

Karoliina Juvonen

KESTÄVÄ LIKKUMINEN YMPÄRISTÖPOLIITTISESTA NÄKÖKULMASTA

Tarkastelussa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuntatasolla

Johtaminen ja talouden tiedekunta

Kandidaatin tutkielma

Maaliskuu 2020

TIIVISTELMÄ

Karoliina Juvonen: Kestävä liikkuminen ympäristöpoliittisesta näkökulmasta – Tarkastelussa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuntatasolla
Kandidaatin tutkielma
Tampereen yliopisto
Ympäristöpolitiikka ja aluetiede
Maaliskuu 2020

Tämä tutkimus keskittyy tarkastelemaan kestävästä liikkumisesta sen ympäristöpoliittisesta näkökulmasta. Tässä tutkimuksessa kestävä liikkuminen pitää sisällään kävelyn ja pyöräilyn. Edellä mainittujen lisäksi joukkoliikenne- ja matkaketjuajattelua sivutaan tässä tutkimuksessa. Tarkastelussa ovat kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet kuntien tasolla. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet heijastuvat valtiotason pyrkimysten kautta kuntiin. Tutkimuksen tehtävänä on selvittää, millä keinoin kestävästä liikkumisesta edistetään tutkimukseen valikoituneissa esimerkkikunnissa, niissä laadittujen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmien perusteella. Valtion tason näkökulmasta edistämistoimien pääkohteita ovat asenteisiin vaikuttaminen, yhdyskuntarakenne, infrastruktuuri sekä lainsäädäntö. Kuntien osalta kehittämiskohteet ovat saman suuntaisia lukuun ottamatta lainsäädännöstä puolta, sillä siihen kuntien toimivalta ei yllä. Edistämistoimiin ollaan valmiita panostamaan erinäisin keinoin ja niitä tullaan toteuttamaan kunnissa pitkän aikavälin tähtäimellä. Edistämistoimenpiteissä korostuvat alueiden ominaispiirteet ja niiden vahvuudet. Tutkimukseen valikoituneiden esimerkkikuntien kehittämisspyrkimykset eroavat toisistaan. Tämä mahdollistaa myös vertailevan otteen tutkimuksen edetessä. Kuntien edistämistoimissa on otettu myös huomioon valtion linjaukset edistämistoimista.

Tämä tutkimus pyrkii selittämään mitä tutkimukseen valikoituneet esimerkkikunnat ovat valmiita tekemään kestävästä liikkumisesta edistämiseksi. Metodina tutkimuksessa käytetään sisällönanalyysia, jonka avulla pyritään tarkastelemaan aineistoa mahdollisimman laajasti. Aineistona tässä tutkimuksessa käytetään Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmaa sekä Tampereen kaupunkiseudun, Iisalmen kaupungin, Lahden kaupungin ja Joensuun kaupungin vastaavia ohjelmia. Tarkastelun kohteena olevissa dokumenteissa edistämistoimet ovat pitkän aikavälin tavoitteita ja näissä esitetyt strategiat ovat tällä hetkellä alueilla voimassa olevia. Tutkimuksessa tuodaan esiin mitä keinoja ja millaisia resursseja edistämistoimien saavuttamiseksi tullaan käyttämään. Viitekehyyksen pohjalta tutkimuksessa tuodaan esiin myös seikkoja, joiden seuraukset ovat nähtävissä edistämistoimien toteutuessa. Tutkimustulokset osoittavat että ajatus kävelystä ja pyöräilystä liikennemuotona on vielä suhteellisen tuore, mutta suunnittelulla ja käytännön toimilla tilannetta olisi mahdollista parantaa. Mikäli kestäviä liikkumismuotoja halutaan lisätä, tarvitaan toimintaa ohjaavia rakenteita.

Avainsanat: kestävä liikkuminen, edistäminen, edistämishojelma, kävely, pyöräily

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO	1
1.1 Kestävä liikkuminen.....	2
1.2 Kevyt liikenne ja matkaketjut.....	3
2 VIISAS LIIKKUMINEN JA LIIKKIMISEN TARVE	5
2.1 Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2030.....	7
2.2 Valtakunnallisen edistämishjelman toiminnan tavoitteet.....	8
3 TUTKIMUKSEN AINEISTO JA MENETELMÄ	10
3.1 Taustoitusta tutkimuksen kohteena olevista kunnista.....	10
4 TARKASTELUSSA KUNTIEN KÄVELY- JA PYÖRÄILYSTRATEGIAT	13
4.1 Tampereen kaupunkiseudun kestävän liikkumisen ”utopistiset” tavoitteet.....	13
4.2 Työmatkapyöräily Iisalmessa.....	15
4.3 Lahti ja kävelykeskusta	16
4.4 Joensuun maankäytön suunnitelmat kestävän liikkumisen edistämiseksi.....	18
4.5 Edistämishjelmien toimenpiteiden konkretisointi ja vertailua.....	19
5 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	22
LÄHTEET	25
AINEISTO	28

1 JOHDANTO

Ympäristöministeriön toteuttamassa hankkeessa on koottuna Suomen valtion toimet kestävän kulutuksen edistämisestä vuosien 2005–2016 aikana. KULTU-hankkeen tiimoilta laaditussa ohjelmassa esitetään useita edistäviä tavoitteita ja toimia. Näiden avulla julkisen sektorin tulisi edistää yksityisen ja julkisen kulutuksen kasvihuonekaasupäästöjen sekä muiden mahdollisten ympäristöhaittojen vähentämistä. Tavoitteet ja toimet sijoittuvat useille elämän ja toiminnan osaalueille, mutta tavoitteena on ennen kaikkea parantaa ympäristön- ja elämänlaatua sekä löytää uusia mahdollisuuksia muun muassa jokapäiväiselle kestäväälle kulutukselle. (Ympäristöministeriö 2016.) Tämä KULTU-ohjelma toimi vahvana kimmokkeena tälle tutkimukselle. Tässä tutkielmassa olen kiinnostunut niistä tavoista, joilla kestävää liikkumista olisi mahdollista edistää osana ympäristöhaittojen vähentämisprosessia.

Kattoilmiönä tutkimuksessa on kestävä liikkuminen. Tarkastelussa rajasin lopulta liikkumisen tarkemmin siihen, mitkä ympäristö- ja kestävyysnäkökulmasta käsin tarkasteltuna ovat kriittisen tärkeitä. Olen kiinnostunut siitä, miten kestävyys, erityisesti arkipäiväisen liikkumisen kokonaisuudessa korostuu. Liikkumista käsitellään tässä tutkimuksessa erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta, mutta myös joukkoliikenne, matkaketjut ja erilaiset liikkumispalvelut ovat osana tätä tutkimusta ja niitä sivutaan myös aineistossa.

Tutkimuskysymyksenäni on: Millä keinoilla kestävää liikkumista edistetään kunnissa niissä laadittujen kävelyn- ja pyöräilyn edistämisohjelmien perusteella?

Tämä tutkimus on keskittynyt löytämään keinoja niille toimialueille, joilla on vaikutuksia yhteiskunnan ekotehokkuuteen ja sitä kautta kestävään liikkumiseen. Tutkimus keskittyy siihen, miten vähemmällä ympäristön kuormittamisella on mahdollista toteuttaa kokonaisvaltaista hyvinvointia jokapäiväisiä liikkumismuotoja valittaessa.

Tutkimushypoteesini on oletus siitä, että kestävää liikkumista on tutkittu lähinnä vain yksilöiden terveystieteiden näkökulmasta, mutta ympäristönäkökulma on jäänyt suotta vähemmälle huomiolle. Mielestäni liikkumiseen liittyen on selvä tutkimuksen tarve erityisesti tästä ympäristönäkökulmasta. Aihetta tulisi tutkia myös enemmän juuri kestävyysnäkökulmalta, eikä vain liikkumista yleisellä tasolla. Siksi tämän

tutkimuksen tekeminen on tärkeää. Kokonaisvaltaisessa kestävyiden edistämisessä liikkumistapojen valinnalla on merkitystä.

1.1 Kestävä liikkuminen

Kestävä liikkuminen pitää sisällään kävelyn, pyöräilyn, julkisen liikenteen, erilaisten sähköpotkulautojen ja rullalautojen käytön, matkaketjut sekä kimpakyydit. Nämä liikkumismuodot ovat hyväksi niin liikenteelle, ympäristölle kuin yksittäisen henkilön terveydelle. Kävelyn ja pyöräilyn järjestämistapoja ovat muusta liikenteestä erilliset kävely- ja pyörätiet, jalkakäytävät, piennartyyppiset ratkaisut, sekä puhtaasti rakenteellisesti erotellut kävely ja pyöräilyalueet, kuten esimerkiksi vihervälialueet ja puistot (Soosalu & Vandell 2005, 65). Liikkumisessa on ennen kaikkea kyse siitä, miten arkiset toimet kytkeytyvät yhteen. Kyetäänkö näitä arkisia toimia hoitamaan sujuvasti ja yhdistellen ja miten siirtyminen toiminnosta toiseen tapahtuu. Arkiliikkumiseen vaikuttaa muun muassa työn ja kodin suhde sekä asumisen ja työmarkkinoiden vuorovaikutus. (Kanninen, Kontio, Mäntysalo, & Ristimäki, 2010, 102-105.) Kestävyiden kannalta ainakin osa liikkumisesta tulisi tapahtua jollain muulla tavalla kuin omalla henkilöautolla.

Kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä tapoja liikkua paikasta toiseen. Julkinen liikenne taas tuottaa keskimäärin vähemmän päästöjä esimerkiksi henkilöautoon verrattuna, sillä saman matkan kulkee useampi yhtäaikaista jakaen liikennevälineestä koituvat päästöt. Eri liikennemuotojen välillä on myös suuria eroja sen suhteen, kuinka paljon tilaa ne vievät henkilöä kohti liikennejärjestelmässä. (Institute for Sensible Transport. 2018, 124). Kulkumuotovalintoja ei loppu peleissä ratkaise vain pelkkä toimintojen välinen etäisyys. Tiiviskään kaupunkirakenne ei takaa autoilun vähentämistä. Siitä huolimatta lyhyitäkin matkoja tehdään edelleen suhteellisen runsaasti henkilöautolla. Kävelyä ja pyöräilyä koskevissa tutkimuksissa on tehty yleinen havainto, että rakennetun ympäristön eri piirteet voivat vaikuttaa ihmisen fyysiseen aktiivisuuteen eli kulkutavan valintaan joko kannustamalla tai rajoittamalla. Tiivyyden lisäksi yhdyskuntarakenteen monipuolisuus ja jalankulkijaystävällisyys tukevat erityisesti kävelyä. (Kanninen ym. 2010, 102-105.) Kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät järjestelyt tulee suunnitella aina kokonaisuutena (Soosalu & Vandell 2005, 65).

