haasteena on myös kasvavat kävijämäärät kansallispuistoissa, joita on viime vuosina tehokkaasti avattu pyöräilylle.

Tavoite 7: Kehitetään pyörämatkailua Suomessa.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
7.1	Merkitään EuroVelo -reitit ja muut valtakunnalliset pyörämatkailureitit maastoon uuden tieliikennelain mukaisilla opasteilla. Hyödynnetään digitalisaatiota reittien käytettävyyden ja markkinoinnin parantamiseksi. Luodaan koko Suomen kattava pyörämatkailun portaali, joka palvelee sekä kotimaisia että ulkomaisia matkailijoita.	Visit Finland, matkailutoimijat, Pyöräliitto, Pyöräilykuntien verkosto, Metsähallitus, Suomen Latu	2019-2021	0,8 M€ (potentiaalia saada osa EU-rahoituksena)	Reittien merkinnät Portaali + / -
7.2	Kehitetään maastopyöräilyn ja virkistyskävelyn reitistöjen rahoitusmalleja kestävämmiksi.	Metsähallitus, VM,	2020->	-	Reitistöjen rahoitusmallit

		YM			
7.3	Selvitetään mahdollisuudet perustaa pyörämatkailun koordinoitikeskus vastaamaan pyöräreittien kehittämisestä, ylläpidosta, koordinoinnista ja markkinoinnista.	LVM, Liikennevirasto, TEM, järjestöt, kunnat	2018-2019	-	Selvitys + / -

6.8 Lainsäädännön ja ohjeistuksen kehittäminen

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin ja houkuttelevuuteen liittyviä säädöksiä ovat esimerkiksi tieliikennelaki, liikennepalvelulaki, laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä maankäyttö- ja rakennuslaki. Lisäksi kävelyyn ja pyöräilyyn vaikuttavat erilaiset ohjeet, esimerkiksi Liikenneviraston jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohje.

Tieliikennelaki määrittelee muun muassa jalankulkijaa ja pyöräilijää koskevat liikennesäännöt. Valmisteilla olevassa uudessa tieliikennelaissa nostettaisiin kaikkia tienkäyttäjiä koskeva ennakointi- ja varovaisuusvelvollisuus lain tasolle. Silloin esimerkiksi heikompaa tienkäyttäjää lähestyttäessä olisi ennakoitava ja noudatettava varovaisuutta. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta edistäisi myös muutos, jossa tielikenteen vähäiset rikkomukset siirtyisivät käsiteltäväksi hallinnollisen sanktiojärjestelmän piirissä, mikä mahdollistaisi esimerkiksi poliisin tehokkaamman liikennesääntöjen valvonnan.

Uudessa laissa polkupyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta voitaisiin edistää esimerkiksi uudella liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla, jossa autoilijan tulisi antaa esteetön kulku pyöräilijälle ja sovittaa nopeutensa pyöräilyliikenteen mukaiseksi. Pyörätien ja ajoradan risteyksen liikennemerkillä osoitettuja väistämismuutoksia selkeytettäisiin tiemerkinnoin, mikä mahdollistaisi pyöräilijälle turvallisemman tien ylittämisen. Uutta liikennemerkkiä käyttämällä voitaisiin sallia myös kaksisuuntaisen pyöräilyn joillakin yksittäisillä yksisuuntaisilla kaduilla. Pyöräilijän velvoitetta käyttää tien vasemmalla puolella olevaa pyörätietä lievennettäisiin, mikä joustavoittaisi reittisuunnittelua ja mahdollistaisi lyhyemmät pyöräilyreitit. Myös pyöräreiteillä käytettävät opastusmerkit määriteltäisiin laissa.

Tieliikennelaki jättää jatkossakin kunnille hyvät mahdollisuudet sovittaa kaduilleen sallitut ajonopeudet siten, että alueelliset liikenneolosuhteet voidaan huomioida liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta järkevästi.

