

LISÄÄ AKTIIVISTA LIKKUMISTA ARKEEN: SUOMI HYÖTYY AUTOILUN VÄHENTÄMISESTÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on nostaa vuoteen 2030 mennessä kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta nykyisestä noin 30 prosentista 35–38 prosenttiin. Nykytoimilla tavoite ei toteudu. Ilman pontevampaa päätöksentekoa kävelyn ja pyöräilyn lisääminen terveys-, talous- ja ympäristöhyödyt jäävät haaveeksi.

Kaupunkeja on suunniteltu pitkään autojen ehdoilla. Se näkyy ihmisten liikkumisen vähentymisenä ja siitä seuraavina heikentyneenä kansanterveytinä ja terveydenhuollon kustannuksina. Vaikka autokeskeinen elämäntapa on edelleen vallassa, heikkoja signaaleja muutoksesta kohti aktiivisempia, terveellisempiä ja kestävämpiä liikkumistottumuksia on tunnistettavissa: autottomuus yleistyy tiheissä ja suurissa kaupungeissa. Oulun seudulla pyöräliikenteen suosio on merkittävää verrattuna muihin Suomen kaupunkiseutuihin. Helsingissä edellytykset autoilun vähentymiselle ovat lisääntyneet. Koululaisten liikkumista mittaavien Move!-mittausten mukaan kaupungeissa liikutaan enemmän kuin maaseudulla.

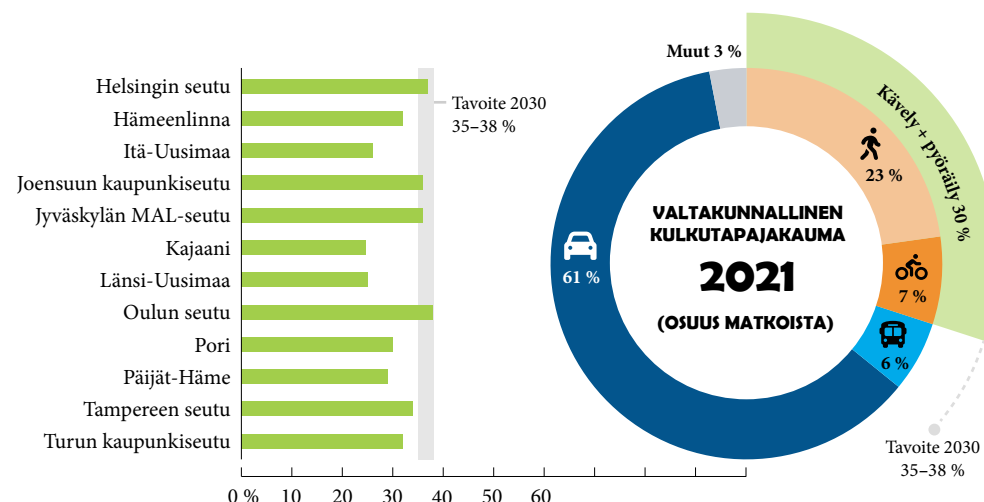
Aktiiviset kulkutavat, jalankulku ja pyöräliikenne, edistävät samaan aikaan terveyttä, yhdenvertaisuutta ja kestävyttä yhdistäen liikunnan ja liikenteen. Jalankulun ja pyöräliikenteen on oltava helppoa ja houkuttelevaa. Kokeilut ja toimiva kaupunkirakenne luovat perustan aktiivisten kulkutapojen yleistymiselle.

Suurin osa matkoista tehdään autolla, joten kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen edellyttää automatkojen vähenemistä. Siksi myös autoilua rajoittavien toimien pitää kuulua kestävästä liikkumisesta työkalupakkiin.

Joukkoliikenteen edistämistoimet mahdollistavat kulkutapasiirtymiä pidemmillä matkoilla, joilla autolle pitää pystyä tarjoamaan kilpailukykyinen vaihtoehto. Matkaketjuajattelu auttaa tarkastelemaan jalankulkua ja pyöräliikennettä osana liikkumisen kokonaisuutta etenkin kaupunkiseuduilla.