Eritoten keskisuurien kaupunkien keskusta-alueilla painotus on tulevaisuudessa entistä enemmän joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tehostamisessa. Myös digitalisaation ja liikenteen palveluiden vaikutukset tulevat muuttamaan liikkumistottumuksia tulevaisuudessa. (Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi 2016, 50.) Tavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan erilaisia ja uudenlaisia

ohjauseinoja. Kestävyyden tehostaminen edellyttää eri toimijoiden ja sektoreiden verkostoitumista ja vuoropuhelua. Tämän lisäksi tarvitaan ennen kaikkea ympäristö- ja sosiaalisten innovaatioiden edistämistä, uusia taloudellisia ohjauseinoja sekä julkisen sektorin esimerkkiä toiminnassa kestävässä hankinnoissa ja ympäristötietoisuuden edistämistä pitkällä tähtäimellä. (Ympäristöministeriö 2016.)

1.2 Kevyt liikenne ja matkaketjut

Kevyt liikenne käsittää tässä tutkimuksessa kävellen ja pyörällä tehdyt matkat. Liikuttavien matkojen ajaminen esimerkiksi pyörällä yksityisautoilun sijaan tuo mukanaan myönteisiä terveysvaikutuksia (Macmillan 2017). Terveysvaikutuksia on tutkittu tähän mennessä huomattavasti puhdasta ympäristönäkökulmaa enemmän. Kävelyä ja pyöräilyä edistävien liikenneinvestointien ja toimenpiteiden kansanterveydelliset hyödyt ovat suuret ja vaikuttavat siten näiden toimenpiteiden taloudelliseen kannattavuuteen (Kylmä 2016, 8.) Pyöräilyssä yhdistyy paikasta toiseen siirtyminen, tapahtumien ketjuttaminen ja hyötyliikunta. Pyöräilyn myötä käyttäjä voi matkallaan säästää rahaa muun muassa liikunta-, polttoaine- ja muissa matkakustannuksissa sekä vähentää tätä kautta myös henkilöautoliikenteestä aiheutuvia näkyviä haittoja, kuten melua ja ilmansaasteita (UKK-instituutti 2018a). Etenkään terveysvaikutukset eivät ole tämän tutkimuksen kannalta olennainen lähestymiskulma. Terveysvaikutukset on kuitenkin hyvä ottaa huomioon tarkastellessa kokonaisvaltaista hyvinvointia ja kestävyttä.

Kävely ja pyöräily ovat liikkumismuotoja, jotka mielletään jopa yhtä voimakkaasti kuin autoilu ja joukkoliikenne. Määrissä mitattuna kevyt liikenne on yhtä tärkeää kuin yksityisautoliikenne. Suomessa pyöräilyn kausiluonteisuus aiheuttaa haasteita paitsi sen itsensä kehittämiseksi myös kävelyn ja joukkoliikenteen kehittämiseksi siten, että vaihtelu niiden välillä olisi arjessa rutiininomaista ja riittävän helppoa olosuhteiden vaihdellessa. (Kanninen ym. 2010, 129-130.) Lisäksi kävelyä ja etenkin pyöräilyä haittaavia muita tekijöitä ovat muun muassa katu- ja siitepöly, fossiilipolttoaineisten ajoneuvojen pakokaasut ja melu (Soosalu & Vandell 2005, 45).

Liikkuminen tulisikin nähdä yhä useammassa tapauksessa matkaketjuna, joka muodostuu siten, että henkilö matkustaa lähtöpaikasta määränpäähän helposti käyttäen osan matkasta kestävästä kulkumuotoa, kuten kävelyä, pyöräilyä tai julkista liikennettä. Tämä tarkoittaa sitä, että myös julkisen liikenteen tulisi toimia osana kestävästä matkaketjua. Matkaketjun tulee olla ennen kaikkea nopea, käyttäjälleen vaivaton ja saumaton kokemus, jotta se mahdollistaisi kilpailuasetelman yksityisautoilua vastaan. Reittien ja pysäköinnin tulee olla riittävän selkeää ja houkuttelevaa. Mikäli matkaketjuun

sisältyy vaihtoja, myös niiden tulee olla helppoja, jottei ne toimi esteenä kuljettavalle matkalle. (Vaismaa, Huhta, Mäntynen, Rantala, Jaakola, Molino & Airaksinen 2017). Henkilöautojen liityntäpysäköinti mahdollistaa joukkoliikenteen käytön myös niillä alueilla, jossa joukkoliikenteen ylläpito ei ole kannattavaa. Koska palvelun käyttäjä kaipaa helpon ja vaivattoman pysäköintikokemuksen, mikä ei aina onnistu keskustassa, on liityntäliikenteen vastattava tähän haasteeseen. (Vaismaa ym. 2017). Erilaisten liikennejärjestelyiden ympäristöön sovittaminen on yleensä mahdollista huolellisella ja hyvällä suunnittelulla (Soosalu & Vandell 2005, 6.)

Pysäköinti on yksi keskeisimmistä liikkumista ohjaavista keinoista (Pysäköinti osana kaupunkikehitystä 2016: 15, 18). Liikenneviraston selvityksen mukaan kunnissa liityntäpysäköintiä ei ole pidetty merkittävänä tai hyödyllisenä, eikä sen myötä liityntäpysäköinnin hyödyt ole täysin selvät. Liityntäpysäköinti on kuitenkin liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta hyödyllinen kehityskohde. (Liikennevirasto 2018a). Liityntäpysäköinnin avulla voidaan vastata tulevaisuuden haasteisiin esimerkiksi ilmastonmuutoksen osalta tukemalla vähähiilisempää liikkumista. Liityntäpysäköinti vähentää osaltaan liikennemäärän kasvua, teiden kuormitusta sekä kannustaa myös kävelyyn ja pyöräilyyn. Liityntäpysäköinnin avulla voidaan kannustaa käyttäjiä paremmin joukkoliikenteen piiriin, jonka lisäksi se helpottaa asemanseutujen kasvua ja tiivistä rakentamista. Liityntäpysäköinnistä hyötyy niin kunnat, sen asukkaat, joukkoliikenteen operaattorit, lähiseudun kauppaliikkeet kuin myös valtio. (Liikennevirasto 2018a, 5–6). Liityntäpysäköinti tukee ennen kaikkea matkaketjuajattelua.

2 VIISAS LIIKKUMINEN JA LIIKKUMISEN TARVE

Liikkuminen tai liikkumisen tarve ei useimmiten ole itse tarkoitus. Liikkuminen on yksi seuraus perustarpeiden tyydyttämisestä. Liikkuminen on myös yksi seuraus toimintojen vuorovaikutuksesta yhteiskunnassa. Esimerkiksi se missä ihminen asuu, käy töissä tai ostoksilla, harrastaa vapaa-ajalla. Määrittää pitkälti liikuttavien matkojen määrän, siinä käytettävän kulkutavan ja liikkumisen ajankohdan. Arkisten toimintojen toteutuminen edellyttää väkisinkin paikasta toiseen siirtymistä. Mitä toimivampi ja parempi liikennejärjestelmä käytössä on, sitä paremmin ihmiset voivat toteuttaa omia tarpeitaan. Mikäli liikennejärjestelmän tarjoama palvelutaso on puutteellinen, osan tarpeista tyydyttäminen voi olla verrattain hankalaa. (Kivari, Kiiskilä, Heltimo, Rönkä 2006, 14.) Ja ne saattavat jäädä toteutumatta. Yhdyskuntarakenteella on valtava vaikutus liikennesuoritteisiin ja kulkutapajakaumaan. Tätä kautta myös vaikutusta henkilöautoliikenteestä aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen määrään. Arkiliikkumisesta aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen vaihtelut ovat suuria erilaisissa yhdyskuntarakenteissa. Liikennejärjestelmän- ja maankäytön suunnittelulla sekä päätöksenteolla on yhteys hiilidioksidipäästöihin (Myllärmäki 2011, 92).

Kestävyyden kannalta tavoitteena on resurssiviisas liikkuminen, mutta käytännössä olosuhteet ja jo vakiintuneet käytännöt vaikuttavat valintoihin monenlaisissa tilanteissa (Ely-keskus 2018). Esimerkkinä tähän toimii Tampereen kaupungin ja UKK-instituutin yhdessä kehittämä Viksu-työkalu. Tämän työkalun avulla viisasta liikkumista on mahdollista edistää eritoten työpaikoilla helposti ja suunnitelmallisesti. Tavoitteena on, että yhä useampi työpaikka Suomessa käynnistäisi tulevaisuudessa viisaan ja kestävän työmatkaliikkumisen edistämismäisen tahoillaan. Suuri osa arkisesta liikkumisesta tapahtuu nimenomaan kodin ja työpaikan välillä. Viisaan liikkumisen työkalu sisältää itsessään valikon edistämistoimista. Näitä Viksu-työkalun tarjoamia toimia on mahdollista käyttää pohjana viisaan työmatkaliikkumisen suunnittelussa. Lisäksi työkalun avulla on mahdollista muun muassa arvioida suunnitelman toteutumista, edistämistoimien vaikutuksia kestävän liikkumisen lisäämisessä sekä toiminnan aiheuttamia ajallisia ja rahallisia kustannuksia. (UKK- instituutti 2018b).

HSL eli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä toteutti uusiasiakashankinta-kokeilun vuosina 2012–2014. Kokeilun seurauksena kehitettiin ja kokeiltiin uusia keinoja, joilla olisi mahdollista houkutella uusia käyttäjiä joukkoliikenteen tarjoamien palveluiden päivittäisiksi asiakkaiksi. Keinoja hankkeen tiimoilta olivat muun muassa alueellinen suoramarkkinointi, erinäiset lippualennukset sekä entistä helpompi matkakortin hankkimistapa. (Ympäristöministeriö 2016, 36.) Keskisuurilla

kaupunkiseuduilla on hyvät edellytykset joukkoliikenneverkostojen kehittämiseksi. Tulevaisuuden liikennepolitiikassa tulee korostumaan markkinoiden toiminta. Tällöin avain monipuoliseen joukkoliikenteen säilyttämiseen on ohjauskeinovalikoimassa, jonka avulla erilaiset ”markkinat” saadaan toimimaan entistä paremmin toisiaan täydentävinä kokonaisuuksina. (Kanninen ym. 2010, 148.)