Laki liikennepalveluista luo edellytyksiä muun muassa tiedon tehokkaammalle käytölle uusien digitaalisten liikennepalvelujen kehittämisessä. Tämä mahdollistaa eri liikennemuotoja yhdistävien matkaketjujen muodostamisen siten, että esimerkiksi myös kaupunkipyörät ovat osa yhdellä lipulla käytettävää liikenteen palvelua.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sääntelee tulevaisuudessa muun muassa liikennejärjestelmäsuunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty jo vuosikymmeniä

sekä valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää liikkumisen ja kuljetusten toimivuutta, turvallisuutta sekä ekologisesti, kulttuurisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi liikennejärjestelmän kehittämistä. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua, jossa tulisi huomioida muun muassa liikenteen, maankäytön, palvelujen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus, toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkutavat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikkumisen palvelut, liikenneturvallisuus, vaikutukset sekä liikennejärjestelmän kehittämis- ja rahoitustarve.

Maankäyttö- ja rakennuslaki koskee alueiden käyttöä ja rakentamista. Tavoitteena on luoda terveellinen, turvallinen ja viihtyisä elinympäristö, joka on sosiaalisesti toimiva ja jossa eri väestöryhmien tarpeet on otettu huomioon. Maankäyttö- ja rakennuslaki ja -asetus sisältävät säännöksiä muun muassa kaavoituksesta ja kuntien rakennusjärjestyksestä.

Myös kuntien rakennusjärjestyksissä ja kaavamääräyksissä voidaan asettaa velvoittavia vaatimuksia pyöräilyn olosuhteiden järjestämiseksi esim. pyöräpysäköintinormit ja joukkoliikenteen infotaulut pelkkien autopaikkainormien sijaan. Rakennuslupatasolla voidaan vaikuttaa myös laajemmin liikkumisen suunnitteluun osana rakennuslupaprosessia.

Liikennevirasto julkaisi 2014 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu -ohjeen. Se on tarkoitettu käytettäväksi lähinnä maanteiden suunnittelussa, mutta suunnitteluratkaisut ovat sovellettavissa myös kaupunkien käyttöön. Ohjeeseen on koottu varsin kattavasti pyöräilyn ja jalankulun suunnitteluun vaikuttavat seikat. Ohjeen koostamisessa on ollut mukana laaja ryhmä kuntien ja muiden sidosryhmien edustajia. Ohje on ajankohtainen ja palvelee hyvin suunnittelun tarpeita.

Kaupungit ovat koostaneet myös omia suunnitteluohjeitaan, joissa huomioidaan tarkemmin nimenomaan kaupunkiliikenteen tarpeet.

Liikenneviraston ylläpitämälle kävelyn ja pyöräilyn tietotopankki www.kulkulaari.fi- sivustolle on koottu kattavasti kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvää materiaalia, kuten suunnitteluohjeita, liikkumisen ohjauksen ohjeita ja toteutettuja hankkeita, tietoa poliittisista linjauksista ja strategioista, sekä kävelyn ja pyöräilyyn liittyvää tutkimustietoa.

Tavoite 8: Edistetään kävelyä ja pyöräilyä lainsäädäntöä ja ohjeistusta kehittämällä.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
8.1	Otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteet lainsäädännön kehittämisessä.	LVM, YM, STM	Jatkuvaa	-	Kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen eri säädöksissä
8.2	Kehitetään Kulkulaari.fi -sivustoa vastaamaan paremmin suunnittelun tarpeita ja nostetaan sivuston kautta esiin parhaita	Liikennevirasto	Jatkuvaa	-	Kulkulaarin sisältö

	esimerkkejä tehdyistä toimenpiteistä Suomessa.				
--	--	--	--	--	--

6.9 Hallinnon rakenteiden kehittäminen ja poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen

Toistaiseksi vain muutamassa Suomen kunnassa on kokopäivätoimisia kävely- ja pyöräliikenteen suunnittelijoita. Muissa kunnissa on usein nimetty henkilö kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, mutta asia on osa muuta työnkuvaa. Helsingin kaupungilla on pyöräliikenteen suunnittelijoiden lisäksi myös pyöräilykoordinaattori.

Liikennevirastossa ja ELY:ssä on kussakin vähintään yksi kävely- ja pyöräilyasioista vastaava henkilö. Näiden henkilöiden tehtäviin kuuluu kuitenkin myös muita asioita. Lisäksi kävely- ja pyöräilyasiat kuuluvat osittain myös liikenneturvallisuus-, joukkoliikenne- ja investointihankkeisiin sekä LVM:ssä lainsäädännön kehittämiseen. Liikennevirastossa käytetään kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen yhteensä arviolta noin 1,3 henkilötyövuotta vuosittain.

