Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta
Statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet

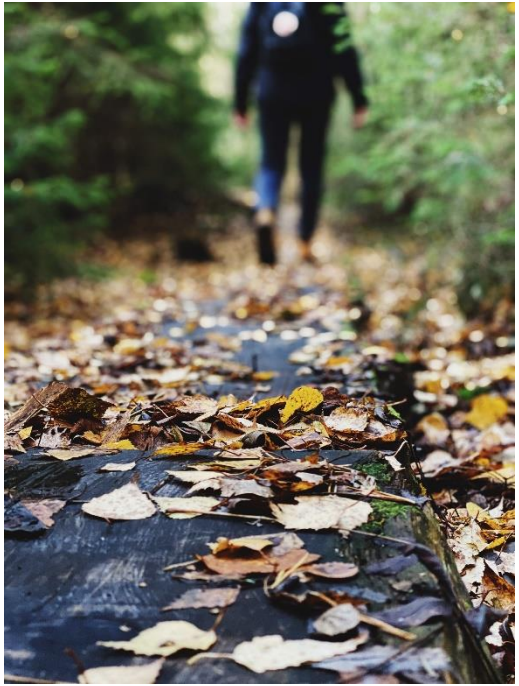
Kävelyn ja pyöräilyn (KäPy) edistämisen mahdollisuudet ja esteet

25.11.2021 | Jani Päivänen / FCG

Miksi tärkeää?

Tavoitetaso on korkea

- Suomella on kunnianhimoiset tavoitteet liittyen liikenteen päästöjen vähentämiseen
  - Tämän vuosikymmenen aikana päästöt on määrä puolittaa.
  - Vuoteen 2030 mennessä tavoitellaan kävelyn ja pyöräilyn osalta 30 prosentin matkamäärien kasvua.
  - Siis noin 450 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa sekä 35–38 prosentin kasvua kulkutapaosuuteen.



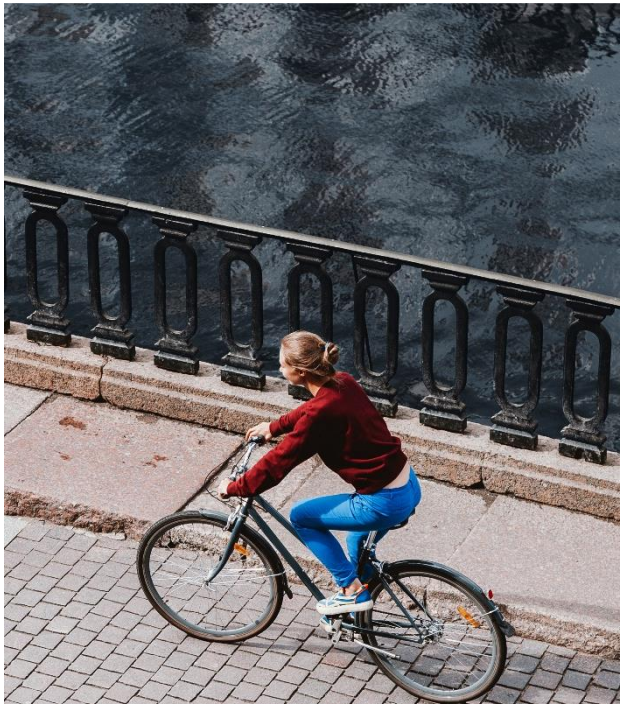
…liikunta tärkeänä osana

- Hallituksen tavoitteena on parantaa ulkoilun ja arkiliikkumisen, kuten kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä nostaa liikunnallista kokonaisaktiivisuutta kaikissa väestöryhmissä
  - Liikkumattomuus yhtenä pahimpana kansanterveysongelmana voimakkaasti mukana työn tavoitteissa.
  - Terveyssyyt parhaita motiiveja, jolla ihminen itse saa itsensä liikkeelle.

Miten tutkittiin?

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet

- Tutkimus perustuu laajaan kirjallisuuskatsaukseen sekä asiantuntija- ja sidosryhmähaastatteluihin.
  - Kirjallisuuskatsauksessa selvitettiin eri maissa kokeiltuja ja käytössä olevia edistämiskeinoja.
  - Haastateltavina oli valtion, kuntien, yritysten ja järjestöjen asiantuntijoita, tutkijoita sekä kouluja ja työnantajia.