On hyvä huomata että, liikkumistottumuksissa ovat selvästi havaittavissa myös eri väestöryhmissä (Myllärniemi 2011, 91). Eri ikäisillä ihmisillä on erilaiset liikkumistarpeet. Yksi ratkaisu kestävän liikkumisen toteuttamiselle olisi liikkumistarpeen vähentäminen. Etätyöllä on mahdollisuuksia vähentää liikennettä sekä loiventaa myös pahimpia ruuhkauippuja etenkin kaupunkien keskustaalueilla. Kaikkien alojen työntekijöiden saavutettavuus ei enää ole samalla tavoin fyysiseen paikkaan sidottuna kuin se on ollut aiemmin. Yhä useammat kokoukset tai muuta yhteistyötä vaativat työtehtävät voidaan hoitaa etänä esimerkiksi suurimmaksi osaksi erilaisten videoyhteyden, kuten Skype:n kautta. (Institute for Sensible Transport 2018.) Vaikka etätyön hyödyt ovatkin olleet pitkään jo tiedossa, sitä on edelleen käytössä vain suhteellisen harvoilla työpaikoilla. Suurimpana pullonkaulana ovat olleet vanhakantaiset jopa jäykät työelämän rakenteet, sekä turhan ennakkoluuloiset asenteet etänä toteutettavaa työtä kohtaan. (Heinonen 2009).

Vuosien saatossa liikkumiskäyttäytyminen tulee muuttumaan ja uudet teknologiat luovat uusia mahdollisuuksia. Kestävyyden kannalta merkityksellistä on siirtyä omistamisesta pikkuhiljaa myös palveluiden käyttöön. Helppoutta arvostetaan entisestään ja jatkossa halutaan saavuttaa liikkumisen vapaus myös jopa ilman oman auton omistamista. (Ely-keskus 2018). Itse liikkumistarve ei vähene kuitenkaan pelkästään uusien sähköisten palvelujen kehittymisen myötä (Kylmä 2016, 9). Kaikenlaiset käyttäjä- ja väestöryhmät tulisi huomioida uusia liikkumispalveluja kehittäessä. Liikkuminen palveluna on jo vahvasti tätä päivää. Esimerkiksi Helsingin kaupungilla käytössä olevat ”Alepa-fillarit” eli kaupunkipyörät ovat suurimmalle osalle kaupunkilaisista tiedossa oleva liikkumispalvelu ja kesäisin varsin tuttu näky katukuvassa. Suomalaiseen kaupunkikuvaan on kesän 2019 aikana ilmestynyt uusi liikkumismuoto. Tämä on myös samalla täysin uusi liikkumispalvelu. Yhteiskäyttöiset, eli vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat tuttu näky jo Helsingissä, Tampereella ja Turussa. Palveluntarjoajia on jo useampia. Tämä päästötön kulkumuoto halutaan kaikesta sen turvallisuushuolesta huolimatta säilyttää osana kaupunkiliikennettä (Yle 1.7.2019). Sitä on tutkittu kuitenkin toistaiseksi hyvin vähän. Tässä tutkimuksessa ei myöskään paneuduta sähköpotkulautojen teemaan sen tarkemmin. Sähköpotkulaidat nähdään kuitenkin kaupunkilaisia palvelevana

vaihtoehtona, jolla on mahdollista korvata joitakin henkilöautolla tehtäviä matkoja. Heinäkuisen Ylen uutisen mukaan sähköiset kulkuneuvot istuvat liikenteeseen varsin hyvin ja suosio näyttää vain kasvavan. Myös ilmasto- ja energiatavoitteet ovat kaiken aikaa olemassa ja ne on huomioitu tässä liikkumismuodossa. Sähköpotkulaudat ovat kuitenkin lähes päästötön kulkumuoto kävelyn ja pyöräilyn lisäksi. (Yle 1.7.2019).

2.1 Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2030

Kävelyn ja pyöräilyn suosiminen liikkumistapoina edistää kansalaisten terveyttä ja vähentää henkilöautoliikenteestä aiheutuvia kasvihuonepäästöjä. Sen kautta on mahdollista myös tehdä kansantaloudellisia säästöjä, koska kävely ja pyöräily ovat myös kustannuksiltaan edullisia. Näistä syistä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulee jatkossakin panostaa yhteiskunnan taholta. (Kylmä 2016, 1). Kansallisten strategioiden ja erinäisten kehittämissuunnitelmien kautta on mahdollista päättää, millä keinoin päästövähennysvelvoitteita koskeviin tavoitteisiin Suomen on mahdollista tulevaisuudessa päästä. Suomen pitkän aikavälin tavoitteena on hiilineutraali yhteiskunta. (Kylmä 2016, 4). Tavoitteen saavuttamiseksi tulee tehdä toimenpiteitä, sillä se ei toteudu itsestään.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2018 valmistunut *kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma* pitää sisällään edistämistoimenpiteitä, joiden päätarkoitus on tulevaisuudessa lisätä kävelyn ja pyöräilyn määrää pysyvästi vuoteen 2030 mennessä. Ohjelmassa esitettyjen tavoitteiden kautta uskotaan löytyvän myös useampia keinoja pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Tällä ilmastotavoitteella tarkoitetaan liikennejärjestelmän muuttamista nollapäästöiseksi. (Liikenne ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018.) Henkilöliikenteen edes osittainen korvaaminen kävelyllä tai pyöräilyllä vähentää tutkimuksessa käytetyn aineiston mukaan aineiston mukaan liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita ilmanlaadun ja hengityksen kannalta haitallisia päästöjä jonka lisäksi lisää liikenteen turvallisuutta ja ympäristön viihtyisyyttä. (emt., 9). Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen mahdollistaa yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, kun kaupunkitilaa vapautuu esimerkiksi autojen pysäköinniltä. Kevytliikenne aiheuttaa ohjelman mukaan myös huomattavasti vähemmän meluhaittoja henkilöliikenteeseen kerrattuna.

Henkilöautoliikenteen sijaan etenkin kaupunkiliikenteessä, sen rahoituksessa ja suunnittelussa tulisi keskittyä suosimaan kestäviä kulkumuotoja. Kestävien liikkumismuotojen aktiivinen edistämien osaltaan tukee myös valtakunnallisten ilmastotavoitteen saavuttamista. Kävelyn ja pyöräilyn

lisääminen työ- ja vapaa-ajan matkoilla vähentää auton tarvetta, mikä omalta osaltaan mahdollistaa niin sanotusta kakkosautosta luopumisen. (emt., 13).

Edistämishjelman tavoitteena on lisätä kävelen- ja pyöräillä tehtyjen matkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä (Liikenne ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018). Tavoitteena on, että uusista kävelen ja pyöräillä tehdyistä matkoista vähintään puolet olisi siirtymänä nykyisellään henkilöautoilla tehdyistä matkoista. Suurin potentiaali on 1-2 kilometrin matkoilla, joita tehdään aineiston mukaan lukuisia määriä autolla. Joukkoliikenteen ja muiden liikenteen palveluiden kanssa kävelyllä ja pyöräilyllä on mahdollista korvata henkilöauto pidemmälläkin matkoilla. (emt., 18).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on neljä selkeää toimintatavoitetta. Ne koskevat *1.) asenteisiin vaikuttamista, 2.) yhdyskuntarakennetta, 3.) infrastruktuuria ja 4.) lainsäädäntöä*. Edistämistoimenpiteitä on itsessään valtakunnallisessa ohjelmassa listattuna yhteensä 31 kappaletta. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edellyttää toimia tavoitteiden toteutumiseksi valtion lisäksi myös kunnilta. (Liikenne ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2018.)

2.2 Valtakunnallisen edistämishjelman toiminnan tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (2018) edistämistoimenpiteet on tiivistetty kymmeneen toiminnan tavoitteeseen, joille on määritelty myös vaikuttavuuden mittarit. Nämä tavoitteet sisältyvät edellisessä kappaleessa esitellyn jaottelun neljän pääryhmän piiriin. Tästä listauksesta olen rajannut ulkopuolelle kuitenkin pyörämatkailun lisäämisen, sillä se ei tämän tutkimuksen kannalta ole olennainen osa kestävästä liikkumisesta tai sen merkittävää lisäämistä. Valtakunnallisen edistämishjelman tavoitteena on lisätä kestävin liikkumismuodoin tehtyjen matkojen määrää koko maassa 30 prosenttia vuoteen 2030. Vertailukohteena on käytetty nykytilaa jolla tarkoitetaan vuotta 2018. (emt., 17). Ensimmäiset ohjelman toimenpiteiden tavoitteet tulisi laittaa käytäntöön jo vuoteen 2023 mennessä. Tavoitteen mukaan joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden kanssa kestävästi liikkumismuodot voisivat jatkossa korvata henkilöauton käyttöä pidemmälläkin kuin alle kolmen kilometrin matkoilla. (emt., 18).

Tämä alla oleva listaus on laadittu valtakunnallisen edistämishjelmasta pohjalta, eikä siihen ole lisätty muita havaintoja. Valtakunnallisen edistämistoiminnan tavoitteita ohjelmassa ovat seuraavat alla listatut kohdat:

1. Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset luodaan yhdyskuntarakennetta kehittämällä ja palveluiden sijoittumista ohjaamalla sekä liikennejärjestelmän huolellisella suunnittelulla.
2. Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta parannetaan hyvillä yhteyksillä sekä kiinteistöjen toimenpiteillä.
3. Innostetaan ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään informaatio-ohjauksen ja valistuksen kautta.
4. Kävely ja pyöräily linkitetään saumattomaksi osaksi liikenteen palvelukokonaisuutta.
5. Huolehditaan kävely- ja pyöräilyväylien hyvästä kunnosta kaikkina vuodenaikoina.
6. Edistetään kävelyä ja pyöräilyä lainsäädäntöä, ohjeistusta ja koulutusta kehittämällä.
7. Edistetään kävelyä ja pyöräilyä hallinnon rakenteita, rahoitusta ja poikkihallinnollista yhteistyötä kehittämällä.
8. Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta erilaisten taloudellisten ohjauskeinojen avulla.
9. Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn seurantaa.