Tulevan maakuntaudistuksen yhteydessä ELYjen toiminta lakkaa ja nykyisten ELYjen liikennetehtävät, mukaan lukien ELY:ssä tehtävä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, siirtyvät maakuntien vastuulle.

OKM:n ja STM:n yhteinen terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan (TEHYLI-) ohjausryhmä koordinoi Muutosta liikkeellä – terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan linjausten 2020 koordinointia. Ohjausryhmän alaisuudessa toimiva TEHYLI-olosuhderyhmä edistää poikkihallinnollisesti valtionhallinnon eri sektoreiden ja olosuhdeasiantuntijatahojen kesken arkiympäristön kehittämistä kansalaisten terveysliikuntaa kannustavaksi. Tavoitteena on luoda edellytykset kansalaisten koko elämänkaaren mittaiselle liikunnalliselle elämäntavalle arki- ja lähiliikuntaa edistäen. Eri toimijoiden tavoitteet ja toimenpiteet on koottu yhdeksi valtakunnalliseksi terveyttä edistävän liikunnan, TEHYLI-olosuhderyhmän toimenpideohjelmaksi. Ryhmän toimintaperiaatteina ovat tiedon jakaminen ja vuorovaikutus, koordinointi sekä synergiaetujen hyödyntäminen ja rajapinta yhteistyö. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi osa TEHYLI-olosuhderyhmän toimenpideohjelmaa vuosille 2016-2019.

Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKESin toiminnan tarkoituksena on liikunnan ja terveyden edistäminen sekä niiden tutkimuksen tukeminen. LIKES toteuttaa monitieteellistä tutkimusta ja koordinoi valtakunnallisia ohjelmia (Ilo kasvaa liikkuen, Liikkuva koulu ja Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma). LIKES tuottaa tieteellisesti tutkia tietoa esim. koulumatkaliikkumiseen liittyen, toteuttaa käytännön toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ohjelmiensa avulla ja levittää hyviä käytäntöjä verkostoille.

Pyöräiliitto ja Pyöräilykuntien verkosto toimivat eri toimijoiden yhdistäjinä ja verkottajina pyörä- ja kävelyliikenteessä. Valtakunnalliset järjestöt yhdistävät kansalaisia, kuntia, valtion hallinnon toimijoita, yrityksiä ja muita järjestöjä. Tärkeitä toimintatapoja ovat mm. erilaiset tapahtumat (VeloFinland, Velo-City jälkiseminaari, WalkThisWay) ja viestintä (mm. Pyöräilykuntien verkoston Poljin-lehti, uutiskirje ja Pyöräiliiton somekanavat).

Kestävän liikenteen järjestöt toimivat tärkeinä verkottajina ja uusien toimintatapojen levittäjinä. Esimerkiksi Pyöräliitolla ja Pyöräilykuntien verkostolla on ollut merkittävä rooli pyöräliikennettä koskevan tiedon tuottamisessa ja levittämisessä. Kestävän liikenteen järjestöt jäävät kuitenkin helposti rahoituksen näkökulmasta väliinpuotoajiksi: ne eivät ole liikunta-, ympäristö- tai sosiaalijärjestöjä eivätkä siksi saa perusrahoitusta ministeriöistä. Liikennevirasto tilaa kuitenkin Pyöräilykuntien verkostolta vuosittain asiantuntijatyötä, joka edistää Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategian 2020 (LVM 2011) Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelman 2020 (Liikennevirasto 2012) toteutumista. Järjestöjen perustoiminnan turvaamiseksi tulisi lisäksi selvittää mahdollisuudet perustaa erityinen tukimekanismi kestävän liikenteen edistämiseksi.