Käytössä olevat toimenpiteet ("porkkanat")	Vaikuttavuutta rajoittavat esteet	Mahdollisuuksia?
Pyöräilyn pääväylien rakentaminen	Perinteisen tasoerotellun väylän rakentamisen kalleus	Rakentamisen kiihdyttäminen taktisilla järjestelyillä, budjettien puitteissa.
Liikkumisen ohjaus	Pelkät informaatiokampanjat eivät välttämättä tehokkaita	Kulttuurimuutos: kävely ja pyöräily omana kokemuksena (ei vain rationaalisten argumenttien kautta)
Kaupunkipyörät	Talvikauden tauko, talvikunnossapito	KäPy:n näkyvyys ja rooli osana "julkista liikennettä".
Tuet MaaS-kokeiluihin	Aktiivinen liikkuminen ei vielä kuulu MaaS:in ydinkonseptiin (perusteeton optimismi?)	Digitalisaation hyödyntäminen kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

Käytössä olevat toimenpiteet ("kepit")	Vaikuttavuutta vähentävät esteet	Mahdollisuuksia?
Autopysäköinnin maksullisuus	Vaihteleva toteutus, ilmainen pysäköintietu vielä sallittu.	Systemaattinen, kansallinen ohjaus.
Polttoainevero	Ohjauksen huono kohdistuminen sinne, missä liikenteen haitat suurimmat, poliittisen konsensuksen puute (esim. uudesta liikennehiiliverosta)	Keskimääräisen henkilö-autosuoritteen pienentäminen.

Kokeiltuja porkkana-keppi -yhdistelmiä	Vaikuttavuutta parantavat tekijät	Mahdollisuuksia?
Henkilökohtainen liikkuminen päästökauppa	**Ohjaa henkilötasolla käyttäytymismuutokseen ja kasvattaa hiiliosaamista** *(carbon literacy)*.	Kestävän liikenteen reilu muutos (vähentää taloudellista epätasa-arvoa)
Taktiset liikennejärjestelyt	**Poliittiset argumentit: muutokset väliaikaisia (testauksen jälkeen voi tarvittaessa poistaa tai muuttaa) ja kustannustehokkaita.**	Katu- ja tietilan uudelleen järjestäminen, autokaistoilta ja -pysäköinniltä tilaa turvallisen pyöräilyn ja kävelyn käyttöön.

Pitäisikö siirtyä suhteellisista tavoitteista absoluuttisiin?

Lisätä kävelyn ja pyöräilyn matkojen määrää.

Vähentää automatkojen määrää.

Vaikuttavat välitavoitteet

Virallinen päätavoite nyt:

Aktiivisen liikkumisen kulku-tapaosuus kaikista **matkoista** +30 % v. 2030

(suhteellinen tavoite, matkat prosenttina kokonais-matkamäärästä)

Mahdollinen uusi tavoite ja laskentatapa:

Aktiivisen liikkumisen absoluuttinen kasvu ja kulkutapaosuus kaikista **kilometreistä** esim. +15 %

Pidentää kävelyn ja pyöräilyn kilometrisuoritetta.

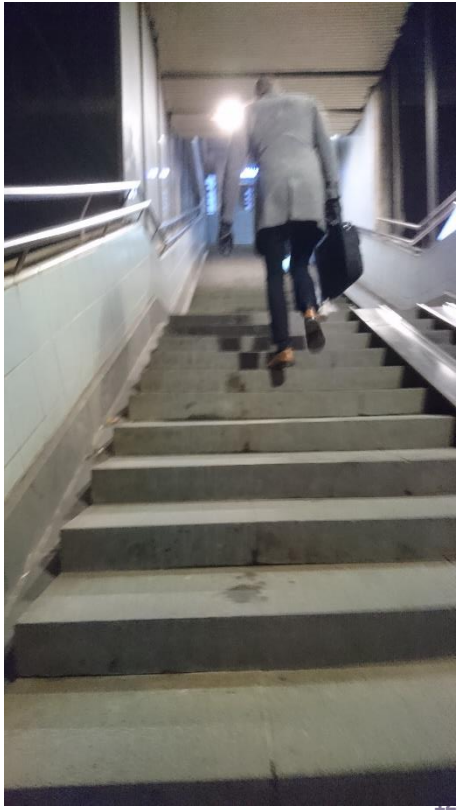
Vähentää keskimääräistä henkilöautosuoritetta.