Kuva 1. Edistämistoiminnan tavoitteet listattuna (Liikenne ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2018, 19-38)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on tämän edistämishjelmankin myötä vahva yhteiskunnallinen tuki. Toteutukseen se tarvitsee myös mittavia toimia ja paljon nykyistä enemmän yhteistyötä eri tahojen kanssa (emt., 1).

3 TUTKIMUKSEN AINEISTO JA MENETELMÄT

Tutkimustani varten perehdyin sekä kansalliseen että kuntatasolla toteutettuihin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmiin. Tutkimukseen on valikoitunut kolme esimerkkikaupunkia sekä yksi kaupunkiseutu. Kunnat ovat asukasluvultaan ja pinta-alaltaan eri kokoisia sekä sijaitsevat eri puolella Suomea. Aineistosta etsin, millaisia keinoja liikenteen uudelleenorganisointiin kunnilla on suunnitteilla ja millä argumenteilla niitä pyritään viemään eteenpäin. Tämä on yksi tapa päästä kiinni ympäristöpoliittisesti kiinnostavaan vaikutuskeino- näkökulmaan, joka minua aiheen tiimoilta erityisesti kiinnostaa.

Tutkimustapani on aineistolähtöinen. Analysoin tutkimusaineiston kokonaisvaltaisesti käyttämällä aineistolähtöistä sisällönanalyysiä, jota laadullisissa tutkimuksissa tyypillisesti käytetään. Valitsemani analyysikeinon tavoitteena on tuottaa tietoa tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä. Laadullista tutkimusmenetelmää hyödyntäen pystyn tulkitsemaan aineistoa mahdollisimman laajasti. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 96-100.) Varsinaiseen tutkimusraporttiin en sisällytä kaikkea saamaani tietoa, vaan etsin vastauksia tutkimuskysymykseen. Aineistosta ilmenee myös sellaista tietoa, joka ei ole keskeistä tässä tutkimuksessa, mutta on esimerkiksi taustoituksen ja aiheen kokonaisvaltaisen ymmärtämisen kannalta merkityksellistä. Tästä esimerkkeinä kestävän liikkumisen terveystieteellinen näkökulma sekä kansantaloudelliset säästöt. Nämä muut havainnot käyttämästäni aineistosta rajaan tämän tutkimuksen ulkopuolelle mahdollisiksi jatkotutkimusaiheiksi.

Tästä tutkimuksesta on rajattu myös pois alkuperäinen ajatus työmatka- ja vapaa-ajan liikkumisen vahvasta toisistaan erottelusta. Liikkumiseen keskitytään tässä tutkimuksessa yleisellä tasolla. Näiden kahden matkatyyppin mahdollisen erottelun olemassaoloa ei kuitenkaan suljeta täysin pois, vaan sitä sivutaan esimerkiksi matkaketjuajattelussa ja liikkumistarpeen vähentämisessä, jossa on tarkoituksenmukaista yhdistää liikkuminen mahdollisimman saumattomaksi ja helpoksi kokemukseksi liikkujaa ajatellen.

3.1 Taustoitusta tutkimuksen kohteena olevista kunnista

Tutkimuksessani käytän aineistona Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman lisäksi Tampereen kaupunkiseudun omaa edistämishjelmaa sekä kolmen muun eri kokoisen kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa. Tässä tekstissä

käytän selkeyden vuoksi pääsääntöisesti nimitystä edistämishjelma näistä kaikista tutkimuksessa käytetyistä dokumenteista, vaikka kaupunkien omat ohjelmat saattavat useammassa tapauksessa kantaa nimeä kehittämissuunnitelma- tai kehittämisohjelma nimitystä. Koska tarkastelemani alueet ovat kooltaan ja asukasrakenteeltaan hieman erilaisia, on niiden tunnuslukuja ja tavoitteita on syytä hieman avata alta löytyvän taulukon avulla.

kaupunki/ kaupunkiseutu	edistämishjelma	kaupungin asukasluku vuonna 2018	edistämishjelman kärkitavoite
Tampereen kaupunkiseutu (yht. 8 kuntaa)	Tampereen kaupunkiseudun kävelyn- ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030	406 622	kestävän liikkumisen esimerkkialue vuoteen 2030 mennessä
Iisalmi	Iisalmen työmatka-pyöräilyn ja kävelyn edistämishjelma	21 472	asenteisiin vaikuttaminen
Lahti	Lahden kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2025	119 951	infrastruktuuri/ kävelykeskustan luominen
Joensuu	Joensuun pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelma 2030	76 551	maankäytön suunnittelu

Kuva 2. Alueiden tunnuslukuja (Tilastokeskus 2018)

Tampereen kaupunkiseutu pitää sisällään kahdeksan kuntaa, jotka ovat Tampereen lisäksi Ylöjärvi, Kangasala, Pirkkala, Lempäälä, Vesilahti, Orivesi ja Nokia. Kaupunkiseudun kunnat hiovat yhteistuumin kaupunkiseutua viihtyisäksi ja toimivaksi kokonaisuudeksi kaikille sen asukkaille.

Kaupunkiseutu on Suomen kakkoskeskus heti pääkaupunkiseudun jälkeen, Tarjonnaltaan se on monipuolinen ja nopeasti kasvava seutu, jossa asuu tätä nykyä yhteensä yli 400 000 asukasta.

Kaupunkiseudulle on laadittu seudullinen yhteinen visio, jonka tavoitteena on että Tampereen kaupunkiseutu olisi kestävän liikkumisen esimerkkialue Suomessa vuonna 2030. (Tampereen kaupunkiseutu 2019.)

Iisalmi on tutkimuksen esimerkkikaupungeista väkiluvultaan pienin sekä maantieteellisesti pohjoisin kaupunki. Iisalmi on noin 21 500 asukkaan Ylä-Savon pääkaupunki, jolla on tahtoa lisätä kävely ja pyöräilymatkojen määrää sekä kehittää kestävien liikkumismuotojen olosuhteita. Iisalmi on toteuttanut työmatka- pyöräilyn ja kävelyn pilottihankkeen kaupungin kahdelle suurelle työnantajalle.

Ohjelman toteutus on selvä osoitus tahtotilasta ja siitä, että kestäviä liikkumismuotoja halutaan Iisalmessa edistää. (Iisalmen kaupunki 2019.)

Lahti on hieman alle 120 000 asukkaan kaupunki ja yksi Suomen suurimpia. Kaupunki sijaitsee eteläisimpänä tutkimukseni kohdekaupungeista. Lahden kaupunkielämä on monella tapaa aktiivista. Arki koetaan yleisesti ottaen sujuvana ja monipuolisia aktiviteettejä tarjoava asuinympäristö on viihtyisää. Lahtelaiset arvostavatkin kaupungin kotoisuutta ja siellä erityisesti liikkumisen helppoutta. Lahden keskustasta tavoitellaan elinvoimaista ja houkuttelevaa sekä kevyelle liikenteelle erityisen helposti saavutettavaa. Liikennettä rauhoitetaan jatkossa keskustan alueella ohjaamalla henkilöautoliikennettä keskustan reunoille. Pysäköinti keskitetään Lahden ydinkeskustassa laitoksiin, jolloin kadunvarsipysäköintiä vähennetään huomattavasti. Lahti on myös valittu hetki sitten Euroopan vuoden 2021 ympäristökaupungiksi, joka näkyy myös katukuvassa. (Lahti 2019.)

Joensuun kaupunki on Suomen 12. suurin kaupunki. Joensuu sijaitsee Pohjois-Karjalan maakunnassa Venäjän rajan tuntumassa. Asukkaita Joensuussa oli vuoden 2018 lopussa 76 551. Väestön kuitenkin ennakoidaan kasvavan. 80 000 asukkaan rajan uskotaan ennusteiden mukaan ylittävän 2030-luvun alussa, jonne saakka kaupungin edistämissuunnitelma on laadittu. Näin ollen väestön kasvuennuste on ohjelmassa huomioitu niin paikallisesti kuin seudullisesti. (Joensuu 2019.)

Tutkimuksen edetessä esittelen keinoja, miten kestävän liikkumisen tapoja edistetään aineiston perusteella näiden edellä mainittujen esimerkkikohteiden osalta. Tämän lisäksi paneudutaan siihen mitä tavoitteiden toteutumiseksi ollaan aikeissa tehdä aineistossa esitettyjen toimenpiteiden perusteella pidemmän aikavälin tähtäimellä.

4 TARKASTELUSSA KUNTIEN KÄVELY- JA PYÖRÄILYSTRATEGIAT

Liikenne- ja viestintäministeriön edistämishjelman (2018) mukaan kuntakohtaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmien laatimisella sekä ennen kaikkea ohjelmien toteuttamisella on ollut suuri merkitys eri kunnissa kestävien liikkumismuotojen suosion kasvattamisessa. Aineiston mukaan yli 10 prosentilla Suomen kunnista on jo oma ja tätä nykyä voimassa oleva kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Edistämishjelman vaikuttavuuden määrittelee myös niiden poliittisen aseman taso. (emt., 15.) Jos kaupungin laatimaa edistämishjelmaa ei ole esimerkiksi hyväksytty valtuuston tasolla, ohjelman vaikuttavuus on saattanut jäädä kunnan tasolla hyvin vähäiseksi. Vaikka edistämishjelma ei olisikaan virallisesti valtuustossa hyväksytty dokumentti, on se osaltaan suuntaa antava ja pätevä pohja, josta mahdollinen virallinen valtuuston hyväksymä ohjelma voidaan tulevaisuudessa kaupungille laatia. Nämä aineistonani käyttämät edistämishjelmat ovat valtuustojen hyväksymät Iisalmen työmatka- pyöräilyn ja kävelyn ohjelmaa lukuun ottamatta. Iisalmen kaupunki on kuitenkin osallistunut edistämishjelman laatimiseen rahoittamalla hanketta.

Kuntakohtaisten edistämishjelmien tavoitteena on ennen kaikkea lisätä kestävien liikkumismuotojen käyttöastetta tietyllä alueella erinäisin keinoin. Tavoitteisiin pääsemiseksi tutkimukseeni valikoituneet kaupungit ovat valmiita panostamaan enemmän tai vähemmän tavoitteidensa saavuttamiseksi luoden selkeitä konkreettisia tavoitetoimenpiteitä ja mittareita.

4.1 Tampereen kaupunkiseudun kestävä liikunnan ”utopistiset” tavoitteet

Tampereen kaupunkiseudun kehittämisselitys 2030 (2012) on kahdeksan Pirkanmaalaisen kunnan yhteinen visio. Aineiston mukaan kaupunkiseutu omaksuu esimerkkialuevisiossaan valtakunnalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi. Panostamalla kaikkiin kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen kaupunkiseutu uskoo voivansa vaikuttaa ihmisten mahdollisuuksiin vähentää henkilöautoilua kaupunkiseudulla. Kävelyn ja pyöräilyn ei ole tarkoitus kilpailla joukkoliikenteen ratkaisujen kanssa vaan tukea niitä eri keinoin. Vision mukaan kävelyllä ja pyöräilyllä on mahdollista syrjäyttää monellakin matkalla aikaisemmin käytetty henkilöauto. ”*Apuna käytetään mm. liikunnan ohjausta ja uuden teknologian mukanaan tuomia mahdollisuuksia kuten esim. sähköavusteisten pyörien käyttöä*” (emt., 5). Liikenneverkko tulisikin kaupunkiseudulla jatkossa järjestää nykyistä enemmän kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla.

Kaupunkiseudun yhteisen vision saavuttamiseksi on linjattu kolmen strategista tavoitetta, joiden avulla kaupunkiseutua kehitetään ja kestäviä liikkumismuotoja edistetään. Nämä ovat vastaavat kuin valtakunnallisessa ohjelmassa pois lukien lainsäädännöllinen osuus, sillä kaupunkiseuduilla ei lainsäädännöllistä valtaa Suomessa ole. Aineiston mukaan asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttamisessa tulee näkyä kaikkien hallintoalojen yhteinen halu kävelyn ja pyöräilyn aseman kohottamiseksi kaupunkiseudulla. Yhdyskuntarakenteen maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisella halutaan tuoda kaupunkiseudun työpaikat ja palvelut kävelen sekä pyöräillen paremmin saavutettavaksi. Infrastruktuurin tulee pitää ohjelman mukaan sisällään korkeatasoinen, kattava ja kaikkia käyttäjäryhmiä palveleva kävelyn ja pyöräilyn verkko. *”Liikenteen rahoitusta on suunnattu uudelleen osoittamalla autoliikenteen rahoitusta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen”* (emt., 8). Aineiston pohjalta argumentoituna kärkitoimenpiteinä kaupunkiseudulla on perustaa kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä tarkemmin huolehtiva seurantaryhmä, joka kehittää ennalta määriteltyjä kävelyn ja pyöräilyn laatuikäytäviä sekä määrittää kevyenliikenteen väylien hoidosta ja ylläpidosta ympärivuotisesti. Kärkitoimenpiteissä maankäytön suunnittelulla on suurta painoarvoa ja tarkoituksena on myös panostaa toimenpiteisiin, joilla voidaan vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja kannustaa kestäviin liikkumismuotoihin kaikissa elämän vaiheissa.

Kävely- ja pyöräilyosuuksien kehittäminen sekä autoliikenteen paikoittainen rajoittaminen lisäävät aineiston mukaan alueiden vetovoimaisuutta, viihtyvyyttä ja elinvoimaa koko kaupunkiseudulla. (emt., 8) *”Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tavoitteena on tunnistaa kävelyn ja pyöräilyn potentiaaliset käyttäjäryhmät”* (emt., 15). Tampereen kaupunkiseudulla on tällä hetkellä yli 1000 kilometriä kevyenliikenteen väylää. Työ- ja asiointimatkat Tampereelle tulee onnistua aineiston mukaan pyöräillä lähes koko seudulta, sillä Orivettä ja Vesilahtea lukuun ottamatta kaikista kaupunkiseudun kunnista on yhtenäinen kevyenliikenteen väylä kuntien keskuksista aina Tampereen keskustaankin saakka. Pyöräteiden väylät kulkevat työ- ja asumispaikkakeskittymien halki. Näin varmistetaan samalla, että liikkumisyhteydet ovat käyttäjilleen riittävän sujuvia ja turvallisia.

”Tavoite toteutetaan sijoittamalla yleiskaavoituksessa kävelyn ja pyöräilyn reitit mahdollisuuksien mukaan yhdyskuntarakenteen sisään erilleen autoliikenteen pääreiteistä.” (emt., 10). Joukkoliikenteen rakenteet, kevyenliikenteen yhteydet ja liityntäpysäköintiyhteydet joukkoliikenteen pysäkeille tulee aineiston mukaan toteuttaa korkeatasoisesti. Näin mahdollistetaan matkaketjujen toimiminen.

Edistämishjelman ja sen strategisten linjausten kannalta keskeisiä tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn kannalta ovat joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen kulkutapaosuuksien lisääminen kaupunkiseudulla, henkilöautoliikenteen osuuden kääntäminen laskuun päin, liikkumistapojen uudistaminen, erilaisten joukkoliikenteen matkaketjujen kehittäminen sekä yleisen liikkumistarpeen vähentäminen, joita toteutetaan yli kuntarajojen. ”Yleistavoitteena on ilmastonmuutoksen hillintä” (emt., 11). Tampereen kaupunkiseudun edistämishjelma sisältää laajamittaisia tavoitteita, joiden perimmäinen tarkoitus on valtakunnallisen kehittämissijelman tavoin pitkän aikavälin tähtäimellä edistää ilmastopyrkimyksiä ja kestävä kehitystä.

4.2 Työmatkapyöräily Iisalmessa

Iisalmen työmatka- pyöräilyn ja kävelyn edistämishjelmassa (2015) pääpaino on kärkitoimenpiteensä osalta asenteisiin vaikuttamisessa. Tällä ohjelmalla pyritään edistämään kestävä työmatkaliikkumista. Työmatkat muodostavat aikuisväestön päivittäisestä liikkumisesta olennaisen osuuden. Edistämishjelmassa esitellään konkreettisia toimenpiteitä työ- ja asiointimatkojen kulkutapajakauman kehittämiseksi kestävä suuntaan. Näitä toimenpiteitä olivat muun muassa pyöräpysäköinnin lisääminen, kunnossapidon kehittäminen, sosiaaliloihin sekä liikkumisen turvallisuuden vaikuttavat toimet. Tämän lisäksi toimenpiteitä esitellään aineistossa myös kannustamiseen, kampanjoihin ja tiedottamiseen liittyen. Ohjelman konkreettisena tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää ja edistää kestävien liikkumismuotojen arvostusta Iisalmen kaupungissa. Tämän edistämishjelman selkeä kohderyhmä on työssäkäyvä aikuisväestö.

Edistämishjelman olennainen tehtävä on vaikuttaa kaupungin suurimpien työnantajien työntekijöiden asenteisiin liikkumismuotoa valittaessa. Työnantajilla on osaltaan myös mahdollisuus tukea kestävä liikkumista omilla toimillaan. Edistämishjelman tavoitteena on kestäviin liikkumismuotoihin kannustavan ilmapiirin saavuttaminen. Aineiston mukaan yksilötason tottumuksia on mahdollista muuttaa, kun kävely ja pyöräily saadaan sosiaalisesti hyväksytyksi ja houkuttelevaksi tavaksi liikkua. Tällöin kävely ja pyöräily tarjoavat aidosti toimivan vaihtoehdon henkilöautoon nähden. Näin ollen olisi myös mahdollista vähentää lyhyitä henkilöautolla tehtäviä matkoja. Aineistossa argumentoidaan asenteisiin vaikuttamisen puolesta seuraavasti.

”Kulkumuodon valintaan voidaan vaikuttaa tietoisuutta lisäämällä ja luomalla mielikuvia. Pyöräilyn ja kävelyn puoleensavetävä markkinointi, palveluiden lisääminen ja niihin liittyvän tiedon jakaminen

helpolla tavalla ovat toimenpiteitä, joilla vaikutetaan kulkumuotoihin liittyviin asenteisiin, imagoon ja houkuttelevuuteen” (emt., 39).

Aineiston mukaan työmatkaliikkumista on mahdollista tehdä houkuttelevaksi erilaisten palvelujen ja kannusteiden avulla (emt., 31). Markkinoinnilla luodaan pyöräilystä positiivinen mielikuva kaupungin alueella. Edistämishjelman avulla kestävät liikkumismuodot kaikkine hyötyineen on mahdollista tuoda kaikkien kaupunkilaisten tietoisuuteen. *”Kestävän liikkumisen edistämistyöstä tiedotetaan laajasti”* (emt., 9). Edistämishjelmassa esitetään, että Iisalmessa joukkoliikenteen käyttöaste on melko vähäistä. Kävelen ja pyörällä liikkuminen on kuitenkin jo paljon yleisempää. Merkittävällä osalla työssä käyvillä on aineiston pohjalta katsottuna käytännössä mahdollisuus käydä töissä kävelen tai pyörällä. Tästä syystä potentiaalia liikkumistottumusten muuttamisessa kohti kestävämpi liikkumismuotoja ja valintoja on havaittavissa.

Aineiston mukaan sekä pyöräilyä että kävelyä tulisi käsitellä omina liikkumismuotoinaan, sillä niillä on erilaiset tarpeet. Kävelyllä ja pyöräilyllä yhteistä laatuvaatimuksia ovat reittien sujuvuus, jatkuvuus ja riittävän hyvä kunto. (emt., 32.) Aineiston mukaan infrastruktuurin parantaminen olisi kuitenkin asukkaille se näkyvin keino kestävien liikkumismuotojen olosuhteiden edistämässä.

”Pyöräilyä ja kävelyä haittaavina tekijöinä mainittiin liikennesääntöjen huono tuntemus tai niiden noudattamatta jättäminen, suuret ajonopeudet, talvikunnossapidon laatu ja ajoitus, päällysteen kunto, huonot näkymät, kapeat pientareet, yhdistetyt pyörä- ja jalkakäytävät, katuvalojen puute, kadunvarsipysäköinti ja vaaralliset tienylitykset” (emt., 13).

Kestävät liikkumismuodot tulisi ottaa jatkossa entistä enemmän huomioon myös kaavoittaessa ja tieosuuksien suunnittelussa. Tähän ei kuitenkaan tämän edistämishjelman puitteissa olla vielä päästy.

4.3 Lahti ja kävelykeskusta

Lahden kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2025 (2012) puhuu vahvasti yhdyskuntarakenteen tiivistämisen puolesta. Lahdessa aineiston pohjalta esitetty keskeinen liikennepoliittinen linjaus on se, että ristiriita tilanteissa ja etenkin liikenteen ruuhkautuessa ensisijaisesti otetaan huomioon ympäristöystävälliset liikkumismuodot, pitäen sisällään kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen.

Aineiston mukaan yhdyskuntarakennetta suunnitellaan niin, että se mahdollistaa ympärivuotisen viihtyisän ja turvallisen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kaupunkiseudun alueella. Keskustassa parhaiten juuri kävelylle soveltuvat alueet muutetaan yhtenäisiksi kävelyalueiksi. Tiheät ja sujuvat kävely-yhteydet pysäköintilaitoksiin ja joukkoliikenteen pysäkeille takaavat kävelyalueen toimivuuden. Kävelyalueella tulee pyöräillä jalankulkijoiden ehdoilla. *”Pyöräilyn sujuvuutta parannetaan rakenteellisina ja liikenteen ohjauksellisin keinoin”* (emt., 9). Vaikka kaupungin keskusta onkin pääosin vain kävelyaluetta, myös keskustassa ja sen läpi pyöräiltäessä liikkumisen tulee olla turvallista ja sujuvaa.

Lahden kaupungin valtuusto on hyväksynyt aineistossakin esitetyn yleiskaavan, jonka pohjalta kävelyä ja pyöräilyä käsitellään omina liikkumismuotoinaan ja vähintään tasavertaisina muihin liikkumismuotoihin verrattaessa. Yleiskaavaa koskevat tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn osalta ovat yhteneväisiä kaupungin strategian kanssa. Julkisten palvelujen tehostamispyrkimyksiä ei tulisikaan näin ollen tehdä kestävien liikkumismuotojen vastaisesti. Aineistossa esitetyn vision mukaan hyvin suunniteltu yhdyskuntarakenne mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn ympäri vuoden turvallisesti ja viihtyisästi. (emt., 8) Lahden kaupungin strategiassa todetaan että: *”Kävely ja pyöräily otetaan huomioon kaupunkiseudun kaikessa yleis- ja asemakaavoituksessa”* (emt., 9).

Asuinympäristöä kehitetään Lahdessa turvallisuuden, sujuvuuden ja viihtyisyyden näkökulmasta siten, että se kannustaisi asukkaita siirtymään autoilusta kestäviin liikkumismuotoihin. Liikennejärjestelyissä etusijalla ovat kestävät liikkumismuodot, joihin panostetaan aineiston mukaan runsaasti erilaisin keinoin. Esimerkiksi kaupungin strategiassa esitetään henkilöauton rajoittamista siellä missä kävelyn ja pyöräilyn potentiaali on suurin. Asenteisiin ja liikkumisvalintoihin vaikutetaan aineiston mukaan luomalla hyvä olosuhteet kestäväälle liikkumiselle sekä tuomalla asia kaupunkilaisten tietoisuuteen informaation, ohjauksen ja markkinoinnin keinoin sekä lisäämällä motivoivaa ilmapiiriä. Kärkitoimenpiteet on jaettu ohjelmassa kiireellisiin sekä pidemmän aikavälin toimenpiteisiin.

”Kävely ja pyöräily nostetaan kaikessa yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja päätöksen teossa tärkeäksi lähtökohdaksi ja liikennemuodoille osoitetaan riittävät resurssit kaupungin budjetista” (emt., 33).

”Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden edistäminen on oltava esillä aina, kun Lahden liikenneympäristöä suunnitellaan, oli kyse sitten maankäytön, katujen, teiden, puistojen tai liikenteen suunnittelusta.” (emt., 33).

Kärkitavoitteeksi pidemmälle aikavälille vuoteen 2025 mennessä aineistossa esitetään erinomainen kävelyn ja pyöräilyn järjestelmä Lahden kaupungissa. Etusijalla ovat kestävät liikkumismuodot ja niiden olosuhteiden parantaminen.

4.4 Joensuun maankäytön suunnitelmat kestävän liikkumisen edistämiseksi

Joensuun pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelmassa 2030 (2017) päätavoitteena on edistää kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita maankäytön suunnittelusta aina sen käytännössä tapahtuvaan toteutukseen saakka. Joensuun pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelman tarkoituksena on jatkaa ja saattaa käytäntöön vuonna 2012 valmistunutta seudun strategiatyötä. Tämän edistämishjelman yksi keskeinen tavoite onkin edistää Joensuun seudulla aiemmin laadittua strategista tavoitetta lisätä merkittävästi kestävien liikkumismuotojen käyttäjien määrää. Tällä hetkellä voimassa olevassa suunnitelmassa on määritelty jalankulun edistämisaalueet, pyöräilyn tavoiteverkko, tämän pyöräilyn tavoiteverkon erilaiset väylätyypit, tavoiteverkon kunnossapidon periaatteet ja kehittämistä edellyttävät toimenpiteet sekä arviot näiden kaikkien edellä listattujen seikkojen vaikutuksista. (emt., 4-5.)

Aineiston mukaan pyöräilyn tavoiteverkko on eräänlainen työkalu, jonka avulla ohjailaan viisaiden ja kestävien liikennemuotojen kehittämistä aina maankäytön suunnittelusta käytännön tasolle, kuten esimerkiksi kevyenliikenteen väylien ympärivuotiseen kunnossapitoon asti. Esimerkiksi pyöräteiden ja jalkakäytävien talvihoidossa on kolme kunnossapitoluokkaa, joiden avulla niiden kuntoa mitataan. (emt., 40.) Tavoiteverkon tulee erottua kunnossapidoltaan ja laadultaan muista pyöräilyreiteistä ja tämä tulee ottaa huomioon myös maankäytön suunnittelussa. Tavoiteverkon tulee näkyä muutenkin kuin kartalla.

” Pyöräilyverkon hierarkia perustuu eritasoisten kohteiden ja alueiden välisiin yhteyksiin sekä niiden saavutettavuuteen pyörällä” (emt., 17).

”Hyvä pyöräilyverkko on autoliikenteen verkon tapaan hierarkkinen, jossa eniten käytetyt reitit erottuvat laadultaan ja kunnossapidoltaan muista reiteistä” (emt.,16).

Pyöräilyn verkkohierarkian apuvälineeksi määrittelyssä on tehty aineiston mukaan omanlainen kohdeluokitus, joka on muodostettu erinäisten taustatietojen perusteella. Pyöräilyn tavoiteverkko tukee ajatusta turvallisesta sekä ennen kaikkea sujuvasta pyöräilystä kaupungin keskustaan ja sen ohi. Pyöräilyn tavoiteverkkoa toteutettaessa on suunnitelman mukaan otettava erityisesti huomioon nykyisen liikennejärjestelmän toimivuus.

Aineiston mukaan yhtenä tavoitteena on myös erottaa kävely- ja pyöräilyreitit toisistaan, sillä tätä nykyä eroteltuja pyöräteitä ja jalkakäytäviä ei kaupungissa ole. *”Pyöräilyväylään kohdistuva toimenpide on myös jalankulkuympäristön toimenpide erityisesti niissä paikoissa, joissa pyöräily erotetaan jalankulusta”* (emt., 44). Kävelyn ja pyöräilyn erottelu on myös yksi edistämishjelmassa esitetty jalankulkuympäristön kehittämistoimenpide. Jalankulun näkökulmasta esteettömyyteen tulee kiinnittää suunnittelussa erityistä huomiota. Suunnitelman mukaan esteettömyyttä tulee kehittää kokonaisina alueina, eikä vain reittien osina. Tällöin esteetön ja omatoiminen liikkuminen tulee aidosti myös mahdolliseksi.

”Pyöräily- ja jalankulkuväylien fyysinen kehittäminen on erittäin näkyvä ympäristön muutos, mikä hyvin tehtynä lisää pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määriä sekä parantaa liikenneturvallisuutta, liikennemuotojen imagoa ja kaupunkikuvaa” (emt., 47). Joensuussa pyöräilyn ja kävelyn edistämishjelmällä katsotaan aineiston mukaan olevan hyöty myös kaupunkikuvaan, liikenteen tilantarve kysymyksiin, ilmanlaatuun sekä haitalliseen meluun.

4.5 Edistämishjelmien toimenpiteiden konkretisointi ja vertailua

Mikään tutkimani kunta ei lähtenyt luomaan täysin uudenlaisia linjauksia kestävästä liikkumisesta kehittämiseksi verrattuna valtakunnalliseen edistämishjelmaan (vrt. Lvm 2018). Kaikki kohdekaupungit tukeutuivat valtakunnallisen ohjelman osiin jokainen käyttäen apuna omia alueellisia vahvuuksiaan. Kaikki tutkimukseeni valikoituneet esimerkkikohteet olivat valinneet eri pääkehittämiskohteet, mitä kautta lähtevät toteuttamaan kestävien liikkumismuotojen edistämistä. Rahan käytön kannalta merkittävimmät panostukset on ohjelmassaan esittänyt Lahti, kun taas vastaavasti Iisalmen kaupungin rahallinen panostus ei ole kovin merkittävällä tasolla. Aineistosta kävi

ilmi, että Iisalmessa ei joukkoliikenteen käyttäjiä käytännössä ole juurikaan. Tästä syystä oma auto on yhä useammalle välttämättömyys.

Lahdessa kestävä liikkuminen on korkealla prioriteettilistalla ja kaupunki on valmis myös investoimaan tähän. Aluetehokkuuden ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen osana matkaketjua on välttämätöntä, kun tavoitteena on monipuolisempi liikkumiskäyttäytyminen (Myllärniemi 2011, 93). Edistämishjelma on ennen kaikkea laajempi visio, joka ei keskity pelkästään yhteen edistämistoimenpiteeseen, mutta pyrkii kuitenkin kuntarajat ylittävään toimintaan. Tätä kautta Tampereen kaupunkiseutu antaa tilaa myös seudun kaupunkien omille ohjelmille. Vaikka Tampereen kaupunkiseudun edistämishjelmassa mainitaan liikenteen resurssien uudelleenohjaus, todennäköisesti mahdolliset suuremmat rahalliset panostukset tehdään kuntakohtaisesti, sillä niistä ei sen tarkemmin aineistossa kerrota.

Iisalmi on selvästi tunnistanut potentiaalinsa asukkaiden asenteisiin vaikuttamisessa sekä tunnistanut kohderyhmäkseen työikäisen väestön. Kannustavan ilmanpiirin luominen nousi erityisen tärkeäksi Iisalmen ohjelmassa. Asenteisiin vaikuttaminen voi myös osaltaan olla huomattavasti helpompaa, sillä kaupunki on asukasluvultaan pienempi kuin muut tutkimuksessa olleet kohdekaupungit. Toisaalta asenteisiin vaikuttaminen on selvästi näistä keinoista se tehottomin, sillä esimerkiksi Iisalmen kohdalla mitään vaikuttavuutta mittaavaa mittaristoa ei ollut luotu edistämishjelman puitteissa. Lahti taas suurena kaupunkina on nähnyt infraan tukeutuvien ratkaisujen ja liikenteen uudelleenohjauskeinojen toimivan parhaiten tavoitteensa saavuttamiseksi. Tämä on omalla tavallaan melko radikaali keino, mutta mikä olisikaan sen tehokkaampaa kuin rajoittaa jotain liikkumismuotoa ja tätä kautta edesauttaa muiden liikkumismuotojen lisäämistä tietyllä alueella. Uudelleenohjauskeinot ovat osaltaan myös hiljainen tapa vaikuttaa asenteisiin, sillä se jossain määrin pakottaa muuttamaan jo totuttua liikkumistapaa ja mahdollistaa tätä kautta myös uusien liikkumispalveluiden käyttöönoton kokeilemista erityisesti Lahdessa.

Tampereen kaupunkiseutu ei osaltaan ole aineiston perusteella linjannut asenteisiin vaikuttamista kovinkaan tarkasti, vaan niitä käsitellään pikemminkin yleisellä tasolla. Uskoakseni tästä aiheesta linjaukset on tehty kuntakohtaisiin ohjelmiin, sillä kaupunkiseudun lisäksi usealla pirkanmaalaisella kunnalla on omat edistämishjelmansa, joissa määritellään tarkempia linjauksia kunnan sisäiseen toimintaan. Sitäkin tärkeämmäksi osoittautui ohjelmassa liikennejärjestelmän yhteensovittaminen yhdyskuntarakenteeseen. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen vähentää osaltaan liikkumistarvetta. Liikkumistarpeiden muodostumiseen vaikuttavat osaltaan myös yksilöihin liittyvät ominaisuudet,

kuten elämäntapa, henkilökohtaiset arvot, aiemmat kokemukset, sen hetkinen asumismuoto, sukupuoli, ikä, elämänvaihe. Tarpeita ja haluja rajaavat liikennejärjestelmän ohella yksilön resurssit, joiden puitteissa toiminnan on tapahduttava. (Kivari ym. 2006, 14.)

Kestävät liikkumismuodot otetaan huomioon suunnittelussa erityisesti niin Lahdessa kuin Joensuussa. Tämä ilmenee molempien kaupunkien osalta aineiston perusteella muun muassa ympärivuotisen käveltävyyden ja pyöräilyn parantamisessa. Joensuussa tälle kunnossapidon parantamisyhtymykselle on laadittu jopa omat laatuvaatimukset ja tämän toteutumiseen panostetaan myös rahallisesti erilaisia pienempiäkin hankkeita rahoittamalla. Turvallisuus nousee myös tärkeänä osana aineistoissa kriteeriksi sille, millä tavoin kestäviä liikkumismuotoja tulisi jatkossa kehittää. Tampereen kaupunkiseudulla ei ollut ohjelmassaan yhtä selkeää kehittämisen kohdetta ja se osaltaan saattaa hankaloittaa tavoitteiden saavuttamista. Kaupunkiseutu oli kuitenkin ainoa näistä esimerkkikohteista, joka on asettanut tarkat seurantamenetelmät tavoitteiden saavuttamiseksi perustamalla erillisen seurantaryhmän. Joensuussa seuranta keskittyy lähinnä laadullisten seikkojen toteutumisen tarkasteluun. Lahdessa seuranta on selvästi sisällytetty kaupungin strategiaan ja kaavoittamiseen.

Tutkimukseen valikoituneet kohdealueet ovat osaltaan kiinnittäneet huomiota tarpeeseen lisätä kestävästä liikkumisesta luomalla kaupungille yhtenäisen dokumentin tavoitteineen, eivätkä ole turvautuneet vain täysin yleisintason valtakunnalliseen ohjelmaan. Useammassa kuin yhdessä ohjelmassa todettiin näiden edistämistoimenpiteiden olevan ilmastonmuutoksen hillitsemisen kannalta merkittäviä sekä vaikuttavan tämän lisäksi asukkaiden viihtyvyyteen ja terveyteen positiivisesti. Se paljonko edistäviin toimiin oltiin valmiita investoimaan, vaihteli kaupungeittain. Kaikista kuntien dokumenteista kuitenkin kävi ilmi se, että tavoitteita oli mietitty pidemmän aikavälin tähtäimellä ja tästä osoituksena on se, että osa ohjelmista oli valtakunnallisen ohjelman tavoin aina vuoteen 2030 asti voimassa.

5 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Tarkastelin tutkimuksessani kolmen kaupungin ja yhden kaupunkiseudun kestävästä liikkumisesta edistämisyrittämyksiä kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Alussa olin kiinnostunut erityisesti työmatkaliikkumisesta, jolla olisin tahtonut erotella työ- ja vapaa-ajan liikkumisen täysin toisistaan, mutta tutkimuksen edetessä tämä osoittautui tässä mittakaavassa lähes mahdottomaksi. Muut kestävästä liikkumisen muodot rajasin myös pois tutkimuksestani, sillä niitä oli myös tutkittu verrattain vähän, jotta ne olisivat tuoneet lisäarvoa tälle tutkimukselle. Alueet olivat kuitenkin verrattain erilaisia ja tämä herätti erityisesti mielenkiintoni lähteä viemään tutkimusta eteenpäin tätä kautta. Koska liikkumista käsitellään aineistossakin suurimmaksi osaksi vain hyvin yleisellä tasolla, eikä kohdennetusti mihinkään ikä- tai käyttäjäryhmään viitaten, en päässyt alkuperäisen kiinnostukseni työmatkaliikkumisen osalta tutkimuksessani riittävän syvälle tähän tematiikkaan. Tällöin sitä olisi mahdollista jalostaa tämän tutkimuksen jälkeen mahdolliseksi jatkotutkimusaiheeksi. Kävelyn ja pyöräilyn merkitystä ei tule nähdä tämänkään jälkeen vain kuntoilun, terveyden ja virkistystyksen kehyksessä ja tämä on syy, miksi juuri tätä aihetta halusin tutkia. Koska tutkimaani aihetta on nimenomaan ympäristönäkökulmasta tutkittu verrattain vähän, löytyi siitä selvä tutkimuksellinen aukko.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä hallitsee tutkimuksenikin mukaan kaksi eri näkemystä. Nämä ovat kevyen liikenteen liikkumisympäristön tekijät ja kevyt liikenne itse liikennemuotona. Näistä molemmat näkemykset ovat tärkeä näkökulma, mutta yksinään riittämätön lähtökohta kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen politiikaksi. (Kanninen ym. 2010, 129.) Tueksi tarvitaan muutakin. Tässä tutkimuksessa käykin hyvin ilmi se, että erityisesti pyöräilyn pitäisi näyttäytyä entistäkin paremmin osana liikennejärjestelmää. Tämä saattaisi vaatia muun liikenteen sovittamista paremmin pyöräilyyn sopivaksi. Suunnittelulla pitäisi pystyä vaikuttamaan näkyvään ympäristöön siten, että pyöräily olisi mahdollista ja ennen kaikkea turvallinen tapa liikkua. Olosuhteiden parantamisessa tulisi ottaa huomioon myös käyttäjän näkökulma. Mikäli kestäviä liikkumismuotoja halutaan lisätä myös niiden ihmisten keskuudessa, jotka eivät ole autottomuuden vuoksi siihen tottuneet, tarvitaan yksilön motivaatiota vahvempia tekijöitä kuten toimintaa ohjaavia rakenteita. Kyseessä on sellaiset rakenteet jotka mahdollistaisit kestävästä liikkumisesta rutinoitumisen luontaiseksi osaksi aivan tavallista arkea. (Kanninen 2010, 130.) Myös matkojen ketjuttaminen tulisi nähdä tärkeänä osana kestävästä liikkumisesta eikä vai välttämättömytenä.

Kuten Vaismaa tutkimuksessaan toteaa, että monet keskieurooppalaiset kaupungit ovat edelläkävijöitä pyöräilyn ja kävelyn kehittämisessä (Vaismaa 2012). Mallin ottaminen muualta ei tässä tapauksessa olisi siis pahitteeksi suomalaisissa kunnissakaan. Pyöräilyverkon kehittäminen etenkin jalankulun reunavyöhykkeillä olisi erittäin tärkeää keskisuurissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla. Henkilöauton käyttöä on mahdollista vähentää luomalla ja edistämällä olosuhteita, jossa kävelyllä sekä pyöräilyllä on olemassa muitakin kuin kuvitteellisia mahdollisuuksia tärkeänä osana liikkumista. Tarvitaan lisää huolellisesti suunniteltuja liikkumisympäristöjä, jotka ohjaavat ihmisiä kohti kestävästä liikkumista ja sen rutinoitumiseen osaksi liikkumistottumuksia. (Kanninen ym. 2010, 147-149.) Pyöräilyn osuus on useilla kaupunkiseuduilla merkittävämpi kuin joukkoliikenteen osuus. Tämä nousi myös aineistossani esiin Joensuun ja Iisalmen kohdalla, joissa joukkoliikenteestä puhuttaessa esille nousi myös seudullisuus liikennettä kehittäessä. Tämä oli jossain määrin myös yllättävä havainto. Tampereen kaupunkiseudun ohjelmassa joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmista mainittiin, mutta konkreettisia esimerkkejä esimerkiksi yhteisestä lippujärjestelmästä ei esitetty ohjelman puitteissa.