Tavoite 9: Edistetään kävelyä ja pyöräilyä hallinnon rakenteita ja poikkihallinnollista yhteistyötä kehittämällä.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
9.1	Huolehditaan siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen näkyy sekä valtion, maakuntien että kuntien tehtävien kuvauksissa ja että kävelylle ja pyöräilylle on osoitettu vastuuhenkilöt kaikille hallinnon tasoille.	LVM, Liikennevirasto, maakunnat, kunnat	Jatkuvaa	-	Tehtävänkuvaukset, vastuuhenkilöiden määrä
9.2	Varmistetaan resurssit myös poikkihallinnolliseen yhteistyöhön.	Ministeriöt, kunnat, järjestöt	Jatkuvaa	-	Resurssit, €/v.
9.4	Huolehditaan kestävän liikenteen järjestöjen toimintamahdollisuuksista varmistamalla niiden perusrahoitus.	LVM	Jatkuvaa	0,15 M€ / v.	Järjestöjen rahoitus, €/v.

6.10 Taloudelliset ohjauskeinot

Monet vuosikymmenten saatossa kehittyneet, liikenteeseen liittyvät verotus-, luontaisetu- ja maksukäytännöt vaikuttavat suoraan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen. Olemassa olevien tukien ja kannustimien kriittinen tarkastelu ja henkilöauton käyttöön ohjaavien kannustimien purkaminen auttaisi pitemmällä aikavälillä edistämään paitsi kävelyä ja pyöräilyä, myös kestävää liikennejärjestelmää ylipäätään.

Tärkeimpiä kulkutapavalintaan vaikuttavia käytäntöjä ovat muun muassa työnantajien tarjoama vapaa pysäköintietu sekä asunnon ja työpaikan välisen matkan verovähennysoikeus.

Työnantajan tarjoama vapaa pysäköintietu on ehkä kaikkein merkittävin työntekijän kulkutapaan vaikuttava etu. Työnantajan tarjoamaa pysäköintietua ei tällä erää ole määritelty verotuksessa, vaikka pysäköintiedun rahallinen arvo on kaupunkialueilla usein melko suuri. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla kaupallisen pysäköinnin kuukausihinnat vaihtelevat noin 33 eurosta kuukaudessa 300 euroon kuukaudessa. Työntekijä, jolle työnantaja tarjoaa ilmaisen pysäköinnin, ei helposti vaihda kulkutapaansa henkilöautosta pyörään.

Toinen työntekijän kulkutapavalintaan vaikuttava käytäntö on asunnon ja työpaikan välisen matkan verovähennysoikeus. Tällä hetkellä vähennysoikeus on suurin henkilöautolle (0,24 € / km), kun taas pyöräilijä voi vähentää verotuksessaan ainoastaan 85 € / vuosi³¹. Suomen ympäristökeskus on esittänyt kodin ja työpaikan välisten matkojen verovähennyksen yksinkertaistamista malliin, jossa vähennys määräytyisi suoraan asunnon ja työpaikan välisen etäisyyden perusteella kulkutavasta riippumatta. Kilometripohjainen verovähennys lisäisi pyörä- ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja yksinkertaistaisi verotusta. Rajoittamalla korvaustasoa nykyisin joukkoliikenteen käytöstä maksettavien korvausten tasolle, valtio voisi myös säästää jopa satoja miljoonia euroja.

Pyöräilyn edelläkävijämaassa Hollannissa pyörien ja niiden tarvikkeiden ostoista koituneita kustannuksia voi vähentää ansiotuloverotuksessa. Suomessa tuloverolaki mahdollistaa verottomina työsuhde-etuina liikunta- ja virikesetelit. Näiden käyttöaluetta voitaisiin laajentaa kattamaan polkupyörien huollot.

Eräissä maissa, kuten esimerkiksi Norjassa ja Ruotsissa, on otettu käyttöön erilaisia sähköpyörien hankintatukia. Hankintatukien avulla ihmisiä on innostettu ostamaan uusia sähköpyöriä, jotka usein korvaavat henkilöauton käyttöä tavanomaista polkupyörää pitemmilläkin matkoilla. Hankintatukien hyödyt ovat olleet pelkkiä pyörähankintoja laajemmat: hankintatukien kautta on lisätty ihmisten kiinnostusta [sähkö]pyöriin ja pyöräilyyn ylipäätään, ja tätä kautta lisätty paitsi sähköpyörähankintoja, myös [sähkö]pyörien käyttöä.

Tavoite 10: Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta erilaisten taloudellisten ohjauskeinojen avulla.					
	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
10.1	Kehitetään liikenteen verotusta ja/tai hinnoittelua niin, että kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus henkilöautoon verrattuna kasvaa.	VM	2019-2022	-	Verotuskäytännöt kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta
10.2	Otetaan käyttöön sähköpyörien hankintatuki.	LVM, Liikenteen turvallisuusvirasto	2019-2021	3 M€ / v.	Tuki, € / v.