Käyttätymisen muutos vaatii aikaa. Muutoksen aikaansaamiseksi ja vakiinnuttamiseksi on ymmärrettävä paremmin ihmisten arkea ja luotava pitkäjänteisiä suunnitelmia aktiivisten kulkutapojen tukemiseksi läpi hallinnon sektoreiden ja tasojen.

Kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 2021



SUOSITUKSET KUNTIEN JA KANSALLISEN TASON PÄÄTTÄJILLE

HELPOTA KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ, VÄHENNÄ AUTOILUA

Valitse, miten ja mitä liikkumisen muotoja tuetaan aktiivisesti tulevaisuudessa. Ota käyttöön kulkutapahierarkia ja laadi toimiva kehittämissuunnitelma, joka sisältää myös autoilua rajoittavia toimenpiteitä.

LUO HYÖTYLIKKUMISELLE TILAA JA TARVE

Kehitä ja toteuta investointeja kokonaisvaltaisesti ja koordinoitusti eri sektorien ja hallinnonalojen välisenä yhteistyönä. Luo puitteet aktiiviselle keskusteluyhteydelle ja kehittämistoimille paikallisten palveluyrittäjien ja kuntavaikuttajien välillä.

OTA ROHKEASTI ASKEL KOKEILUISTA KÄYTÄNNÖIKSI

Huolehdi alueesi toimijoiden osaamisen ja muutoskyvykkyyden vahvistamisesta. Arvioi kokeilujen vaikuttavuutta pitkäjänteisesti. Huolehdi riittävästä rahoituksesta ja toimijoiden monialaisesta yhteistyöstä. Valitse vastuutaho kestävästä liikkumisen edistämiseksi.

HELPOTA JALANKULKUA JA PYÖRÄLIKENNettä SEKÄ VÄHENNÄ AUTOILUA

Kävely ja pyöräliikenne sujuvoittavat kaupunki-liikennettä

Jalankulku ja pyöräliikenne ovat tiiviissä yhdyskuntarakenteessa varteenotettavia vaihtoehtoja henkilöautoilulle. Toistaiseksi jalankulkua ja pyöräliikennettä on kehitetty huomattavasti henkilöautoilua ponnottomammin ja pienemmillä budjeteilla. Ympäristöhaasteiden ja ihmisten fyysisen kunnan rapistumisen ratkaiseminen vaatii, että jatkossa jalankulkua ja pyöräliikennettä kehitetään ensisijaisina kulkutapoina kaupungeissa.

Aktiivinen kestävien kulkutapojen tukeminen tarkoittaa koko liikennejärjestelmän ohjaamista johdonmukaisesti kestäväan suuntaan. Autoilun rajojen tunnistaminen auttaa

näkemään jalankulun ja pyöräliikenteen merkittävänä ja varteenotettavina liikkumismuotoina.

Jalankulkua ja pyöräliikennettä edistävien toimenpiteiden (mm. esteettömien kävelyreittien ja pyöriteiden rakentaminen) lisäksi tarvitaan yksityisautoilua rajoittavia toimenpiteitä (mm. katujen tai alueiden rauhoittaminen autoilulta, ruuhkamaksut, tietullit tai pysäköintipaikkojen vähentäminen).

Tehokkaimmin edistävät ja rajoittavat toimenpiteet toimivat yhdessä. Autoilun rajoittaminen on poliittisesti arka puheenaihe, mutta aktiivisten kulkutapojen tarjoamisen mahdollisuuksien täysi hyödyntäminen edellyttää myös autoilun rajoittamista.

LUO HYÖTYLIKKUMISELLE TILAA JA TARVE

Kaupunkien infrastruktuuria ja kaupunkitilaan kohdistuvia investointeja on kehitettävä kokonaisvaltaisesti, ympäristökuormituksen minimoinnin, terveyllisyyden ja arjen sujuvuuden näkökulmista.

Kuntien, kaupunkien ja kaupunkiseutujen tulee edistää aktiivisten kulkutapojen käyttöä lisäämällä eri sektorien ja hallinnonalojen välistä yhteistyötä koordinoitusti. Jotta nykyisestä siiloutuneesta liikennesuunnittelusta päästään eroon, on suunnittelussa otettava ihmisen arki keskiöön liikennevälineiden sijaan. Olennaista on tunnistaa, että liikennesuunnittelu kytkeytyy ympäristösuunnitteluun, terveyden edistämiseen, liikunnan ja vapaa-ajan palveluihin sekä opetukseen. Siksi näille sektoreille on kunnissa määriteltävä yhteinen aktiivisten kulkutapojen lisäämisen päämäärä ja laadittava strategia sen toteuttamiseksi.