Koska aihetta on tutkittu vasta vähän, voisi tavoitteiden pääsemiseen tai pääsemättömyyteen johtavia syitä ja toimenpiteitä tutkia jatkossakin lisää. Tämän lisäksi voitaisiin jatkotutkimuksessa keskittyä esimerkiksi nimenomaan tietyn käyttäjänryhmän kestävien liikkumismuotojen edistämisyrittämiin ympäristönäkökulmasta. Aihetta olisi mahdollista tutkia myös enemmän matkaketjujen näkökulmasta, sillä tässä tutkimuksessa niiden painoarvo jää suhteellisen vähäiseksi, vaikka tosiasiansa matkaketjuja syntyy päivittäin liikuttaessa. Tämän lisäksi liikkumispalveluiden kokeilemisesta ei tutkimuksessa päästy kovin syvälle vaikka niitä sivuttiinkin aineistossa, mutta vain muutamalla lauseella. Tähän ei otettu sen enempää kantaa minkälaisia liikkumispalveluja kunnissa voitaisiin kokeilla käyttöönotettavaksi. Tässä tapauksessa esimerkiksi suunnitelmat yhteiskäyttöisten kaupunkipyörien tai sähköavusteisten kulkumuotojen käyttöön ottamisesta tai pilotoinnista olisi ollut mahdollista kirjata edistämishjelmiin.

Omaksikin yllätyksekseni liikkumistarpeen vähentäminen ei noussut tutkimuksessa millään tapaa merkittävään rooliin. Alkuasetelman perusteella olisin uskonut, että tähän olisi kuntatason suunnittelussa panostettu ja painotettu jopa huomattavasti enemmän. Keinoina oli esitetty muun muassa keskustan tiivistäminen, sekä työpaikkojen ja palveluiden tuominen näennäisesti lähemmäs asukkaita. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä huomion kohteena ovat yleisesti ottaen asumisen, työpaikkojen ja päivittäisten palvelujen sijoittuminen. Näillä rakenteilla on keskeinen osa. Erilaiset vapaa-ajanpalvelut ja liikuntapaikat jäävät vähemmälle huomiolle. Palvelujen osalta huomiota saavat

kaupat, koulut sekä terveydenhuoltopalvelut (Kylmälä 2016, 5). Niin myös tässä aineistossa. Aineistossa ei mainittu harrastus ja vapaa-ajan mahdollisuuksien saavutettavuudesta kestävästi lainkaan, vaikka liikkumista käsiteltiin yleisellä tasolla. Kuitenkin näihin liikunta- ja vapaa-ajanvietto paikkoihin kuljetaan useammin omalla henkilöautolla kuin kestävillä liikkumistavoilla (Kylmälä 2016, 5). Kansallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan vapaa-ajan liikuntapaikka kuten urheiluhalli, on listauksessa viidenneksi yleisin arjen määrällään kohde. Tätä ennen tulevat työpaikat, vierailupaikat, koulu/päivähoito sekä erilaiset kaupat. (Liikennevirasto 2012b, 26–27.) Tämän seikan tilalle oli nostettu tarkasteluun voimakkaasti viihtyvyys ja turvallisuus näkökulma.

Kuntien olisi syytä pohtia jatkossa miten liikkumista olisi mahdollista kehittää enemmän aluetasolla, myös kuntarajojen yli. Koska näiden edistämishjelmien kuten minkä tahansa strategian onnistuminen on useamman toteutuneen tapahtuman summa, uskon että kestävään liikkumiseen tullaan panostamaan jatkossakin. Vaikka aineistoni antoi ymmärtää että toiminnan tavoite on lisätä alueesta yhteistyötä ja hyvinvointi, se jäi hyvin pinnalliseksi. Tämä ilmeni selvimmin vaikuttavuuden mittareiden muuttumisena, ja sillä ettei edistämishjelmissä ollut mainintaa tavoitteiden mahdollisuudesta jäädä toteutumatta tai epäonnistua. Kunnilla on kuitenkin vahva tahto noudattaa sekä omia laatimiaan ohjelmia että valtakunnallisia linjauksia. Siksi kaupunkisuunnittelu ja julkinen keskustelu aiheesta on viety 2010-luvulla aivan uudelle tasolle.

LÄHTEET:

- ELY- keskus (2018). *Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi*. Haettu osoitteesta:
<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/-/kaakkois-suomen-liikenneturvallisuusfoorumissa-tyomatka-jaammattiliikenne-keskiossa-kaakkois-suomi-28.9.2019>.
- Heinonen, S. (2009). *Etätyön kolmas aalto liikkeelle!* Haettu osoitteesta:
https://www.stat.fi/artikkelit/2009/art_2009-07-15_002.html?s=0 25.10.2019.
- Iisalmi (2019). Haettu osoitteesta: <https://www.iisalmi.fi/Suomeksi> 23.10.2019.
- Institute for Sensible Transport. (2018). *Transport Strategy Refresh. Transport, Greenhouse Gas Emissions and Air Quality*. Institute for Sensible Transport for the City of Melbourne, Melbourne.
- Joensuu (2019). Haettu osoitteesta: <https://www.joensuu.fi/23.10.2019>.
- Kivari, M., Kiiskilä, K., Heltimo, J. & Rönkä, K. (2006). *Ihmisten liikkumistarpeet*. Tiehallinnon selvityksiä.
- Kylmälä, M. (2016). *Liikkuminen – liikennettä ja liikuntaa: Liikkumisaktiivisuus henkilöliikennetutkimusaineistojen näkökulmasta*. Tampere University of Technology, Liikenteen tutkimuskeskus Verne.
- Kuisma, J. (2001). *Kaupunki kasvaa, miten käy ympäristön? Matka ympäristöyhteiskuntaan*. Tilastokeskus. Helsinki: Yliopistopaino.
- Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (2010). *Autoriippuvainen yhteiskunta ja sen vaihtoehdot*. Espoo: Yliopistopaino.
- Lahti (2019). Haettu osoitteesta: <https://www.lahti.fi/> 23.10.2019.

- Liikenne- ja viestintäministeriö (2018). *Liikenne ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma*. Haettu [osoitteesta](#):
<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720> 3.10.2019
- Liikennevirasto (2018a). *Liityntäpysäköinnin kehittäminen solmupaikoissa – Tavoitteena selkeät vastuut ja vähähiiliset matkaketjut*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2018. Helsinki: Liikennevirasto.
- Liikennevirasto (2018b). *Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 54/2018. Helsinki: Liikennevirasto, Liikenne ja maankäyttö -osasto.
- Liikennevirasto (2012). *Henkilöliikennetutkimus*. Haettu [osoitteesta](#):
https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf 1.10.2019
- Macmillan A. (2017). *The Easiest Way to Be Less Stressed at Work*. Time. Haettu [osoitteesta](#):
<https://time.com/4832342/stress-commute-exercise-biking/> 28.9.2019
- Myllärniemi, K. (2011). *Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet: Vyöhykkeiden kriteerit, alueprofiilit ja liikkumistottumukset*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja.
- Soosalu, L. & Vandell, A. (2005). *Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kyläteillä*. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto.
- Tampereen kaupunkiseutu (2019). Haettu [osoitteesta](#): <https://www.tampereenseutu.fi/> 23.10.2019.
- Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi (2016). *Yhteenvetoraportti 2016*. Haettu [osoitteesta](#):
https://www.tampere.fi/tiedostot/t/yKwzQNhEx/raitiotieallianssi_arviointiraportti.pdf
1.10.2019
- Tilastokeskus (2018). *Asukasluku*. Helsinki: Tilastokeskus.
Haettu [osoitteesta](#): <https://www.stat.fi/til/index.html> 2.11.2019.

Tuomi, J., Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

UKK- instituutti (2018a). KÄPY-hanke. Haettu osoitteesta:

[https://www.ukkinstituutti.fi/tutkimus/tutkimushakemisto/86/tyomatkakavelyn_ja_pyorailyn_edistaminen_tampereella_\(kapy\)](https://www.ukkinstituutti.fi/tutkimus/tutkimushakemisto/86/tyomatkakavelyn_ja_pyorailyn_edistaminen_tampereella_(kapy)) 28.9.2019.

UKK-instituutti (2018b). Viisaan liikkumisen työpaikka. Haettu osoitteesta:

<https://www.ukkinstituutti.fi/viksu> 28.9.2019.

Vaismaa, K., & Huhta, R., Mäntynen, J., Rantala, T., Jaakola, H., Molino M. & Airaksinen, S. (2017). *JEE: Käyttäjälähtöinen Joukkoliikenne*. WSP Finland.

Vaismaa, K. (2012). *Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa: toimenpidesuosituksia kaupungille*. Tampereen teknillinen yliopisto.

Pauliina Hoppo (2019). *Sähköpotkulauta on tämän kesän ilmiö, joka on tullut jäädäkseen*. Yle uutiset
Julkaistu 1.7.2019 Haettu osoitteesta : <https://yle.fi/uutiset/3-10851673> 20.10.2019

Ympäristöministeriö (2016). *Kestävän kulutuksen ja tuotannon ohjelma (KULTU)*. Valtioneuvoston julkaisuarkisto.

AINEISTO:

Aineisto saatavilla verkossa:

Liikenne ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018) Haettu osoitteesta:
<http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/160720> 3.10.2019

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn- ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030 (2012) Haettu osoitteesta:
https://www.tampere.fi/liitteet/t/69w21D6Xk/Tampereenkaupunkiseudunkavelynjapyorailyn_kehittamisohjelma.pdf 3.10.2019

Iisalmen työmatka- pyöräilyn ja kävelyn edistämishjelma (2015)

Haettu osoitteesta: <https://docplayer.fi/12752360-Iisalmen-tyomatka-pyoraily-ja-kavely.html>
3.10.2019

Lahden kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2025 (2012) Haettu osoitteesta:

https://www.lahti.fi/PalvelutSite/LiikenneSite/Documents/Lahden_k%C3%A4py_raportti_final.pdf
3.10.2019

Joensuun pyöräilyn ja jalankulun kehittämissuunnitelman 2030 (2017) Haettu osoitteesta:

<https://docplayer.fi/44976411Joensuunkaupunkipyorailynjalankulunkehittamissuunnitelma2030.html>
3.10.2019