³¹ Vertailun vuoksi: Jos henkilö ajaisi 10 kilometrin työmatkan pyörällä, ja jos vähennysoikeus laskettaisiin hänelle henkilöauton mukaan, hän saisi vähentää 1162 euroa vuodessa, polkupyörällä 85 euroa.

		Trafi			
10.3	Selvitetään mahdollisuudet ja tarve luoda uusi valtionavustusmenettely pyörien säilytystilojen parantamiseksi kiinteistöillä.	YM	2019	?	Tuki, e / v.

6.11 Seuranta

Kävelyn ja pyöräilyn määriä ja kulkumuoto-osuuksia voidaan valtakunnallisella tasolla seurata noin 5 vuoden välein toistettavan valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen avulla. Koska valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on raskas ja harvoin toteutettava tutkimus, tarvitaan jatkossa kävelyn ja pyöräilyn muutosten seuraamiseen myös muita, kevyempiä tutkimustapoja. Eräänä mahdollisuutena voisi olla toistaa Pyöräilykuntien verkoston ja Pyöräiliiton ”Pyöräilykanssa suomalaiset” –kyselytutkimus esim. vuosittain (Taloustutkimus, Telebus vko 17/t17061_t17062).

Monet kaupunkiseudut tekevät omia henkilöliikennetutkimuksiaan joko osana valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta tai siitä erillään, ja näistä saadaan seutukohtaista tietoa. Kaupungit ovat lisääntyvässä määrin tehneet myös erillisiä liikenne- tai pyöräilybarometreja, joista saadaan tärkeää tietoa asukkaiden asenteista liikkumista ja sen muutoksia kohtaan ja esimerkiksi miten usein kaupunkilaiset pyöräilevät. Liikennebarometreilla selvitetään myös tärkeimpiä syitä valita pyöräily ja vastaavasti mitkä ovat tärkeimpiä esteitä pyöräilylle. Asenteiden, tärkeimpien pyöräilyn kannustimien ja esteiden tunteminen on tärkeää taustatietoa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Pääkaupunkiseudulla kaupungit ovat käyttäneet barometritutkimuksissaan samoja kysymyksiä, jolloin on saatu myös seudullisella tasolla vertailukelpoista tietoa (HSL 2017).

Monet kaupungit koostavat asukkailleen vuosittain pyöräilykatsauksen, jossa kerrotaan uusista pyöräilyn ja kävelyn hankkeista ja jaetaan seurantatietoa liikennemäärien ja kulkumuotojakauman kehityksestä kaupungissa.

Pyöräilyn ja kävelyn laskentatiedon kerääminen tehdään kaupungeissa kone- ja käsinlaskentoina. Konelaskennoilla saadaan reaaliaikaista laskentatietoa liikenteen määrästä laskentakohteissa. Laskentatiedoista saadaan tietoa liikennemäärien vuosittaisesta kehityksestä ja voidaan nähdä trendit liikennemäärien kehityksessä eri vuosina ja vuodenaikoina.

Pyöräilykuntien verkosto toteutti vuosina 2016-2017 PyöräKompassi-kehittämishankkeen, jonka tuloksena syntyi pyöräilyn edistämisen- ja auditointityökalu kunnille. PyöräKompassin osa-alueet ovat pyöräilypolitiikka, seuranta, pyöräliikenteen määrä, pyöräliikenteen kilpailukyky, pyöräverkon laatu, pyöräpysäköinti, turvallisuus, tyytyväisyys sekä viestintä, markkinointi ja kampanjat. Kahdeksan pilottikuntaa toteutti PyöräKompassin vuonna 2017. Edistämishjelmat ja PyöräKompassi muodostavat yhdessä työkalupakin, jonka avulla kunnat voivat toteuttaa pyöräilyn edistämistyönsä jatkossa tavoitteellisesti ja laadukkaasti. Vastaavalle työkalulle myös kävelyn osalta on tunnustettu tarve ja KävelyKompassin kehittäminen on suunnitteilla.

Tavoite 11: Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn seuranta.