Kaupunkirakenne luo edellytyksiä jalankululle ja pyöräliikenteelle, mutta ei yksin riitä

Autoilua on syytä rajoittaa etenkin siellä missä sille on vaihtoehtoja, eli siellä missä palvelut ovat helpoimmin saavutet-

tavissa kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteen avulla. Tätä saavutettavuutta luo riittävän tiheä kaupunkirakenne.

Väljästi rakennetussa, autoriippuvaisessa kaupunkirakenteessa jalankulun ja pyöräliikenteen edistämistä kannattaa lähestyä matkaketjuajattelun näkökulmasta. Tämä niin sanottu multimodaalisen liikkumisen edistäminen voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että autokaupungista keskustaan ei kuljeta autolla vaan yhdistämällä pyörä-, auto- ja joukkoliikennematkoja. Keskustan tietullit, saavutettava ja tehokas joukkoliikenne, joukkoliikennelippuun kytketty korkeatasoinen liityntäpysäköinti lähtöpäässä ja keskustan rajalliset pysäköintimahdollisuudet tukevat matkaketjujen yleistymistä isoissa kaupungeissa.

Riippumatta kaupunkirakenteesta käyttäytymisen muutosta kohti aktiivisia kulkutapoja voidaan tukea osana virkistyskävelyä ja -pyöräilyä. Myös tämä tarvitsee oman laadukkaan infrastruktuurin, joka nivoutuu osaksi vapaa-ajan palvelurakennetta ja viheralueiden verkostoa.

KULKUTAPAHIERARKIA ON TEHOKAS PÄÄTÖKSENTEON TYÖKALU

Kulkutapahierarkia mahdollistaa johdonmukaisen suunnittelun. Se priorisoi jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen henkilöautoilukenteen yläpuolelle muun muassa arkihiikkumisen ja liikenteen energiakulutuksen näkökulmista.

Kulkutapahierarkia on otettu suunnitteluperiaatteena käyttöön esimerkiksi Helsingissä, missä keskeisten suunnitelmien ja hankkeiden toteuttamista puntaroidaan sitä hyödyntäen.

Sen sijaan kaupunkiseutujen, maakuntien ja valtionhallinnon päätöksenteosta puuttuu yhtenäinen sitoutuminen eri kulkutapojen keskinäiseen priorisointiin. Kulkutapahierarkia tulee ottaa osaksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan suunnitelmien, maankäyttö- ja rakennuslain sekä maankäytön, alueidenkäytön ja liikenteen MAL-aiesuunnitelmien ohjausperiaatteita.

Jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisohjelmilla tavoitellaan aktiivisten kulkutapojen yleistymistä. Autoilulle tarvitaan vastaavanlainen kehittämisohjelma, jossa määritellään kulkutapahierarkian mukaisesti tavoite autoilun enimmäismäärälle ja linjataan autoilulle käytössä olevasta kaupunkitilasta.

Autoilun kehittämissuunnitelma tarkoittaa myös yhteiskunnallisesti tarpeellisen ja toivottavan autoilun tunnistamista ja edistämistä.