Uudet vaikuttavat välitavoitteet

8 suositusta

1. Kävely ja pyöräily ensisijaisiksi liikkumisvaihtoehdoiksi etenkin tiiviillä kaupunkiseuduilla.

- Jalankulku ja pyöräily tulee nähdä omina itsenäisinä kulkutapoinaan.
  - Kummallekin tulee laatia omat tavoitteensa ja edistämisohjelmansa.
  - Näissä tulee erityisesti panostaa kävelyn edellytysten parempaan ymmärtämiseen ja kävelijän olosuhteiden parantamiseen.



2. Lisää taloudellisia kannustimia

- Taloudellisilla ohjauskeinoilla vaikutetaan kulkutapavalintaan.
  - Useissa EU-maissa käyttöön otetut sähköpyörien hankintatuet ovat lisänneet pyöräilyä ja osaltaan vaikuttaneet henkilöautoilun vähentymiseen.
  - Taloudellisten ohjauskeinojen vaikutuksia tulisi selvittää sekä niiden käyttöönottoa edistää esimerkiksi kokeilujen avulla.

3. Tiiviimpää yhteistyötä eri hallinnonalojen kesken ja vastuut selviksi

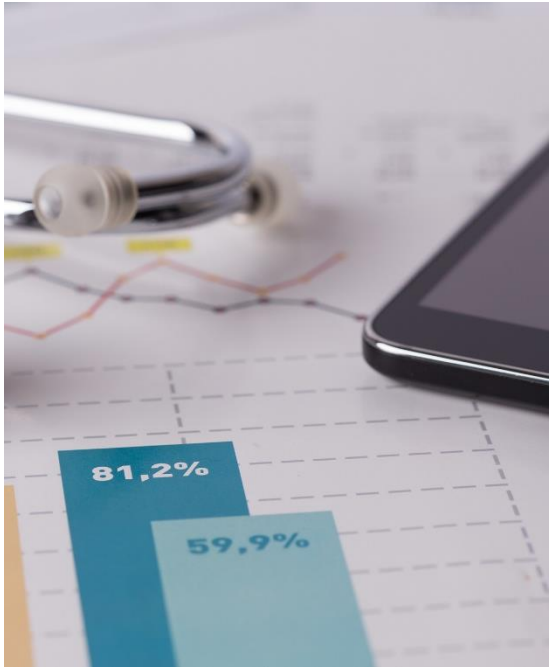
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen koskee liikenne- ja ympäristösektorien ohella myös muun muassa opetus-, terveys- ja sosiaalialaa.
  - Hallinnonalojen välinen yhteistyö niin valtio-, seutu- kuin kuntatasolla on avain kävely- ja pyöräilymäärien kasvuun.
  - Kävelyn ja pyöräilyn poikkihallinnollinen edistäminen edellyttää strategista johtamista, erilaisten intressien tunnistamista sekä selkeää vastuuttamista eri hallinnonaloilla.

4. Selkeät tavoitteet ja tarkempaa seurantaa

- Eri hallinnonalojen strategisissa asiakirjoissa tulisi asettaa selkeät tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi.
  - Kulkumuotojakauman mittarina tulisi käyttää matkojen määrän sijaan toteutuneita kilometrejä, mikä antaisi paremman kuvan kokonaistilanteesta.
  - Lisäksi tarvitaan ajantasainen ja selkeästi vastuutettu seurantajärjestelmä.