	Toimenpiteet	Vastuu/rooli	Aikataulu	Kustannukset	Mittari
11.1	Kävelyn ja pyöräilyn tavoitteiden saavuttamista seurataan säännöllisesti. Luodaan uusia menetelmiä kävely- ja pyöräilymäärien seuraamiseksi useammin kuin kerran kuudessa vuodessa (vrt. HLT).	LVM, Liikennevirasto, kunnat	Jatkuvaa	0,15 M€ / v.	Seurantojen määrä ja laatu
11.2	Toteutetaan PyöräKompassi – seurantoja 10-15 kunnassa vuosittain. Kehitetään ja toteutetaan KävelyKompassi – seurantoja eri kunnissa.	Pyöräilykuntien verkosto, Pyöräliitto, kunnat	Jatkuvaa	?	Seurantojen määrä ja laatu
11.3	Valtion liikuntaneuvosto analysoi kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa sekä liikkumisen muotona että toimenpiteiden tasolla määrääjain. Kävelyn ja pyöräilyn tulokortti on ajantasaisessa muodossaan saatavilla liikuntaneuvoston internetsivuilla.	Valtion liikuntaneuvosto	Jatkuvaa	?	Tulokortti + / -

LIITE Rahoitustarpeet

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma; rahoitustarpeet					
	Toimenpide	Kustannukset / valtio	Kustannukset / kunnat	Sisältyy nykyisiin kehyksiin	Uutta rahaa
1.2	Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä jatketaan osana valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisiä MAL-sopimuksia. MAL-rahoitus kytketään valtion päästövähennystavoitteisiin ja sitä hyödynnetään entistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeisiin. Sopimusmenettelyjen tarve ja mahdollisuudet selvitetään myös muilla kaupunkiseuduilla.	~7,5 M€ / v. , yht. 30 M€ vuosina 2019-2022 (josta osa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen)	~7,5 M€ / v. , yht. 30 M€ vuosina 2019-2022	x (vuodet 2015-2018)	(x)
2.2	Toteutetaan viisivuotinen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma. Investointiohjelman hankkeilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sitoutuneiden kaupunkien katuverkolla.	15 M€ / v. vuosina 2019-2023	15 M€ / v. vuosina 2019-2023		x
2.3	Käynnistetään valtakunnallisen pääpyörätieverkon toteuttaminen. Taajamien välillä kulkeva pääpyörätieverkko suunnitellaan parantamaan alueellisen työssäkäynnin mahdollisuuksia, mutta se toimii myös virkistys- ja matkailukäytössä.	3 M€ (osana perusväylänpidon rahoitusta)	?	x	
3.1	Varmistetaan jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunto ja poistetaan niihin liittyvää korjausvelkaa sekä valtion väyläverkolla että	Valtion kevyen liikenteen väylillä korjausvelkaa 32 M€; jos poistetaan esim.	?	x	

	kaupungeissa.	puolet v. 2019-2022, tarkoittaisi 4 M€ / v. (osana perusväylänpidon rahoitusta)			
5.1	Jatketaan liikkumisen ohjaus-toimintaa sekä valtakunnallisesti että seututasolla. Huolehditaan siitä, että liikkumisen ohjaus ja sen rahoitus säilyy korkealla tasolla maakunnissa myös maakuntaudistuksen jälkeen.	0,9 M€ / v.	?	x	
7.1	Merkitään EuroVelo -reitit ja muut valtakunnalliset pyörämatkailureitit maastoon uuden tieliikennelain mukaisilla opasteilla. Hyödynnetään digitalisaatiota reittien käytettävyyden ja markkinoinnin parantamiseksi. Luodaan koko Suomen kattava pyörämatkailun portaali, joka palvelee sekä kotimaisia että ulkomaisia matkailijoita.	0,8 M€ (osana perusväylänpidon rahoitusta) (potentiaalia saada osa EU-rahoituksena)	?	x	
9.4	Huolehditaan kestävä liikenteen järjestöjen toimintamahdollisuuksista varmistamalla niiden perusrahoitus.	0,15 M€ / v.	-	x	
10.2	Otetaan käyttöön sähköpyörien hankintatuki.	3 M€ / v. vuosina 2019-2021	-		x
11.1	Kävelyn ja pyöräilyn tavoitteiden saavuttamista seurataan säännöllisesti. Luodaan uusia menetelmiä kävely- ja pyöräilymäärien seuraamiseksi useammin kuin kerran kuudessa vuodessa (vrt. HLT).	0,15 M€ / v. (osana perusväylänpidon rahoitusta)	-	x	