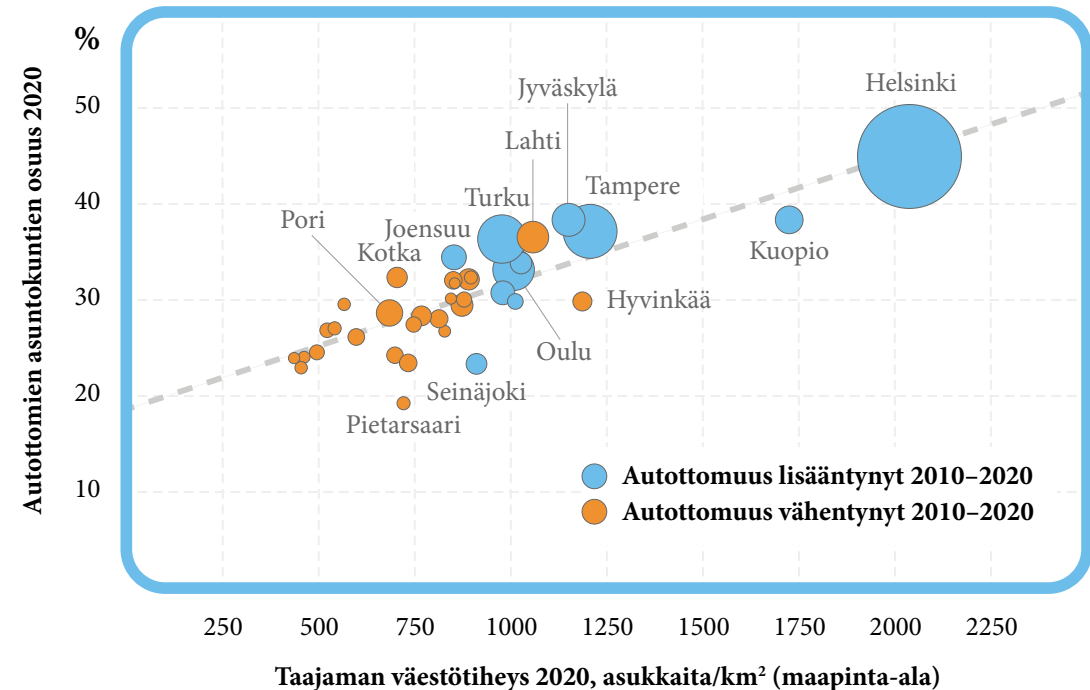
Kokonaisvaltainen, eri liikkumisvaihtoehdot sisältävä (liikennejärjestelmän) kehittämissuunnitelma tunnistaa jalankulun, pyöräliikenteen, joukkoliikenteen ja henkilöautoilun muodostamat matkaketjut ja mahdollistaa niiden toteutumisen kaupunkiseututasolla.

Palvelurakenne on keskeinen tekijä aktiivisen liikkumisen edistämisessä

Koululiikunnan lisäämistä tarjotaan usein ratkaisuksi lasten liikkumattomuuteen. STYLE-tutkimuksen mukaan kaupunkien palvelurakenne ja infrastruktuuri ovat olennaisia myös tässä suhteessa. Kun arjen näkökulmasta olennaiset palvelut ovat tarpeeksi lähellä, muodostuu aktiivisista kulkutavoista varteenotettavia vaihtoehtoja kaupunkialueilla. Esimerkiksi kaupunkirakenne ja kouluverkon tiheys määrittävät koulujen saavutettavuutta, ja myös sitä, kulkevatko lapset kouluun kävellen, pyöräillen vai auton kyydissä.

Sähköpotkulautojen käyttö haastaa nykyisin suuremmilla kaupunkiseuduilla aktiivisempia kulkutapoja, erityisesti jalankulkua, mutta myös pyöräliikennettä ja kaupunkipyörien käyttöä. Kuntien on syytä ylläpitää aktiivista keskusteluyhteyttä sekä kehittää palveluita, niiden sääntelyä ja valvontaa yhteistyössä sähköpotkulautoja tarjoavien yritysten kanssa, jotta sähköpotkulautojen lisääntyvä käyttö vähentäisi henkilöautoliikennettä ja edistäisi, eikä heikentäisi, kestävien kulkutapojen käyttöä.

Autottomuus yleistyy tiheissä ja suurissa kaupunkitaajamissa



HYPPÄÄ KOKEILUISTA KÄYTÄNTÖÖN

Valtionavustuksilla on ollut viime vuosina merkittävä rooli jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisessä. Ne ovat täydentäneet kuntien omia aktiivisen liikkumisen toimia, ja kunnat ovat vuosien saatossa löytäneet erilaisia, onnistuneita tapoja edistää jalankulkua ja pyöräliikennettä. Tässä olennaista on alueellisten toimijoiden osaamisen ja muutoskyvykkyyden vahvistaminen, jossa korostuvat pitkäjänteisyys, kokeilut, riittävä rahoitus ja monialainen yhteistyö. Edelläkävijäkunnissa tämä toteutuukin jo hyvin. Seuraavaksi muutoskyvykkyyttä olisi tarpeen vahvistaa myös lukuisissa muissa Suomen yli 300 kunnasta, jotta aktiivisten kulkutapojen määrän kasvusta saataisiin laajempaa yhteiskunnallista hyötyä ilmasto- ja kansanterveysvaikutusten kautta.

- **Kokeiluista kestävämpiin muutoksiin kansallisesti:** Liikkumisen ohjauksen hankkeiden rahoitusta tulee vahvistaa. Laajemman yhteiskunnallisen hyödyn aikaansaamiseksi hankkeiden vaikutusten arviointiprosessia tulee täsmentää, jotta parhaat käytännöt ja opit saadaan paremmin näkyviksi ja jaettua.
- **Kestävän liikkumisen edistäminen kunnissa vaatii vastuutahon,** joka yhdistää ja koordinoi eri hallinnonaloilla tehtävää kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä.
- **Kävelyn ja pyöräilyn määrän kasvattaminen kunnissa vaatii resurssien ohella muutoskyvykkyyden kasvattamista.** Muutoskyvykkyyden seitsemän tekijää ilmentävät kunnan kykyä ja voimavaroja muutoksen toteuttamisessa ja ne tulee ottaa osaksi jatkuvaa kestävän liikenteen edistämistoimintaa.

MUUTOSKYVYKKYYS KOOSTUU SEITSEMÄSTÄ TEKIJÄSTÄ

1. Visionääriset, muutosta eteenpäin vievät yksilöt ja sitoutuneet päättäjät.
2. Liikennejärjestelmän tilan systemaattinen seuranta kaikkien liikennemuotojen ja kulkutapojen osalta.
3. Aktiivisen ja kestävästi liikkumisen tulevaisuustyö.
4. Kokeiluhankkeet antavat käyttäjille mahdollisuuden kokea muutosta ja sopeutua uuteen.
5. Kokeilut ovat hyödyllisiä vain, jos niistä opitaan uutta.
6. Helppokäyttöiset ohjeet ja toimintamallit edistävät testattujen ratkaisujen ja parhaiden käytäntöjen käyttöönottoa.
7. Hallinnolliset, toimialakohtaiset ja kulttuuriset rajat ylittävät yhteistyö.

KOHTI TULEVAISUUDEN KESTÄVIÄ, AKTIIVISIA KULKUTAPOJA

Mahdollisimman lyhyen matkustusajan tavoittelu jättää usein varjoonsa oleellisempia liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita. Liikennejärjestelmän kestävyden seurantaan tulee käyttää huomattavasti laajempaa mittaristoa, joka kattaa sosiaalisia, taloudellisia ja ympäristöllisiä tekijöitä sekä huomioi moottoroidun liikenteen rinnalla myös jalankulun ja pyöräliikenteen ominaispiirteet.

Hyvä saavutettavuus on keskeinen tavoite. Se tarkoittaa paljon muutakin kuin riittävän nopeaa siirtymistä paikasta toiseen. Esimerkiksi vähävaraisten kyky maksaa matkalipuista, liikuntarajotteisten mahdollisuudet esteettömään kulkuaan ja riittävän yksinkertaiset ja kaikille toimivat tietotekniset käyttöliittymät ovat oleellinen osa saavutettavuutta.

Liikenteen tulevaisuuden tarkastelussa on tärkeä ottaa huomioon yhdenvertaisuus, saavutettavuus, turvallisuus ja kestävyys. Kasvihuonekaasupäästöjen ja ilmansaasteiden ohella ympäristön kannalta merkittävää on mm. viheralueiden ja biodiversiteetin säilyttäminen sekä luonnonvarojen käyttö koko liikennejärjestelmässä ja hankintaketjuissa. Pitkät hankintaketjut tulee huomioida myös kilpailutuksissa.

Terveysvaikutuksia tulee korostaa entisestään – ne kytkeytyvät niin aktiivisten liikuntatapojen kautta saavutettaviin hyötyihin kuin autoilun tuottamaan liikkumattomaan elämäntapaan. Autoilun hinnassa eivät nykyisin näy läheskään kaikki ympäristökuormituksen aiheuttamat ulkoisvaikutukset, kuten vaikutukset kansanterveyteen.