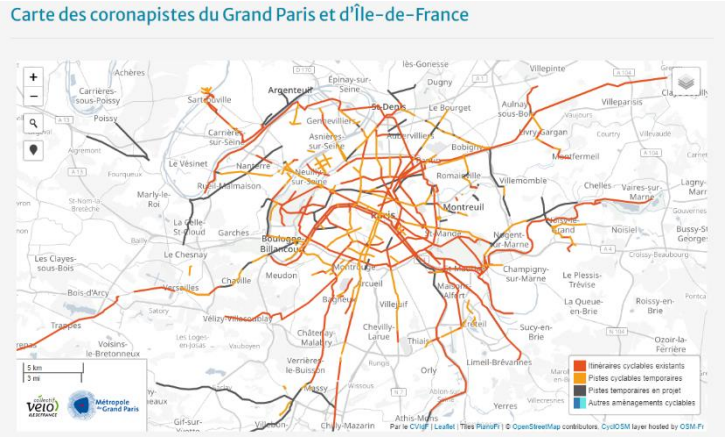
5. Kävelyn ja pyöräilyyn liittyvät ristiriidat ratkaistava tutkittuun tietoon perustuen

- Vastakkainasettelun pelko aiheuttaa usein kielteisen vastarinta-varovaisuus-kehän.
  - Päätöksentekijöiden on todettu ennakoivan sidosryhmien vastustusta lievillekin autoilua rajoittaviksi koetuille toimille ja esittävän siksi varovaisia kävely- ja pyöräliikenteen ratkaisuja.
  - Liikennepoliittinen muutos voi lähteä yhtä hyvin ruohonjuuritasolta kuin ylimmästä johdosta, mutta edellyttää aina ristiriitojen tunnistamista ja ratkomista kävelyn ja pyöräilyn vaikutuksia koskevaan tutkittuun tietoon perustuen.



6. Kävely- ja pyöräilyinfraa kehitettävä nopeammin

- Aktiivisen liikkumisen lisääntymisen keskeisiä edellytyksiä on kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin nykyistä nopeampi kehittäminen
- Erityistä huomiota on kiinnitettävä erilaisten väestöryhmien tarpeisiin, kuten koululaisten liikkumiseen.
  - Kävely- ja pyöräreittien jatkuvuus tulee turvata, ja kuntien ja valtion on varattava riittävät resurssit kattavan reittiverkoston luomiseen.
  - Nopeita ja kustannustehokkaita ratkaisuja, kuten omien pyöräkaistojen rajaamista ajoradalle pyöräilijöiden tilaa suojaavin elementein, on onnistuneesti käytetty maailmalla lukuisissa kaupungeissa koronapandemian aikana.

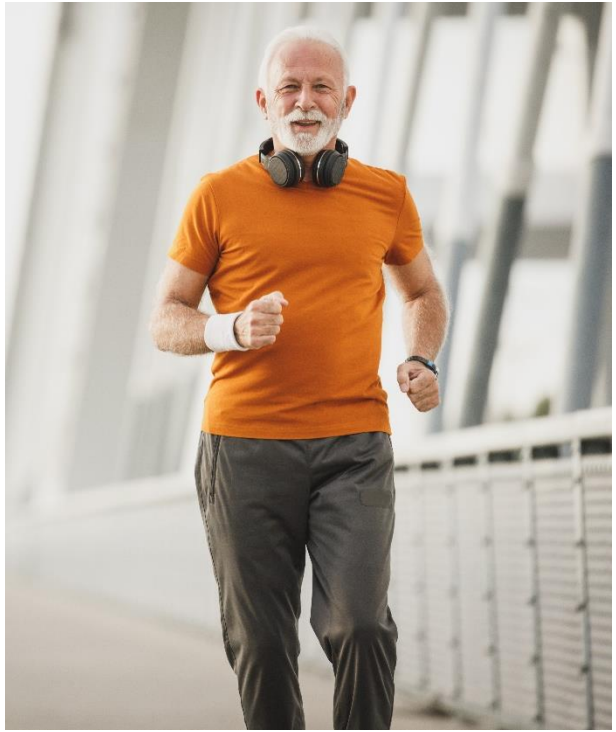


7. Kävely ja pyöräily ympärivuotisiksi

- Pyöräily ja kävely tulee nähdä ympärivuotisina kulkutapoina.
  - Pyöräily- ja kävelyolosuhteet tulee taata ympäri vuoden, mistä hyviä esimerkkejä ovat Oulu ja Joensuu.
  - Väylien talvihoitoa sekä talvihoidosta kertovien ajantasaisten karttapalveluiden tarjontaa tulee parantaa. Kaupunkipyöräpalveluiden jatkamista ympärivuotisiksi on myös syytä selvittää.