	YHTEENSÄ	34,5 M€ / v. vuosina 2019- 2023		9 M€	18 M€ / v. +MAL-raha 7,5 M€ / v.
--	----------	---------------------------------------	--	------	--

Lähteet:

Liikennevirasto 2012. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lis_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf

Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020.

https://www.lvm.fi/documents/20181/814192/Ohjelmia+ja+strategioita+4-2011_K+ja+py+strategia+2020/1598cf68-2d3d-478e-8221-4185215c3f27?version=1.0

EU Cycling strategy 2017. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf

Liikennevirasto (2012). Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Suomalaisten liikkuminen.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf

Työ- ja elinkeinoministeriö 2017. Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja

ilmastostrategiasta vuoteen 2030. <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/79189>

Valtioneuvosto. Pääministeri Sipilän hallituksen ohjelma.

http://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1427398/Ratkaisujen+Suomi_FI_YHDISTETTY_net_tti.pdf/801f523e-5dfb-45a4-8b4b-5b5491d6cc82

Kolu ym. Suomen Lääkärilehti 12/2014 v sk 69; Liikunta (online). Suomalaisen Lääkäriseuran Duodecim ja Käypä hoito -johtoryhmän asettama työryhmä. Helsinki: Suomalainen Lääkäriseura Duodecim, 2016 (viitattu 15.11.2017). Saatavilla internetissä: www.kaypahoito.fi;

Liimatainen, H. Nykänen, L. Rantala, T. Rehunen, A. Ristimäki, M. Strandell, A. Seppälä, J. Kytö, M. Puroila, S. ja Ollikainen M. Ilmastopaneeli. Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä. Luettavissa osoitteessa: http://www.ilmastopaneeli.fi/uploads/selvitykset_lausunnot/TARVE,%20TOTTUMUKSET,%20TEKNIikka%20JA%20TALOUS%20%E2%80%93%20ILMASTONMUUTOKSEN%20HILLIN N%C3%84N%20TOIMENPITEET%20LIIKENTEESS%C3%84.pdf

Anu Tuominen – Juha Tervonen – Tuuli Järvi – Kari Mäkelä – Heikki Liimatainen – Lasse Nykänen – Antti Rehunen. Liikenteen energiatehokkuustoimenpiteet osana EU:n 2030 ilmasto- ja energiatarjoitteiden saavuttamista: vaikutukset, kustannukset ja työnjako. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 14/2015.

Jakobsen 2003

Luukkonen & Vaismaa 2013

Rojas-Rueda et al. 2013

HSL 2102. Helsingin seudun liikkumistutkimus.

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liikkumistutkimus2012_hlj2015_tiivistelma.pdf

Liikennevirasto 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu.

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf

Tampereen seutu. Kävelen ja pyöräillen Tampereen seudulla 2017.

http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4358/kapy_katsaus_2017.pdf

Tampereen kaupunki 2016. Liikenteen kehitys Tampereella.

https://www.tampere.fi/tiedostot/k/38DhCzFKt/jkpp_tyytyvaisyyskysely2016.pdf

HSL 2017. Pyöräilymetropoli 2017

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/pyorailymetropoli_2017.pdf

Vantaan kaupunki 2016. Liikennebarometri 2016.

http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/132385_Liikennebarometri_2016.pdf

Espoon kaupunki 2016. Liikennebarometri 2016.

<http://www.espoo.fi/download/noname/%7BEFC73D98-4938-4F77-B214-3D9583FA0284%7D/82805>

Espoon kaupunki 2017. Espoon liikennekatsaus 2017.

<http://www.espoo.fi/download/noname/%7BD50E8542-97C2-4C38-918C-1834FE1E76A1%7D/87413>

Helsingin kaupunki 2017. Pyöräilykatsaus 2017.

https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/esitteet/esite_2017-3.pdf

Helsingin kaupunki 2017. Pyöräilybarometri 2016.

https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2016-4.pdf

Turun kaupunki 2016. Pyöräilybarometri 2016.

https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//pyorailybarometri_2016_turku.pdf

Liikennevirasto 2017. Kaupunkipyörän toimintamalli ja toteuttamismahdollisuudet suomalaisittain suurissa kaupungeissa.

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-12_kaupunkipyoran_toimintamalli_web.pdf

Liikennevirasto Kävelyn ja pyöräilyn tietopankki Kulkulaari www.kulkulaari.fi

Jyväskylän kaupunki. Jyväskylän pyöräilyn edistämishjelma

https://www.soste.fi/media/81797_esite_kuvilla_12082015.pdf

Tilastokeskus. Tilastotietokannat. Tieliikenteen onnettomuudet. Viitattu 15.11.2017

Tilastokeskus 2015. Tieto&trendit – talous- ja hyvinvointikatsaus. Vakavia loukkaantumisia jää virallisen Tieliikenne-onnettomuus-tilaston ulkopuolelle.

http://tietotrendit.stat.fi/mag/mag/article/204/#_ga=2.189697256.27849574.1510739761-1194170181.1510739761

Liikenneturva. <https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/ajankohtaiset-tilastot> viitattu 15.11.2017

Liikenneturva 2015.

https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2015_kyparaseivitys.pdf

Liikennevirasto 2016. Pyöräily palveluistuvassa liikennejärjestelmässä.

https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2016-29_pyoraily_palveluistuvassa_web.pdf

HSL 2017. Artikkelit kaupunkipyöristä. Viitattu 15.11.2017

<https://www.hsl.fi/uutiset/2017/kaupunkipyorat-jo-olennainen-osa-joukkoliikennetta-11261>

HSL 2017. Kaupunkipyörien asiakaskysely 2017.

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/kaupunkipyorien_asiakaskysely_2017_tulokset_hsl.pdf

Essi Pohjalainen: Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan. Liikennevirasto. Opinnäytetyö 9/2016.

Euroopan parlamentti 2012. Eurooppalainen pyöräreittien verkosto EuroVelo.

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569\(SUM01\)_FI.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569(SUM01)_FI.pdf)

Suomen ympäristökeskus 2017. Asukasbarometri 2016 – kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä. <http://hdl.handle.net/10138/193009>

Muutosta liikkeellä! - Valtakunnallinen yhteiset linjaukset terveyttä ja hyvinvointia edistävään liikuntaan 2020

World Health Organisation (WHO). Physical activity. Luettavissa:

http://www.who.int/topics/physical_activity/en/

Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa -tutkimus (JY), Aikuisväestön hyvinvointi ja terveys -tutkimus (ATH). Suomalaisten fyysinen aktiivisuus ja kunto 2010. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2011:15. Valtionhallinto liikunnan edistäjänä 2011-2015. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2015:4.

Liikunta (online). Suomalaisen Lääkäriseuran Duodecimin ja Käypä hoito -johtoryhmän asettama työryhmä. Helsinki: Suomalainen Lääkäriseura Duodecim, 2016 (viitattu 15.11.2017). Saatavilla internetissä: www.kaypahoito.fi;

Pyöräily on tehokas ja nivelistävällinen laji. UKK-instituutti. Luettavissa osoitteessa: http://www.ukkinstituutti.fi/tietoa_terveysliikunnasta/liikkumaan/pyoraily

Mueller N, Rojas-Rueda D, Cole-Hunter T, de Nazelle A, Dons E, Gerike R, Götschi T, Panis LI, Kahlmeier S, Nieuwenhuijsen M. Health impact assessment of active transportation: A systematic review. *Prev Med* 2015;76:103-14.

Foley L, Panter J, Heinen E, Prins R, Ogilvie D. Changes in active commuting and changes in physical activity in adults: a cohort study. *Int J Behav Nutr Phys Act* 2015; 12:161.

Helldán A, Helakorpi S. Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2014. Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, raportti 6/2015.

Mytton OT, Panter J, Ogilvie D. Longitudinal associations of active commuting with wellbeing and sickness absence. *Prev Med* 2016;84:19-26

Energia- ja ilmastostrategia 2016

Kinnunen Tapio: Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa. Opinnäytetyö 2017

http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/137202/Kinnunen_Tapio.pdf?sequence=1&isAllowed=y