Turvallinen liikennejärjestelmä huomioi fyysisten onnettomuuksien ja tapaturmien lisäksi yksilön turvallisuuden tunteen ja muita tunnepohjaisia liikkumiseen vaikuttavia laadullisia tekijöitä.

KIRJALLISUUTTA

Helminen V. – Tiitu M. – Kosonen L. & Ristimäki M. (2020) Identifying the areas of walking, transit and automobile urban fabrics in Finnish intermediate cities. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8 (2020) 100257, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100257>

Karjalainen, L.E. (2022) *Sustainability Conceptualisation, Operationalisation, and Realisation-Perspectives on Urban Transportation Policy-Making and Planning*. Doctoral Dissertation, University of Helsinki, <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-51-8679-9>

Karjalainen, L.E. – Tiitu, M. – Lyytimäki, J. – Helminen, V. – Tapio, P. – Tuominen, A. – Vasankari, T. – Lehtimäki, J. & Paloniemi, R. (2023) Going carless in different urban fabrics: socio-demographics of household car ownership. *Transportation*, 50, 107–142, <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10239-8>

Kiviluoto, K. – Tapio, P. – Tuominen, A. – Lyytimäki, J. – Ahokas, I. – Silonsaari, J. & Schwanen, T. (2022) Towards sustainable mobility – Transformative scenarios for 2034. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Vol. 16, 2022. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100690>

Lyytimäki J. – Paloniemi R. – Karjalainen L.E. & Tapio P. (2022) Kestävä ja terveellinen liikkuminen. Teoksessa Laakso, S. & Aro, R. (toim.) *Planeetan kokoinen arki*. Gaudeamus.

Sundqvist-Andberg, H. – Tuominen, A. – Auvinen, H. & Tapio, P. (2021) Sustainability and the Contribution of Electric Scooter Sharing Business Models to Urban Mobility. *Built Environment*, Vol. 47, No. 4, Winter 2021, p. 541–558(18), <https://doi.org/10.2148/benv.47.4.541>

Tuominen, A. – Sundqvist-Andberg, H. – Aittasalo, M. – Silonsaari, J. – Kiviluoto, K. & Tapio, P. (2022) Building transformative capacity towards active sustainable transport in urban areas – Experiences from local actions in Finland. *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 10, Issue 2, June 2022, p. 1034–1044, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.03.015>

KIRJOITTAJAT

Riikka Paloniemi, yksikönjohtaja, Suomen ympäristökeskus (Syke)

Anu Tuominen, johtava tutkija, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Ira Ahokas, tutkimuspäällikkö, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto

Vuokko Heikinheimo, erikoistutkija, Suomen ympäristökeskus (Syke)

Ville Helminen, erikoistutkija, Suomen ympäristökeskus (Syke)

Linda E. Karjalainen, tutkija, Suomen ympäristökeskus (Syke)

Matti Lindholm, viestintäasiantuntija, Suomen ympäristökeskus (Syke)

Jari Lyytimäki, johtava tutkija, Suomen ympäristökeskus (Syke)

Henna Sundqvist, erikoistutkija, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Petri Tapio, professori, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto

Maija Tiitu, tutkija, Suomen ympäristökeskus (Syke)

ISBN 978-952-249-585-3

<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-585-3>

Liikunnallinen elämäntapa kestävä kasvun aikaansaajana (STYLE) tutkii kestävä kasvun edellytyksiä arki liikunnan edistämisen keinoin. Hanke tukee liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitetta nostaa kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta 38 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Tutkimusta rahoittaa strategisen tutkimuksen neuvosto, joka toimii Suomen Akatemian yhteydessä.

Tutustu tarkemmin hankkeeseen: www.styletutkimus.fi

OTA YHTEYTTÄ TUTKIMUSRYHMÄÄN

Riikka Paloniemi, yksikönjohtaja
Suomen ympäristökeskus (Syke)
riikka.paloniemi@syke.fi
Puh. +358 295 251 493

Anu Tuominen, johtava tutkija
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
anu.tuominen@vtt.fi
Puh. +358 40 502 8921