8. Digitaaliset sovellukset käyttöön

- Digitaaliset sovellukset tukevat kävelijää ja pyöräilijää. Ne helpottavat reitinvalintaa ja motivoivat liikkumaan enemmän.
  - Myös liikkumisen seurannan ja osallistumisen sovelluksia tulee kehittää eri toimijoiden yhteistyöllä ja tarvittaessa uusilla hankintamenettelyillä.
  - Helppokäyttöisten sovellusten avulla on taattava liikkujille tasapuoliset mahdollisuudet osallistua olosuhteiden parantamiseen.



Kiteytyksen kiteytys?

- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei liity vain liikenteen päästöjen pienenemiseen, vaan myös arkiliikunnan lisäämiseen.
- Hyödyn (terveys, hyvinvointi ja talous) kerää koko yhteiskunta.
- Järkiargumentit eivät aina riitä – tarvitaan myös tunnetta ja tarinankertojia.
- Kaikkia osapuolia tarvitaan:
  - Kunnat keskeisessä roolissa – liikenne, liikunta, koulutoimi, elinvoimapalvelut puhaltamaan samaan hiileen!
  - Selkeä vastuutus, kävelyn ja pyöräilyn edunvalvoja?
  - Myös järjestöillä, palveluntarjoajilla ja sovelluskehittäjillä on paljon annettavaa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta
Statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet

tiimipäällikkö Jani Päivänen, +358 400 560626, jani.paivanen(at)fcg.fi, FCG Finnish Consulting Group

projektipäällikkö Max Mannola, +358 41 7302 353, max.mannola(at)fcg.fi

neuvotteleva virkamies Tuuli Ojala, liikenne- ja viestintäministeriö, p. 0295 342 198, tuuli.ojala(at)lvm.fi

25.11.2021 | Jani Päivänen

Finnish Consulting Group

Tarinankerronnasta: kävelybuumi

Suomi kävelee: henkilökohtainen tarinankerronta valjastetaan tietoisesti kävelyn markkinointiin

- ✓ Facebook, Instagram, LinkedIn
- ✓ YouTube, podcastit
- ✓ Liikuntatieteellisen seuran nettisivut

kävely buumi

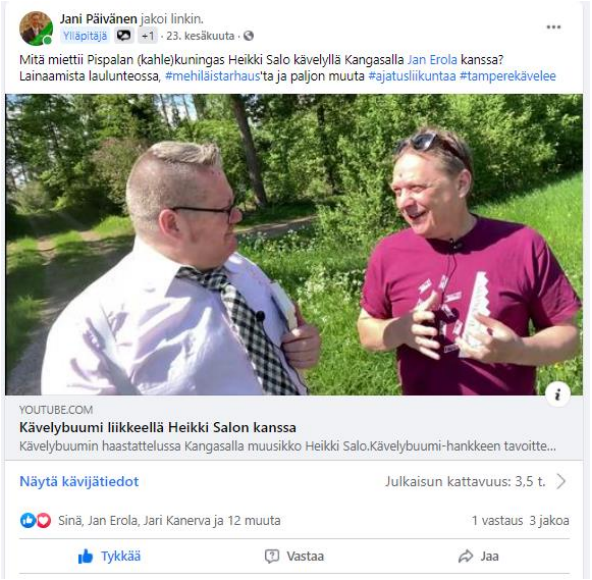
#kavelybuumi
#suomikävelee
#lahtikävelee
#tamperekävelee
#kävelykokoukset
#lähiliikunta

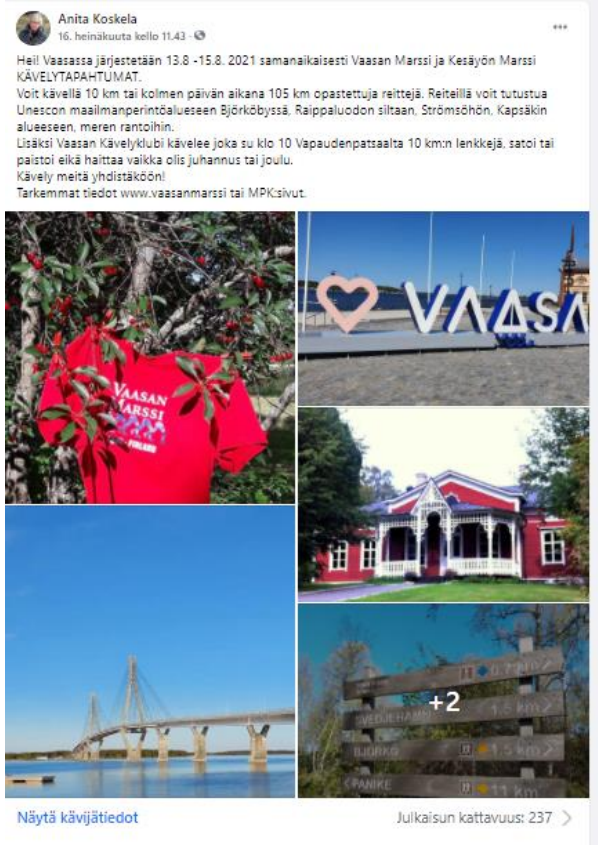
LTS FCG LAHTI TAMPEREEN KAUPUNKI TRAFICOM

kävely buumi

FCG

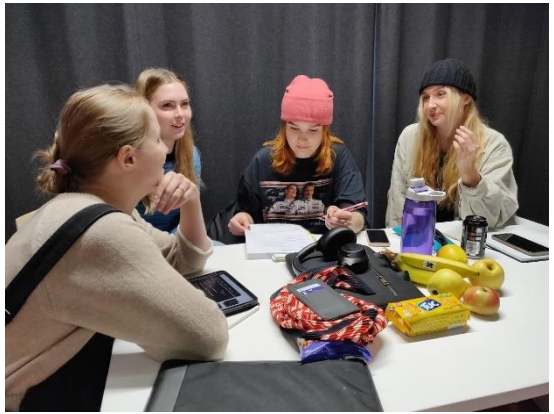
Suomi kävelee! Missä? Miksi? Mitä mielessä?





Hankkeen some-jakoja Lahdesta, Tampereelta ja Vaasasta.

FCG



Kävelevä Design Sprint Lahdessa 7.-8.10.2021

FCG

Entä koronan jälkeen?

Saako kävelyä lisättyä….

✓ Arjen välttämättömiin matkoihin

✓ Vapaa-aikaan

Miten suunnittelu voi auttaa?

Työpaikat, etätyöt

Palvelujen sijoittaminen ja layout

Matkaketjujen suunnittelu

Kävely- ja pyöräreittien ja infran parantaminen

Liikuntapaikkasuunnittelu

Kulttuuri- ja matkailualat

Tapahtumajärjestäjät, elämystuotanto

jne.!

kävely buumi

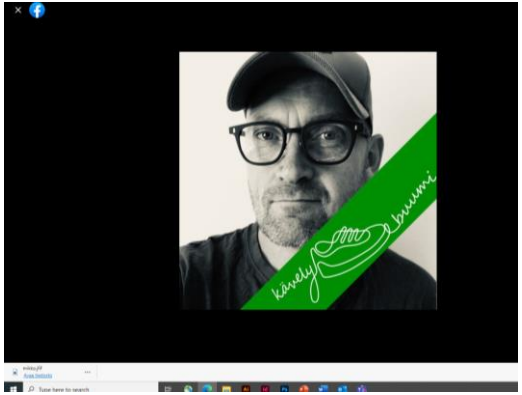
Helsingin kävelyfestivaal

FCG

Tervetuloa mukaan!

kävely buumi

#kavelybuumi
#suomikävelee
#lahtikävelee
#tamperekävelee
#kävelykokoukset
#lähiliikunta



kävely buumi

LTS FCG LAHTI TAMPEREEN KAUPUNKI TRAFICOM

FCG

Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta
Statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet