

Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma



MoCuBa

Project part-financed by the European Union (European Regional Development Fund) within the BSR INTERREG III B Neighbourhood Programme under the project Mobility Culture in the Baltic Sea Area (MoCuBa).

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki
puh. vaihde (09) 15 611
fax 1561 242
www.ytv.fi

Lisätietoja: Hanna Strömmer, puh: (09) 1561 406
etunimi.sukunimi@ytv.fi

Kartapohjat: © Helsingin kaupunki, kaupunkimittausosasto 051/2006

Kansikuva: Reijo Helaakoski

Valopaino Oy
Helsinki 2006

Esipuhe

Jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma on laadittu suuntaamaan ja koordinoimaan pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn edistämistyötä. Suunnitelman laadintaa on ohjannut YTV:n kevyen liikenteen työryhmä, jonka jäseniä työn aikana ovat olleet:

Heli Siimes, YTV, pj.

Minna Jokelainen, Uudenmaan tiepiiri

Katariina Myllärniemi, liikenne- ja viestintäministeriö

Antero Naskila, Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto

Eero Rouhiainen, Espoon kaupunki, kaupunkisuunnittelukeskus

Salla Hänninen, Espoon kaupunki, tekninen keskus

Timo Väistö, Vantaan kaupunki

Hanna Strömmer, YTV, siht.

Työtä on YTV:ssä vetänyt Hanna Strömmer. Työn konsulttina on ollut Linea Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet projektipäällikkö Ville Voltti ja projektisihteeri Mikko Seila.

Kuvailulehti

<i>Julkaisija</i>	YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta	<i>Päivämäärä</i> 26.1.2007
<i>Rahoittaja/ Toimeksiantaja</i>	YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta Liikenne	
<i>Julkaisun nimi</i>	Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma	
<i>Julkaisusarjan nimi</i>	Pääkaupunkiseudun julkaisusarja PJS	<i>Nro</i> B 2006:23
<i>Sivuja</i> 66	<i>ISSN</i> 0357-5470	<i>ISBN</i> 951-798-619-X
<i>Tiivistelmä</i>	<p>Jalankulku ja pyöräily ovat keskeinen osa kestäväen kehityksen mukaista liikennejärjestelmää ja matkaketjuja. Selvä enemmistö asukkaista, päättäjiä ja asiantuntijoista on sitä mieltä, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen rahoitusta tulisi lisätä tulevaisuudessa.</p> <p>Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiana on sekä kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen että kevyen liikenteen markkinointi ja sen imagon kehittäminen kaupunkilaiseen elämäntapaan kuuluvana hyötyliikunnan ja matkanteon muotona. Strategia perustuu asukkaiden tarpeisiin sekä seudun liikenteellisiin, yhdyskuntarakenteellisiin ja hallinnollisiin ominaispiirteisiin.</p> <p>Jalankulun ja pyöräilyn strategiassa on määritelty sekä laadulliset että määrälliset tavoitteet. Määrällisenä tavoitteena on pyöräiliikenteen määrän kaksinkertaistuminen vuoteen 2020 mennessä ja jalankulkijoiden määrän havaittava kasvu kaupunginosakeskuksissa.</p> <p>Strategiassa on määritelty erityistä huomiota vaativat painopistealueet. Ne ovat liikenneturvallisuus; esteettömyys ja sosiaalinen turvallisuus; liityntäliikenne; työmatkapyöräily; vanhentuneen infrastruktuurin parantaminen; ja markkinointi. Painopistealueita ei ole asetettu tärkeysjärjestykseen.</p> <p>Kehittämishjelmassa on kuvattu, miten asetetut tavoitteet pyritään saavuttamaan. Kehittämishjelmää laadittaessa on pyritty seudullisiin, konkreettisiin ja toteutettavissa oleviin hankkeisiin. Kehittämishankkeiden ohella on esitetty toimintaperiaatteita silloin, kun tärkeäksi katsottua toimintaa ei voida ajallisesti tai muulla tavoin rajata konkreettiseksi hankkeeksi.</p> <p>Jalankulku ja pyöräily tulee ottaa huomioon aina kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa. Tässä strategiassa on nostettu esiin vain rajallinen määrä kehittämishankkeita, jotka on katsottu keskeisiksi pääkaupunkiseudun pyöräilyn ja jalankulun edistämisen kannalta.</p> <p>Viidestä keskeisestä kehittämishankkeesta on muodostettu pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) jalankulun ja pyöräilyn teemapaketti.</p>	
<i>Avainsanat</i>	Jalankulku, pyöräily, strategia	
<i>Jakelu</i>	YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta Liikenne Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki, puh. (09) 15 611, fax (09) 1561 416	

Presentationsblad

<i>Utgivare</i>	Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (YTV)	<i>Datum</i> 26.1.2007
<i>Finansiär/ Uppdragsgivare</i>	Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (YTV) Trafik	
<i>Publikationens titel</i>	Huvudstadsregionens strategi för gång- och cykeltrafik	
<i>Publikationsserie</i>	Huvudstadsregionens publikationsserie PJS	<i>Nr</i> B 2006:23
<i>Sidantal</i> 66	<i>ISSN</i> 0357-5470	<i>ISBN</i> 951-798-619-X
		<i>Språk</i> finska
<i>Sammandrag</i>	<p>Gång och cykelåkning är en central del av ett trafiksystem och reskedjor som bygger på hållbar utveckling. En klar majoritet av invånarna, beslutsfattarna och experterna anser att finansieringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik bör ökas i framtiden.</p> <p>Strategin för gång- och cykeltrafiken i huvudstadsregionen är att såväl utveckla förhållandena för gång- och cykeltrafiken som marknadsföra den och utveckla dess image till en nyttig motions- och färdform som hör till en urban livsstil. Strategin baserar sig på invånarnas behov, samt på regionens trafikmässiga, samhällsstrukturella och administrativa särdrag.</p> <p>I strategin för gång- och cykeltrafiken definieras både kvalitativa och kvantitativa mål. Enligt det kvantitativa målet ska cykeltrafiken fördubblas fram till år 2020 och fotgängartrafiken öka märkbart i stadsdelarnas centra.</p> <p>I strategin definieras tyngdpunktsområden, som kräver särskild uppmärksamhet. Tyngdpunktsområdena är trafiksäkerhet; framkomlighet och social trygghet; anslutningstrafik; arbetspendling med cykel; förbättring av föråldrad infrastruktur; och marknadsföring. Tyngdpunktsområdena har inte prioriterats.</p> <p>I utvecklingsprogrammet beskrivs hur man strävar att uppnå de ställda målen. När utvecklingsprogrammet utarbetades eftersträvades regionala, konkreta och genomförbara utvecklingsprojekt. Verksamhetsprinciper har presenterats för verksamheter som anses vara viktiga, men inte tidsmässigt eller på annat sätt kan avgränsas till ett konkret projekt.</p> <p>Gång- och cykeltrafiken ska alltid beaktas när man bygger nytt eller förbättrar gammalt. I denna strategi har man lyft fram endast en begränsad mängd utvecklingsprojekt, som har ansetts vara centrala för främjandet av gång- och cykeltrafiken i huvudstadsregionen.</p> <p>Fem centrala utvecklingsprojekt har gjorts till ett temapakett för gång- och cykeltrafiken i huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007).</p>	
<i>Nyckelord</i>	Gång, cykelåkning, strategi	
<i>Distribution</i>	Huvudstadsregionens samarbetsdelegation (YTV) Trafik Semaforbron 6 A, 00520 Helsingfors, tfn 09-15 611, fax 09-1561 416	

Description page

<i>Published by</i>	YTV Helsinki Metropolitan Area Council	<i>Date of publication</i> 2007-1-26
<i>Financed by / Commissioned by</i>	YTV Helsinki Metropolitan Area Council Transport	
<i>Title of publication</i>	Strategy for promoting pedestrian and bicycle traffic in the Helsinki Metropolitan Area	
<i>Series</i>	The Helsinki Metropolitan Area Publication Series	<i>Number</i> B 2006:23
<i>Pages</i> 66	<i>ISSN</i> 0357-5470	<i>ISBN</i> 951-798-619-X <i>Language</i> Finnish
<i>Abstract</i>	<p>Pedestrian and bicycle traffic is a central part of a sustainable transport system and trip chains. A clear majority of residents, decision makers and experts consider that the financing for pedestrian, bicycle traffic and public transport should be increased in the future.</p> <p>The strategy for promoting pedestrian and bicycle traffic in the Helsinki Metropolitan Area aims at both developing the conditions and marketing of pedestrian and bicycle traffic as well as developing its image as a mode of useful physical activity and movement typical of urban lifestyle. The strategy is based on the needs of residents and the characteristics of transport, urban structure and administration of the region.</p> <p>Both qualitative and quantitative goals have been defined in the strategy. The quantitative goal is to double the volume of bicycle traffic by the year 2020 and increase notably the number of pedestrians in the district centres.</p> <p>The strategy defines areas of emphasis which need special consideration. These areas of emphasis include traffic safety; accessibility for the disabled and social safety; feeder traffic; commuter cycling; improvement of old infrastructure; and marketing. Priorities have not been set for the areas of emphasis.</p> <p>The development programme describes how the defined goals will be achieved. The preparation of the development programme focused on regional, concrete and feasible development projects. In addition to development projects, guiding principles have been presented when important activities cannot have been defined as concrete projects.</p> <p>Pedestrian and bicycle traffic should always be considered when constructing new or upgrading old infrastructure. This strategy introduces only a limited number of development projects which have been considered central with regard to promoting pedestrian and bicycle traffic in the Helsinki Metropolitan Area.</p> <p>The thematic project of pedestrian and bicycle traffic in the Helsinki Metropolitan Area Transport System Plan (PLJ 2007) constitutes of five central development projects.</p>	
<i>Keywords</i>	Walking, cycling, strategy	
<i>Distributed by</i>	YTV Helsinki Metropolitan Area Council Transport Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki, tel +358 9 15 611, fax +358 9 1561 416	

Sisällysluettelo

Esipuhe	3
Kuvailulehti	4
Presentationsblad	5
Description page	6
Sisällysluettelo	7
Kuvaluettelo	8
Taulukkuuettelo	8
Liiteluettelo	8
1 Suunnitelman lähtökohdat	9
1.1 Perusteet jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi	9
1.2 Jalankulun ja pyöräilyn luonteenpiirteitä	10
1.3 Jalankulun ja pyöräilyn määrä Suomessa	11
1.4 Valtakunnalliset tavoitteet	12
1.5 Pääkaupunkiseudun strategiat.....	14
1.6 Jalankulun ja pyöräilyn edistämistoiminta	14
1.7 Vuoden 2000 Pyöräiliikenteen strategiasuunnitelman toteutuminen	15
2 Jalankulku ja pyöräily pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmässä	18
2.1 Jalankulku- ja pyörämatkat	18
2.2 Kulutapajakauma	20
2.3 Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus.....	25
2.4 Joukkoliikenteen liityntäliikenne	27
2.5 Asukkaiden näkemykset pyöräilystä ja jalankulusta	27
3 Strategian tavoitteet ja painopisteet	31
4 Kehittämishjelma	33
4.1 Yleistä	33
4.2 Jalankulun ja pyöräilyn verkkotasot ja keskuksat.....	34
4.2.1 Seutu- ja pääraittiverkot	34
4.2.2 Seudullinen ulkoilureittiverkko	35
4.2.3 Jalankulkukaupungin kävelykeskuksat	36
4.3 Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.....	37
4.3.1 Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin suunnittelu ja laatuaso	37
4.3.2 Liikenneturvallisuus.....	39
4.3.3 Esteettömyys.....	40
4.3.4 Pyöräpysäköinti ja liityntäliikenne.....	41
4.3.5 Kunnossapito ja työnaikaiset liikennejärjestelyt	43
4.4 Jalankulun ja pyöräilyn tutkimus	45
4.5 Viestintä	47
5 Strategian seuranta ja vaikutukset	49

Lähteet

Liitteet

Kuvaluettelo

Kuva 1. Kulcutapaosuudet erityyppisillä alueilla Suomessa.	12
Kuva 2. Jalankulku- ja pyörämatkaluvut asuinalueittain vuoden 2000 henkilöhaastatteluaineiston perusteella (7 vuotta täyttäneet).	18
Kuva 3. Jalankulku- ja pyörämatkojen määrä matkan pituuden mukaan pääkaupunkiseudulla vuoden 2000 henkilöhaastatteluaineiston perusteella	19
Kuva 4. Kulcutapajakauma pääasiallisen kulcutavan ja asuinalueen mukaan.	20
Kuva 5. Kulcutapajakauma ikäryhmittäin.	21
Kuva 6. Kulcutapajakauma matkan pituuden mukaan.	22
Kuva 7. Kulcutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan.	23
Kuva 8. Onnettomuuksissa loukkaantuneet jalankulkijat ja pyöräilijät pääkaupunkiseudulla vuosina 1998–2005.	25
Kuva 9. Eri-ikäisten naisten ja miesten mielipiteet yksin kävelemisen turvattomuudesta.	26
Kuva 10. Jalankulun motiivien tärkeys.	28
Kuva 11. Pyöräilyn motiivien tärkeys.	28
Kuva 12. Rahoituksen kohdistamistavoite tulevaisuudessa.	29
Kuva 13. Strategian muodostamisen periaate.	31

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Vuoden 2000 strategiasuunnitelman rakentamishankkeiden toteutuminen.	15
Taulukko 2. Rakentamishankkeiden toteutuminen Helsingissä.	15
Taulukko 3. Rakentamishankkeiden toteutuminen Espoossa.	16
Taulukko 4. Rakentamishankkeiden toteutuminen Vantaalla.	16
Taulukko 5. Jalankulku ja pyöräily pääasiallisena ja täydentävänä kulcutapana.	24

Liiteluettelo

Liite 1. Kehittämishjelman yhteenveto
Liite 2. Seuturaittiverkko 2015
Liite 3. Seutu- ja pääraittikartat 2015
Liite 4. Seudullinen ulkoilureittiverkko 2020
Liite 5. Jalankulkukeskukset (luonnos)
Liite 6. Seuturaittiverkon parannussuunnitelmat, toteuttamisohjelma
Liite 7. Hankeohjelmat (Helsinki, Espoo ja Kauniainen, Vantaa)
Liite 8. Edellisen strategian toimenpiteiden toteutuminen
Liite 9. Pyörämatkaluvut suuralueittain vuonna 1997

1 Suunnitelman lähtökohdat

1.1 Perusteet jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi

Jalankulun ja pyöräilyn määrän kasvu tuo kansanterveydellisiä hyötyjä, edistää tasa-arvoa, vähentää liikenteen ympäristöhaittoja ja parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta kokonaisuutena. Jalankulku ja pyöräily ovat olennainen osa kestävästä kehityksestä mukaista liikennejärjestelmää. Ne tulee ottaa ensisijaisesti huomioon kaikissa pääkaupunkiseudun liikenne- ja maankäyttöratkaisuissa. Liikennetarkoituksilla voidaan viestittää asukkaille, että kävely ja pyöräily ovat toimivia, miellyttäviä ja yhteiskunnan arvostamia liikennemuotoja.

Erilaisten toimintojen saavutettavuudella jalan ja pyörällä on suuri merkitys **liikkumismahdollisuuksien tasa-arvoisuudelle**. Pääkaupunkiseudun talouksista 41 % on autottomia. Kaikista ajokortti-ikäisistä autonkäyttömahdollisuus on vain joka toisella henkilöllä. Väestöstä vajaa 15 % on 7–17-vuotiaita, jotka liikkuvat jo itsenäisesti mutta eivät vielä voi ajaa autoa. (YTV 2002a.) Ihmisillä tulee olla iästä, sukupuolesta ja sosiaalisesta asemasta riippumaton tasa-arvoinen mahdollisuus liikkua turvallisesti, taloudellisesti ja ympäristöä säästämällä.

Kuljetusvalintojen muutos autoilusta kävelyyn ja pyöräilyyn **vähentää ajoneuvoliikenteen aiheuttamia haittoja**. Liikenteen melu, päästöt ja viihtyisyyden kärsiminen ovat yhä pahenevia autoliikenteen aiheuttamia ongelmia. Henkilöautot tuottavat noin puolet liikenteen typenoksi-, hiukkas- ja hiilivetyypäästöistä, hääpäästöistä jopa 80 %. Pääkaupunkiseudulla pääväylien läheisyydessä ja kerrostalojen välisissä vilkasliikenteisissä katukuiluissa ilmanlaatu on toistuvasti huono. Kaupunkien ilmanlaatuun vaikuttaa eniten ajoneuvoliikenne, koska pakokaasut pääsevät ilmaan matalalta ja koska liikenne aiheuttaa lisäksi epäsuoria hiukkaspäästöjä (katupöly). Ilmassa olevista hiukkasista (PM10) suurin osa on katujen pinnoilta nousevaa pölyä. Pääkaupunkiseudulla asuu pääväylien aiheuttamilla yli 55 dB melualueilla reilut 65 000 asukasta. Liikenteen voimakkaan kasvun myötä vuonna 2020 pääväylien melualueilla tulee asumaan noin 90 000 asukasta uusista melualueista huolimatta. (YTV 2000a.)

Kävely ja pyöräily ovat **edullisia liikkumistapoja** sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta. Kävely on käytännössä maksuton tapa liikkua, ja pyörän käyttö- ja hankintakustannukset ovat matalat. Pyörän ominaisuuksia kuvaa hyvin se, että yhden bensinilitran sisältämällä energiamäärällä pyöräilijä voi ajaa yli 500 kilometriä (LVM 2001a). Yhteiskunnan näkökulmasta kevyen liikenteen väylät ja muu infrastruktuuri ovat edullisia autoliikenteen infrastruktuuriin verrattuna. Kevyen liikenteen kasvu vähentää ruuhkia ja tarvetta investoida moottoriliikenteen väyliin, tehostaa liikennetilän käyttöä ja tuottaa parempaa kaupunkiympäristöä.

Jalankulku ja pyöräily ovat **hyötyliikuntamuotoja**, joilla on merkittävä rooli kunnan ylläpitämisessä. Liikunnan vähäisyys on merkittävä kansanterveydellinen ongelma kaikissa ikäluokissa. Erityisen huolestuttavaa on se, että lapsetkin liikkuvat nykyisin liian vähän. Säännöllisen liikunnan terveysvaikutukset ovat vahvan tieteellisen näytön perusteella huomattavat. Vähän tai ei ollenkaan liikkuvilla on huomattavasti suurempi riski sairastua moniin yleisiin tauteihin, esimerkiksi sepelvaltimotautiin (1,5–2-kertainen), aivohalvaukseen (2-kertainen) tai aikuisiän diabetekseen (20–60 % suurempi). Vähän tai ei ollenkaan liikkuvien riski saada lonkkamurtuma on 30–50 % suurempi ja he menettävät kyvyn itsenäiseen selviytymiseen 10–20 vuotta aikaisemmin kuin säännöllisesti liikkuvat. Säännöllinen liikunta tukee myös psyykkistä hyvinvointia ja henkistä vireyttä. (SLU 2002, LVM 2004a.)

Huomattavalle osalle ihmisistä liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin, kuten työmatkoihin, on helpoin tapa liikkua riittävästi. Normaaliikuntainen ihminen tarvitsee terveytensä ylläpitämiseen vähintään puoli tuntia liikuntaa päivässä. Liikunnan ei kuitenkaan tarvitse olla yhtäjaksoista. Hyötyliikunnan terveyshyödyt koskevat yksilön ja yhteiskunnan ohella elinkeinoelämää mm. vähentyneiden sairauspoissaolojen myötä. (STM 2000, LM 1999, LVM 2001b.)

1.2 Jalankulun ja pyöräilyn luonteenpiirteitä

Jalankulku on ihmisen perusliikkumismuoto ja lyhyillä matkoilla selvästi suosituin kulkutapa. Kävely on kuitenkin paljon muutakin kuin liikennemuoto, jonka avulla siirrytään paikasta toiseen. Kävelymatkaan liittyy usein sosiaalinen ulottuvuus ja ympäristön kokonaisvaltainen kokeminen. Jalan liikkumiseen liittyy läheisesti oleskelu, viipyminen jossain paikassa seisten, istuen tai kuljeskellen. Kävelymatka tai oleskelu on tapa osallistua yhteisön elämään, keino nähdä ja tavata muita ihmisiä tai vain seurata tapahtumia sivusta. (LVM 2001b.)

Kävely on aina osa muilla kulkumuodoilla tehtyä matkaa. Joukkoliikenteen liityntäkulkumuodoista kävely on selvästi suosituin.

Pyöräily on liikennemuotona hyvin joustava. Rauhallinen ja kiireetön pyöräily on monella tapaa kävelyn kaltaista ihmiselle luontevaa liikkumista, joka tarjoaa mahdollisuuden nauttia ympäristöstä ja liikkumisesta sinällään. Toisaalta pyöräily on kaupungeissa useilla matkoilla nopeudeltaan kilpailukykyinen minkä tahansa liikennemuodon kanssa. Tällöin on kuitenkin kyse luonteeltaan varsin erilaisesta liikkumisesta: nopeasta, edullisesta ja ympäristöystävällisestä tavasta siirtyä paikasta toiseen.

Jalankulku ja pyöräily ovat erityisen tärkeitä liikkumismuotoja lapsille, nuorille, vanhuksille ja monelle muulle liikkumisedellytyksiltään heikommalle väestöryhmälle. Nämä ryhmät ovat usein autottomia tai ajokortittomia, jolloin kävely ja pyöräily edustavat heille luontevaa, itsenäistä ja aikatauluista tai taloudellisesta tilanteesta riippumatonta kulkutapaa. Turvalliset, selkeät ja helposti kuljettavat reitit antavat mahdollisuuden totuttautua säännölliseen jalan ja pyörällä liikkumiseen jo lapsena, ja tapaa on luonteva jatkaa niin työiässä kuin vanhuudessa-kin.

Pyörällä ja erityisesti jalan liikuttaessa ympäristö koetaan läheltä ja kokonaisvaltaisesti kaikkia aisteja hyväksi käyttäen. Siksi kevyen liikenteen ympäristöjen suunnittelussa kohdataan aivan erilaisia haasteita kuin moottoriliikenteen ympäristöjä rakennettaessa. Hyvän ympäristön ominaisuuksia ovat ainakin kauneus, yksityiskohtien runsaus, selkeys, suunnistettavuus sekä virikkeellisyys ja elävyys – myös toiset ihmiset. Häiriötekijöitä puolestaan ovat mm. liikennemelu ja -pöly sekä huono pienilmasto, kuten väylän tuulisuus ja varjoisuus. Sosiaalinen turvattomuus aiheuttaa helposti muuten miellyttävien reittien välttämistä. Sen sijaan erillistä kevyen liikenteen väylää ei aina tarvita houkuttelemaan jalan tai pyörällä kulkemiseen, mikäli ympäristö muuten on riittävän viihtyisä, turvallinen ja mielenkiintoinen.

Kävely ja pyöräily ovat liikkumisen ohella myös liikuntaa. Kävelylenkkeily on suomalaisen aikuisväestön eniten suosima liikuntamuoto. Kävelylenkkeilyn lisäksi harrastetaan paljon rullaluistelua ja sauvakävelyä, joka on saavuttanut lyhyessä ajassa huiman suosion. Pyöräily on toiseksi yleisin aikuisten liikuntamuoto. Kevyen liikenteen väylät ja ulkoilureitit ovat ylivoimaisesti eniten käytettyjä rakennettuja liikuntapaikkoja. (SLU 2002.)

1.3 Jalankulun ja pyöräilyn määrä Suomessa

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 (HLT 2004–2005) mukaan suomalaiset kävelevät 23 % kaikista tekemistään matkoista. Lyhyillä, alle kilometrin matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkumuoto yli 60 %:n kulkutapaosuudella. Vaikka neljä viidennestä kävelymatkoista on alle kolmen kilometrin pituisia, pidempiäkin matkoja tehdään merkittävä määrä.

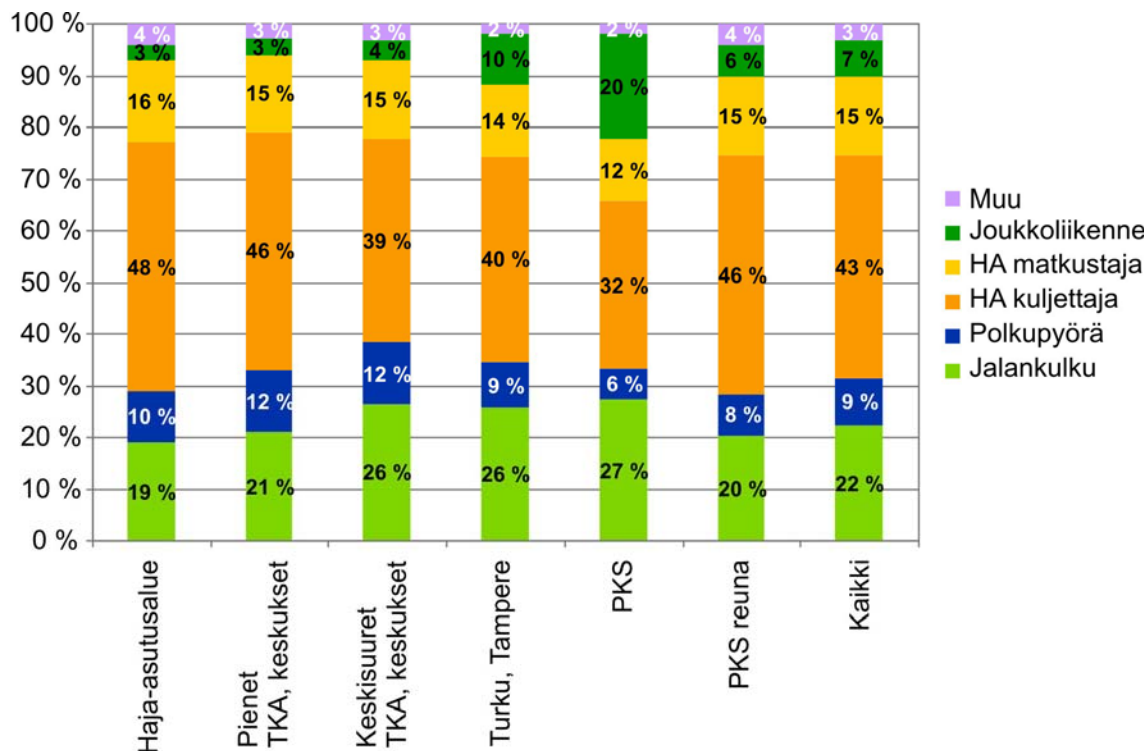
Kävelymatkan keskipituus on vajaat 2 kilometriä ja suomalainen kävelee keskimäärin 430 km vuodessa. Kävellessä tehty vapaa-ajan matkat ovat keskimäärin 2–3 kertaa pidempiä kuin työ-, asiointi- tai ostosmatkat. Naiset kävelevät selvästi suuremman osan matkoistaan kuin miehet. Verrattuna edelliseen henkilöliikennetutkimukseen kävelyn kulkutapaosuus on laskenut 1,3 %-yksikköä viimeisten kuuden vuoden aikana.

Pyöräilyn kulkutapaosuus on valtakunnallisesti vajaat 9 %. Suurimmillaan pyöräilyn osuus on 1–3 kilometrin matkoilla (16 %) ja noin 90 % pyörämatkoista on alle 5 kilometrin mittaisia. Toisaalta puolet polkupyörällä kuljetuista kilometreistä ajetaan yli 4 km pitkillä matkoilla. Pyörämatkan keskipituus on 3 kilometriä. Vapaa-ajan matkojen lisäksi työmatkat ovat keskimääräistä pidempiä. Suomalainen pyöräilee keskimäärin 300 km vuodessa, kun Tanskassa ja Alankomaissa luku on parhaimmillaan jopa 1 000 km vuodessa. Alle 18-vuotiaat miehet pyöräilevät kolme kertaa enemmän kuin miehet keskimäärin ja alle 18-vuotiaat naiset kaksi kertaa enemmän kuin naiset keskimäärin. Ajokortti-ikään tullessa pyöräily vähenee siis selvästi ja erityisen jyrkästi miesten keskuudessa. Viimeisten kuuden vuoden aikana pyöräilyn kulkutapaosuus on laskenut 1,5 %-yksikköä.

Kävelyn osuus matkoista on suurempi talvella kuin kesällä. Pyörämatkoja tehdään talvella vain noin neljäsosa vilkkaimpiin kesäkuukausiin verrattuna. Pyöräilyosuuden osalta ero on vielä suurempi, koska talven pyörämatkat ovat lyhyempiä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus on lähes vakio läpi vuoden. Talvella vähentyvä pyöräily korvautunee ainakin lyhyiden matkojen osalta lähinnä kävelyllä.

Asukasluvultaan suurissa kunnissa ja kaupunkimaisesti rakennetussa ympäristössä kävelään enemmän kuin pienemmillä paikkakunnilla ja rakenteeltaan hajanaisessa ympäristössä. Pyöräily on yleisintä pienten ja keskisuurien työssäkäyntialueiden keskuskunnissa. Kun verrataan erityyppisiä työssäkäyntialueita sekä näiden keskuskuntia ja reuna-alueita voidaan todeta, että Suomessa kävelyn kulkutapaosuus on suurimmillaan ja pyöräilyn kulkutapaosuus pienimmillään juuri pääkaupunkiseudulla.

Pääkaupunkiseudun kulkutapajakauma poikkeaa selvimmin muun Suomen kulkutapajakaumasta joukkoliikenteen osalta, jonka kulkutapaosuus on pääkaupunkiseudulla moninkertainen muihin alueisiin verrattuna. Kävelyn ja pyöräilyn merkitys joukkoliikenteen liityntämuotoina on siksi erittäin keskeinen pääkaupunkiseudulla. Pääkulkutavan mukaisesti esitetyt kulkutapajakaumat eivät sisällä kävellessä tai pyörällä tehtyjä liityntämatkoja.



Kuva 1. Kulkutapaosuudet erityyppisillä työssäkäyntialueilla Suomessa (HLT 2004–2005).

1.4 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön keskeisiä liikennepoliittisia tavoitteita ovat kevyen liikenteen olosuhteiden, turvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen, terveyden edistäminen, kevyen liikenteen kulutapaosuuden lisääminen ja liikenteen sosiaalisen tasa-arvoisuuden edistäminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö laati vuonna 2001 ehdotukset Pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi (LVM 2001a) ja Kävelypoliittiseksi ohjelmaksi (LVM 2001b). Ohjelmissa määriteltiin kestävä kehityksen mukaisten liikennemuotojen – kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – edistämiseksi yhteinen tavoite:

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita, toimintaedellytyksiä ja houkuttelevuutta parannetaan siten, että niiden yhteenlaskettu kulkumuoto-osuus kasvaa ja yhteiskunnan sekä kansalaisten sidonnaisuus henkilöautoon vähenee.

Pyöräilypoliittisessa ohjelmassa pyöräilyn edistämiseksi asetettiin laadullinen ja määrällinen tavoite:

Laadullinen tavoite: Pyöräilyn laatu, houkuttelevuus ja turvallisuus paranevat ja pyöräilyn painoarvo yhteiskunnallisessa päätöksenteossa kasvaa. Pyöräilyn kilpailukyky henkilöautoon verrattuna paranee. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn matkaketju on sujuva ja turvallinen.

Määrällinen tavoite: Pyöräilyn määrä kaksinkertaistuu vuosien 1998–99 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Pyöräilyn turvallisuus paranee pitkällä aikavälillä yleisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti.

Kävelypoliittisessa ohjelmassa kävelyn edistämisen tavoitteeksi asetettiin:

Kävelyn suosio kasvaa sekä itsenäisenä kulkutapana että luontevana osana matkakettuja. Kävelyn turvallisuus paranee ja turvattomuuden tunne vähenee. Kävely-ympäristöt ovat esteettömiä ja toimivia kaikille väestöryhmille. Jalankulkuympäristöt ovat viihtyisiä ja miellyttäviä paikkoja olla ja liikkua.

Liikenne- ja viestintäministeriön asiakirjassa "Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä" (LVM 2000) on asetettu tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn liittäminen aiempaa kiinteämmin osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja toteutusta, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuuden lisääminen. Joukkoliikennestrategiassa "Joukkoliikenne – houkutteleva valinta" (LVM 2001c) on asetettu tavoitteeksi kasvattaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteistä markkinaosuutta. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia "Kohti esteetöntä liikkumista" (LVM 2003) sisältää ministeriön toimintalinjat esteettömän liikkumisen edistämiseksi sekä muun muassa jalankulkuympäristöjen ja toimivan joukkoliikenteen kehittämiseen tähtäävän toimenpideohjelman. Sen tavoitteena on luoda kaikille soveltuvaa ja laadukasta liikennejärjestelmää sekä helpottaa ihmisten tasavertaista liikkumista. Jalankulku- ja pyöräily-ympäristöjä tulee strategian mukaan kehittää mahdollisimman esteettömiksi ja turvallisiksi kaikille väestöryhmille.

Valtioneuvosto on toteuttanut suunnitelmallista ja tavoitteellista liikenneturvallisuustyötä periaatepäätöksillään vuosina 1993, 1997, 2001 ja 2006. Valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan sisältyy valtioneuvoston hyväksymä pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visiota on konkretisoitu ottamalla tavoitteeksi päästä vuonna 2025 liikennekuolemien osalta neljännekseen nykytasosta (vuoden 2001 periaatepäätös). Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää keinoja asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Vuonna 2006 tekemässään periaatepäätöksessä valtioneuvosto vahvisti aikaisemmin asetetun tavoitteen: tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä saa vuonna 2010 olla enintään 250. Pitkän aikavälin tavoitteena on edelleen jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä on enintään 100 vuonna 2025.

Kohti kestävästä ja terveellistä liikennettä -julkaisussa (LVM 2001d) kuvataan Maailman terveysjärjestön WHO:n Lontoon perusasiakirjan sisältö, tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset sekä arvioidaan niiden merkitystä Suomen kannalta. Kansanterveyden neuvottelukunnan vuonna 2001 julkaiseman suosituksen "Jalan tai pyörällä joka päivä" tarkoituksena on tarjota tietoa arkiliikkumisen merkityksestä kansanterveydelle ja hyvinvoinnille sekä antaa ehdotuksia arki-liikkumisen edistämiseksi.

Vuonna 2002 julkaistiin valtioneuvoston periaatepäätös (18.4.2002) terveyttä edistävän liikunnan kehittämislinjoista, joka perustuu terveyttä edistävän liikunnan kehittämistoimikunnan mietintöön (STM 2001). Mietinnössä on määritetty valtioneuvoston kanta terveyttä edistävän liikunnan yhteistyön organisointiin ja rahoitukseen, liikuntaa suosivaan yhdyskuntarakentamiseen ja arkiympäristöön sekä liikunnan edistämiseen elinkaaren eri vaiheissa.

1.5 Pääkaupunkiseudun strategiat

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV laati yhdessä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa pyöräliikenteen strategiasuunnitelman vuonna 2000 (YTV 2000b). Jalankulun strategiasuunnitelmaa ei ole aiemmin laadittu.

Samanaikaisesti ja yhteistyössä pyöräliikenteen strategiasuunnitelman kanssa Uudenmaan tiepiiri laati pääkaupunkiseudun yleisten teiden jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman (ns. käpy), joka kattoi yleisiin teihin liittyvät kevyen liikenteen järjestelyt (Uudenmaan tiepiiri 1999.).

Vuonna 2002 YTV laati kuntien suunnitelmien pohjalta seudullisen ulkoilureittisuunnitelman ja ohjelman sen toteuttamiseksi (YTV 2002b).

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuuden strategiasuunnitelma on tarkistettu vuonna 2005 (YTV 2005a). Strategiasuunnitelmassa 2005–2010 tavoitteeksi asetettiin, että vuonna 2010 seudun liikenteessä kuolisi enintään 15 ihmistä ja loukkaantuisi enintään 700.

Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia on laadittu vuonna 2003 ja joukkoliikenteen strategiasuunnitelma on vuodelta 2002. Sekä liityntäpysäköintistrategia että joukkoliikenteen strategiasuunnitelma on päivitetty vuonna 2006.

Pääkaupunkiseudun voimassa oleva liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2002 on hyväksytty YTV:n hallituksessa 21.3.2003. Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos (PLJ 2007) on hyväksytty lausunnoille ja kannanotoille (1.11.2006). PLJ 2007 -suunnitelma valmistuu vuoden 2007 alussa. Jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelman yhtenä tarkoituksena on ollut tuottaa lähtötietoja ja toimenpideohjelma liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa varten.

1.6 Jalankulun ja pyöräilyn edistämistoiminta

Jalankulun ja pyöräilyn edistämistoiminta on ollut 2000-luvulla hyvin aktiivista ja erityisesti jalankulku on noussut mukaan liikennepolitiikkaan. Eräänlaisena alkusysäyksenä voidaan pitää liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2001 laatimia ehdotuksia Pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi (LVM 2001a) ja Kävelypoliittiseksi ohjelmaksi (LVM 2001b) sekä näihin liittyntä Kevyen liikenteen tutkimusohjelmaa (LVM 2001e). Merkittävä osa toiminnasta on tapahtunut Jaloin-ohjelman puitteissa. Vuosina 2001–2004 toteutetun ohjelman tehtävänä oli edistää kävelyä ja pyöräilyä LVM:n liikennepoliittisten toimintalinjojen mukaisesti.

Jaloin-ohjelmassa on toteutettu noin 20 erilaista tutkimus- tai kehityshanketta. Lisäksi ohjelman puitteissa on käynnistetty kestävän liikenteen mallikuntatoiminta. Mallikuntatoiminta on samalla osa kuntien ja valtionhallinnon Suomen kestävän kehityksen kumppanuusohjelmaa, jossa toteutetaan eri toimijoiden kanssa yhteistyössä kestävä kehitystä edistäviä toimintamalleja. Tavoitteena on ollut kokeilla kohdekunnissa uusia hyviä käytäntöjä jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen ja tuottaa eri käytäntöjen soveltamisesta tietoa myös muiden kuntien käyttöön. Kestävän liikenteen mallikuntatoimintaa on suunniteltu myös pitkälle tulevaisuuteen, mikä takaa sen, että kestävän liikenteen edistäminen jatkuu osana hankekuntien normaalia toimintaa myös varsinaisen mallikuntahankkeen päättymisen jälkeen. (LVM 2004b.)

Jaloin-ohjelma on tuonut kaivattua jatkuvuutta jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen. Ilman ohjelmaa suurinta osaa tutkimus- ja kehittämishankkeista ei olisi voitu toteuttaa. Eräs ohjelman tärkeimmistä vaikutuksista on ollut eri hallinnonalojen yhteistyön parantaminen jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi valtakunnallisella tasolla ja kohdekunnissa paikallisella tasolla. Jaloin ohjelman arvioinnin yhteydessä on esitetty lisää toimenpidesuosituksia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. (LVM 2004c.)

Vuonna 2004 käynnistetty Liikkuva Suomi -ohjelma on osa hallituksen Kestävän kehityksen toimikunnan työtä ja sen tavoitteena on hakea vaihtoehtoja auton käytölle. Liikkuvan Suomen valtakunnallisessa koordinaatiossa ovat mukana ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, opetusministeriö, Opetushallitus, Tiehallinto ja Suomen Kuntaliitto. Erilaisilla kansalaisjärjestöillä on teeman toteuttamisessa merkittävä rooli. Liikkumisen ohjauksen teemaa nostetaan esille mm. vuosittain vietettävien Liikkujan viikon ja Autottoman päivän yhteydessä.

Jalankulun ja pyöräilyn edistämistoiminnan laajuutta kuvaavat hyvin lukuisat internetportaalit, kuten esimerkiksi www.kulku.info, www.autotonpaiva.fi, www.pyorailyuutiset.net, www.tieliikelaitos.fi/jaloin, www.klipa.info ja www.hel2.fi/ymk/luovastitoin.

1.7 Vuoden 2000 Pyöräliikenteen strategiasuunnitelman toteutuminen

1.7.1 Rakentamishankkeet

Vuonna 2000 valmistuneen pyöräliikenteen strategiasuunnitelman toteuttamisohjelmassa esitettiin pääkaupunkiseudun alueella toteutettavaksi yhteensä 130 väylä- tai alikulkuhanketta, joista runsaat puolet ohjelmoitiin toteutettavaksi jaksolla I vuosina 2000–2004 ja vajaa puolet jaksolla II vuosina 2005–2010. Toteuttamisohjelmassa eriteltiin erilliset kevyen liikenteen hankkeet sekä ne seutu- ja pääraittiin kuuluvat hankkeet, jotka toteutuvat osana kehittämishankkeita tai aluerakentamista.

Toimenpideohjelma on toteutunut kohtuullisesti, sillä ensimmäisen jakson hankkeista on toteutunut yli puolet ja toisen jakson hankkeistakin runsas viidennes (*taulukko 1*). Kuntatasolla suhteellisesti eniten sekä ensimmäisen että toisen jakson hankkeita on toteutettu Espoossa, missä ensimmäisen jakson hankkeista on toteutettu 84 %. Määrällisesti hankkeita on kunnissa toteutettu likimain yhtä monta (*taulukot 2–4*).

Taulukko 1. Vuoden 2000 strategiasuunnitelman rakentamishankkeiden toteutuminen.

PKS	Hankkeita yhteensä	Toteutuneet hankkeet *)	Toteutumisprosentti
I-jakso	74	42	57 %
II-jakso	56	12	21 %
I- ja II-jakso yhteensä	130	54	42 %

*) 31.12.2005 mennessä toteutuneet tai käynnistyneet hankkeet

Taulukko 2. Rakentamishankkeiden toteutuminen Helsingissä.

HELSINKI	Hankkeita yhteensä	Toteutuneet hankkeet *)	Toteutumisprosentti
I jakso			
Erilliset kevyen liikenteen hankkeet	15	9	60 %
Raitit osana muuta rakentamista	8	5	63 %
I-jakso yhteensä	23	14	61 %
II jakso			
Erilliset kevyen liikenteen hankkeet	11	2	18 %
Raitit osana muuta rakentamista	1	0	0 %
II-jakso yhteensä	12	2	17 %
I- ja II-jakso yhteensä	35	16	46 %

*) 31.12.2005 mennessä toteutuneet tai käynnistyneet hankkeet

Taulukko 3. Rakentamishankkeiden toteutuminen Espoossa.

ESPOO	Hankkeita yhteensä	Toteutuneet hankkeet *)	Toteutumisprosentti
I jakso			
Erilliset kevyen liikenteen hankkeet	9	7	78 %
Raitit osana muuta rakentamista	10	9	90 %
I-jakso yhteensä	19	16	84 %
II jakso			
Erilliset kevyen liikenteen hankkeet	14	3	21 %
Raitit osana muuta rakentamista	3	1	33 %
II-jakso yhteensä	17	4	24 %
I- ja II-jakso yhteensä	36	20	56 %

*) 31.12.2005 mennessä toteutuneet tai käynnistyneet hankkeet

Taulukko 4. Rakentamishankkeiden toteutuminen Vantaalla.

VANTAA	Hankkeita yhteensä	Toteutuneet hankkeet *)	Toteutumisprosentti
I jakso			
Erilliset kevyen liikenteen hankkeet	8	2	25 %
Raitit osana muuta rakentamista	22	10	45 %
I-jakso yhteensä	30	12	40 %
II jakso			
Erilliset kevyen liikenteen hankkeet	13	3	23 %
Raitit osana muuta rakentamista	14	3	21 %
II-jakso yhteensä	27	6	22 %
I- ja II-jakso yhteensä	57	18	32 %

*) 31.12.2005 mennessä toteutuneet tai käynnistyneet hankkeet

1.7.2 Muut toimenpiteet

Toteuttamisohjelmassa esitettyjen konkreettisten seutu- ja pääverkkoon kohdistuvien infra-hankkeiden lisäksi edellisessä pyöräliikenteen strategiasuunnitelmassa määritettiin aihepiireittäin lukuisia muita toimenpiteitä, joiden toteutuminen esitetään seuraavassa aihepiiriteittein. Edellisessä pyöräliikenteen strategiasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ja niiden toteutus on esitetty liitteessä 8.

Toteuttamisohjelman osalta toimenpideohjelma, seutu- ja pääraittiverkkojen rakentaminen, on toteutunut kohtuullisesti. Myös seudullinen pääulkoilureittisuunnitelma ja seutuverkoston reittikohtaisia parannussuunnitelmia on laadittu esitetyn mukaisesti. Sen sijaan kevyen liikenteen verkon rahoitustasoa ei ole kyetty nostamaan.

Liikenneturvallisuuden parantamisen osalta automaattista liikennevalvontaa on lisätty ja valvontaan liittyvää lainsäädäntöä on kehitetty. Lisäksi YTV:n liikenneturvallisuuden strategia-suunnitelmaa laadittaessa jalankulku ja pyöräily on otettu erityisesti huomioon.

Kevyen liikenteen suunnittelun ja tutkimuksen kehittämisen osalta on edetty eniten tutkimuksen edistämisessä ja uusien suunnittelumenetelmien ja työkalujen kehittämisessä sekä las-kenta- ja ennustemenetelmien kehittämisessä ja kausivaihtelun selvittämisessä.

Kunnossapidon ja työnaikaisten järjestelyjen kehittämisen osalta esitetyt toimenpiteet ovat edistyneet huonommin. Säännöllisen pyöräteiden kuntoseurannan järjestäminen ei ole toteutunut eikä kriteereitä päällysteiden uusimiseen ja reunakivien korjaamiseen ole määritelty.

Liityntäpyöräilyn kehittämisen osalta toimenpiteet ovat toteutuneet vaihtelevasti. Asemille on järjestetty lisää laadukkaita pyöräpaikkoja. Yleiseen käyttöön soveltuvan pyöräkaapin kehittämiseen on myötävaikutettu ja niitä on hankittu esimerkiksi Pasilan aseman yhteyteen. Sen sijaan bussi- ja raitiovaunupysäkkien pyöräpysäköinti ei ole edennyt Jokeri-linjaa lukuun ottamatta. Asia on kuitenkin otettu huomioon liityntäpysäköintistrategiassa.

Pyörien kuljettamiseen joukkoliikennevälineissä liittyvät toimenpiteet eivät ole toteutuneet esitetyn mukaisesti. Ehdotettua pyörien kuljetuskokeilua busseissa ei ole järjestetty. Myöskään junissa, joissa on järjestetyt pyöräpaikat ei ole poistettu pyörän kuljetusmaksua ruuhka-aikojen ulkopuolella, sallittu kuljetusta ruuhka-aikoina tai laskettu ruuhka-aikoina kuljettamisesta aiheutuvia kustannuksia.

Pyörien säilyttämiseen ja pyöräkeskukseen liittyvät toimenpiteet eivät ole toteutuneet. Pyöräpysäköinnin kehittäminen kauppojen edustoilla ja erilaisten yleisöpalvelupisteiden ympäristössä ei ole edennyt. Pyöräkeskus Helsingin rautatieaseman yhteyteen ei ole myöskään edennyt.

Pyöräteiden opastuksen osalta ehdotetut toimenpiteet ovat toteutuneet vaihtelevasti. Ulkoilukarttaa on ylläpidetty jatkuvasti ja se on julkaistu myös internetissä. Sen sijaan kartan painamiseen ehdotetun rahoituksen järjestäminen ei ole toteutunut. Opastustauluja koskevaa suunnitelmaa ei ole myöskään laadittu.

Huolto- ja saniteettitilojen osalta oppilaitoksille ei ole lähetetty suosituskirjettä saniteettitilojen järjestämisestä.

Markkinoinnin ja valistuksen osalta suunnitelma on toteutunut erittäin huonosti. Vuotuista määrärahaa pyöräilyn markkinointiin pääkaupunkiseudulla ei ole varattu YTV:n vähäistä määrärahaa lukuun ottamatta eikä pääkaupunkiseudun pyöräilyn markkinointistrategiaa ei ole laadittu. Seudullinen tai valtakunnallinen yhteistyö markkinoinnissa ei ole juurikaan lisääntynyt eikä yhteistyökumppaneita esimerkiksi elinkeinoelämän, järjestötoiminnan, liikunnan ja terveydenhuollon alueilta ole yrityksistä huolimatta juurikaan saatu.

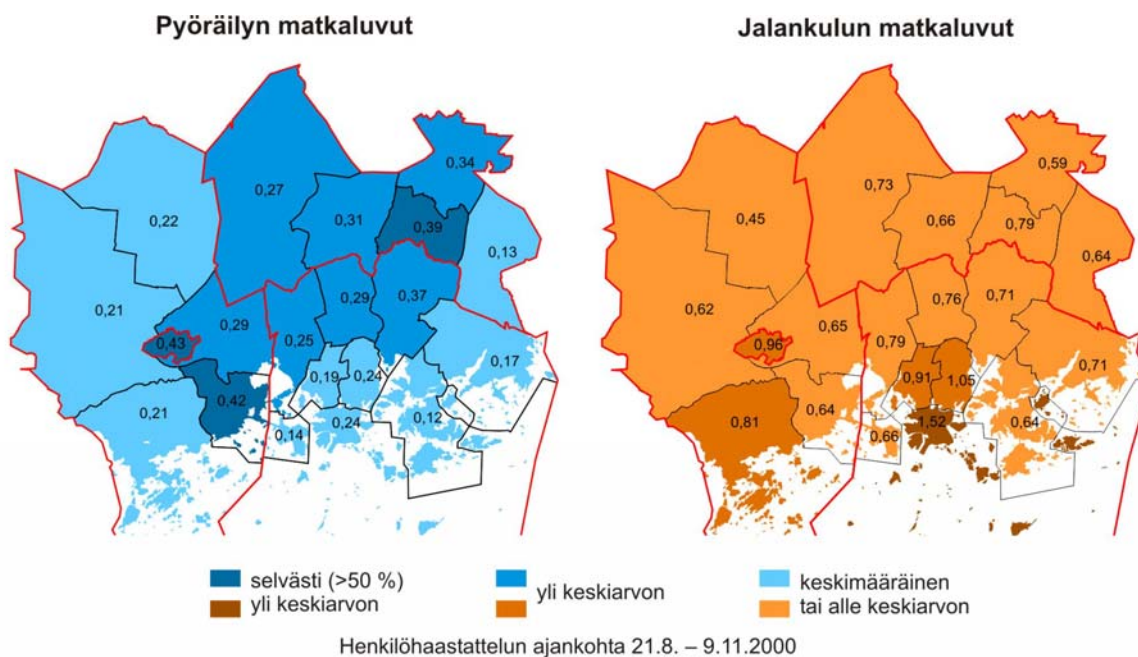
2 Jalankulku ja pyöräily pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmässä

2.1 Jalankulku- ja pyörämatkat

Pääkaupunkiseudulla tehdään tavallisena syyskuun arkipäivänä noin 3,1 miljoonaa matkaa, joista kävellen tai pyörällä tehdään noin kolmannes. Kävellen tehdään noin 700 000 matkaa ja pyörällä reilut 200 000 matkaa vuorokaudessa. Tiedot perustuvat haastattelututkimukseen, jonka perusjoukkona olivat pääkaupunkiseudulla asuvat 7 vuotta täyttäneet henkilöt. (YTV 2002a.)

Naiset tekevät enemmän kävelymatkoja kuin miehet. Naisista 30–64-vuotiaat myös pyöräilevät miehiä enemmän. Miehet kuitenkin tekevät keskimäärin enemmän matkoja vuorokaudessa (3,69) kuin naiset (3,53). (YTV 2005b.)

Kävelyllä on vahva merkitys etenkin Helsingin kantakaupungin asukkaille: kantakaupunkilaiset tekevät matkoistaan kolmanneksen jalan. Muiden alueiden asukkaat kulkevat jalan noin viidenneksen matkoistaan. Pyöräilyn vahvoja alueita ovat monet esikaupunkialueet. Vähiten pyöräillään Herttoniemen–Laajasalon alueella. Kuntien sisäisillä matkoilla kevyen liikenteen osuus on kohtuullisen korkea (34–42 %), kun taas kuntien välisillä matkoilla se on vain 4 %. (YTV 2005b.)



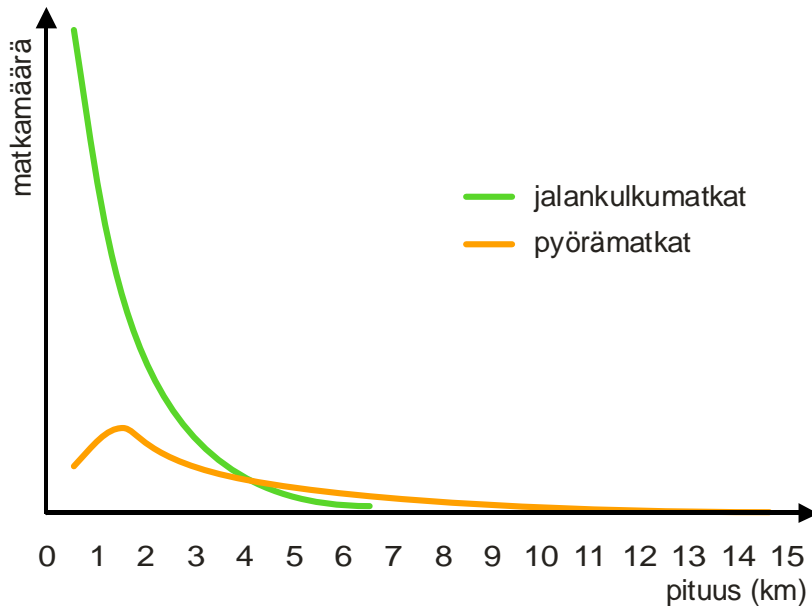
Kuva 2. Jalankulku- ja pyörämatkaluvut suuralueittain vuoden 2000 henkilöhaastatteluaineiston perusteella (7 vuotta täyttäneet) (YTV ja Linea Konsultit Oy 2006).

Vuoden 1997 haastattelututkimuksessa (YTV 1998) pyöräilylle saatiin noin kolminkertaiset matkaluvut vuoden 2000 tutkimukseen verrattuna (liite 9). Vuonna 1997 vallitsi poikkeuksellisen hyvä pyöräilyssä ja haastattelut tehtiin vilkkaimmalla pyöräilykaudella hellesäässä kesä- ja elokuussa. Pääkaupunkiseudun sisäiset alueelliset erot olivat molemmissa tutkimuksessa pääasiassa samansuuntaiset.

Pääkaupunkiseudulla vuoden 2000 syksyllä tehdyistä kävelymatkoista työ-, koulu- ja opiskelumatkoja oli 23 %, ostos- ja asiointimatkoja oli 40 % ja vapaa-ajan matkoja 37 %. Pyörämatkoista 45 % oli työ-, koulu- tai opiskelumatkoja eli selvästi suurempi osuus kuin kävelymatkoista. Pyörämatkoista 29 % oli ostos- ja asiointimatkoja ja 26 % vapaa-ajan matkoja. (YTV 2005b.)

Pyörämatkojen keskipituus on noin neljä kilometriä ja jalankulkumatkojen noin 1,5 kilometriä. Mediaanipituudet ovat vastaavasti reilut kaksi kilometriä ja noin yksi kilometri. Jalankulkumatkoista 87 % on alle 3 km pitkiä ja pyörämatkoista 90 % on alle 7 km pitkiä. Työ- ja opiskelumatkat ovat keskimääräistä pidempiä ja naisten tekemät matkat noin 10 % miesten tekemiä matkoja lyhyempiä. Jalankulku- ja pyörämatkojen kestoajojen jakaumat ovat käytännössä samat ja matkan keskimääräinen kesto on 15 minuuttia. Jalankulku- ja pyörämatkojen pituuksia koskevat tiedot ovat tutkimusmenetelmien vuoksi melko epävarmoja. (YTV ja Linea Konsultit Oy 2006.)

Jalankulku- ja pyörämatkojen määrä matkan pituuden mukaan



Kuva 3. *Jalankulku- ja pyörämatkojen määrä matkan pituuden mukaan pääkaupunkiseudulla vuoden 2000 henkilöhaastatteluaineiston perusteella (YTV ja Linea Konsultit Oy 2006).*

Pyörämatkojen alkamisajankohtien jakauma vastaa melko hyvin henkilöautomatkojen alkamisajankohtien jakaumaa. Aamuhuippu asettuu seitsemän ja yhdeksän väliin ja iltahuippu on neljän ja viiden välillä. Iltapäivällä pyörämatkoja alkaa kuitenkin melko tasaisesti kahdesta seitsemään. Kävelymatkoilla vastaavia huippuja ei havaita, vaan kävelymatkojen alkamisajat asettuvat melko tasaisesti aamu seitsemän ja ilta kahdeksan välille. Huippukohta osuu ilta-päivään kello neljään. (YTV 2005b.)

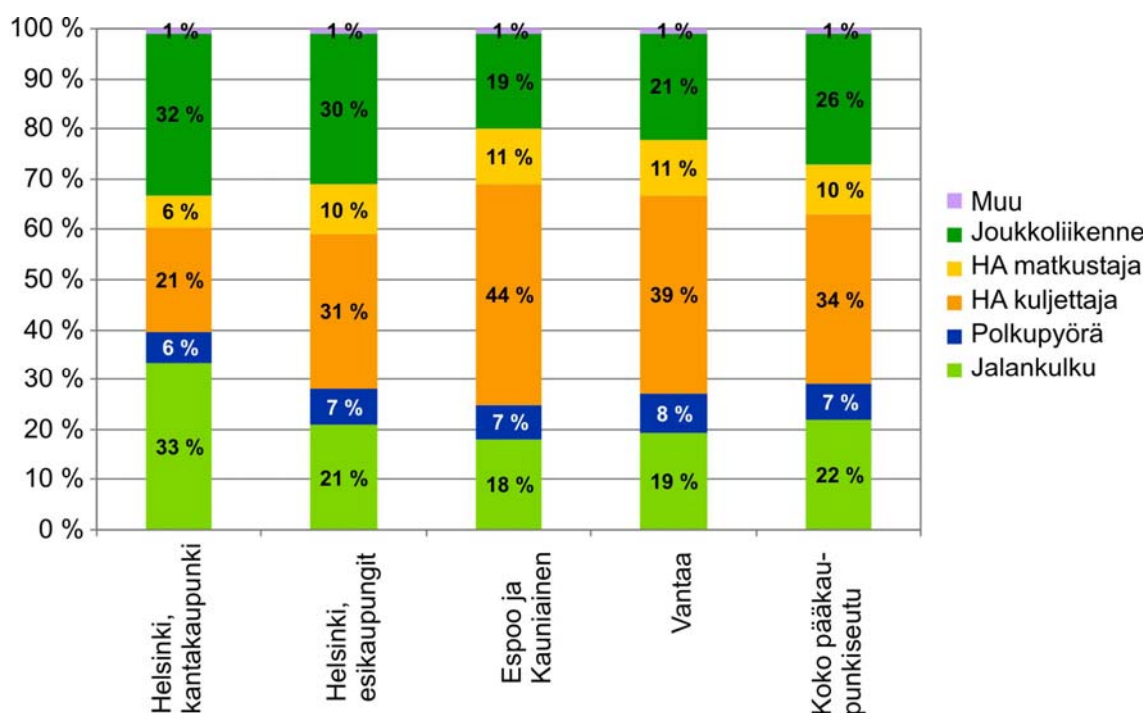
Pyöräliikennemääriä lasketaan vuosittain sekä käsin että 24:ssä konelaskentapisteessä. Neljässä Helsingin konelaskentapisteessä pyöräilijät lasketaan jatkuvasti läpi vuoden. Pyöräliikenteen laskennan yhteydessä on paikoitellen laskettu myös jalankulkijoita, mutta kattavaa laskentatietoa jalankulkijamäärästä ei ole saatavilla. Kesäisin tyypillinen liikennemäärä pyöräteillä on 500–1 000 pp/vrk ja vilkkaimmilla pyöräteillä 2 000–4 000 pp/vrk. Helsingin niemen rajan ylittää vuorokaudessa noin 25 000 polkupyörää.

Lähes kaikki pääkaupunkiseudun asukkaat ovat jalankulkijan perusroolissa eli kävelijänä ainakin silloin tällöin. Hölkkääjinä tai juoksijoina kulkee noin kolmannes, hiihtäjinä neljännes ja sauvakävelijöinä samoin neljännes. Rullaluistelijoita ja lastenvaunujen kanssa kulkevia on noin 13–14 %. Noin 80 % pääkaupunkiseudun asukkaista pyöräilee ainakin joskus. Pyöräilijöistä yli 80 % pyöräilee kesällä kerran tai useammin viikossa ja noin kolmannes päivittäin. Vain kesällä pyöräileviä on pyöräilijöistä noin 80 %. (YTV 2005c.)

2.2 Kulkutapajakauma

2.2.1 Kulkutapajakauma matkaluvun ja -suoritteiden mukaan

Pääkaupunkiseudun viimeisin henkilöhaastatteluaineisto kerättiin 21.8.–9.11.2000. Tutkimuksen perusjoukkona olivat pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 7 vuotta täyttäneet henkilöt. Aineiston perusteella jalankulun kulkutapaosuus on 22 % ja pyöräilyn 7 %. Nämä luvut ovat suhteellisen lähellä valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2004–2005 lukuja (27 % ja 6 %), jotka perustuvat läpi vuoden kerättyyn haastatteluaineistoon. Sekä pyöräilyn että kävelyn kulkutapaosuudet ovat aavistuksen verran kasvaneet vuodesta 1988 vuoteen 2000. Etenkin pyöräilyn määrä vaihtelee suuresti olosuhteiden mukaan. Vuoden 1997 kesällä tehdyn pyöräliikennetutkimuksen tutkimusajankohtana sää oli koko ajan helteinen ja pyöräilyn kulkutapaosuudeksi saatiin jopa 15 %. Suoritteiden mukaan laskettuna kävelyn kulkutapaosuus on vain 5 % ja pyöräilyn 4 %. (YTV 2002a, HLT 2004–2005.)



Kuva 4. Kulkutapajakauma pääasiallisen kulkutavan ja asuinalueen mukaan. (YTV 2002a.)

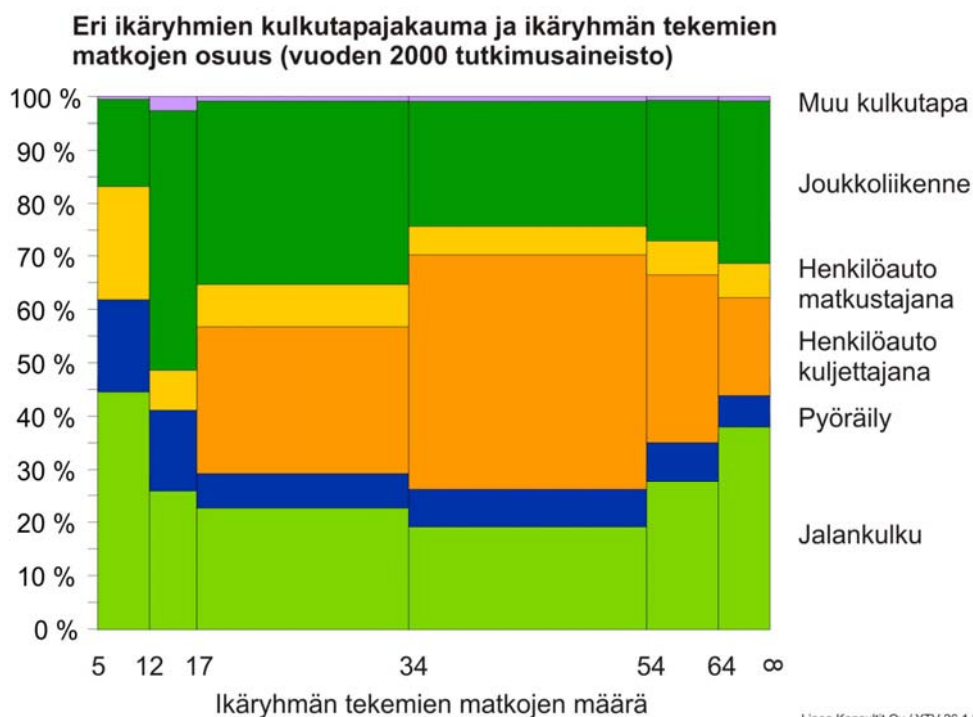
2.2.2 Kulkutapajakauma ja ikäryhmät

Kuvassa 5 on esitetty kulkutapajakauma ikäryhmittäin siten, että ikäryhmän palkin leveys vastaa ikäryhmän tekemien matkojen määrää.

Jalankulun osuus laskee terävästi siirryttäessä 5–12-vuotiaista 13–17-vuotiaiden ikäryhmään. Tällöin nuori alkaa enenevässä määrin liikkua itsenäisesti ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy selvästi. Pyöräilyn kulkutapaosuus säilyy vielä tässä vaiheessa ennallaan.

Siirryttäessä ajokortti-ikään (ikäryhmä 18–34-vuotiaat) pyöräilyn kulkutapaosuus romahtaa ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus laskee selvästi. Vanhemmissa ikäluokissa pyöräilyn osuus pysyy melko vakiona eläkeikään asti. Jalankulun osuus vähenee hieman, mutta alkaa uudelleen kasvaa 54 ikävuoden jälkeen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus vähenee edelleen 35–54-vuotiaiden ryhmässä ja palautuu vain osittain vanhimmissa ikäluokissa.

Nuoret ikäluokat kävelevät ja pyöräilevät selvästi vanhempia enemmän, mutta suurin osa jalankulku- ja pyörämatkoista on aikuisten tekemiä (vihreän ja vastaavasti sinisen alueen pinta-ala).



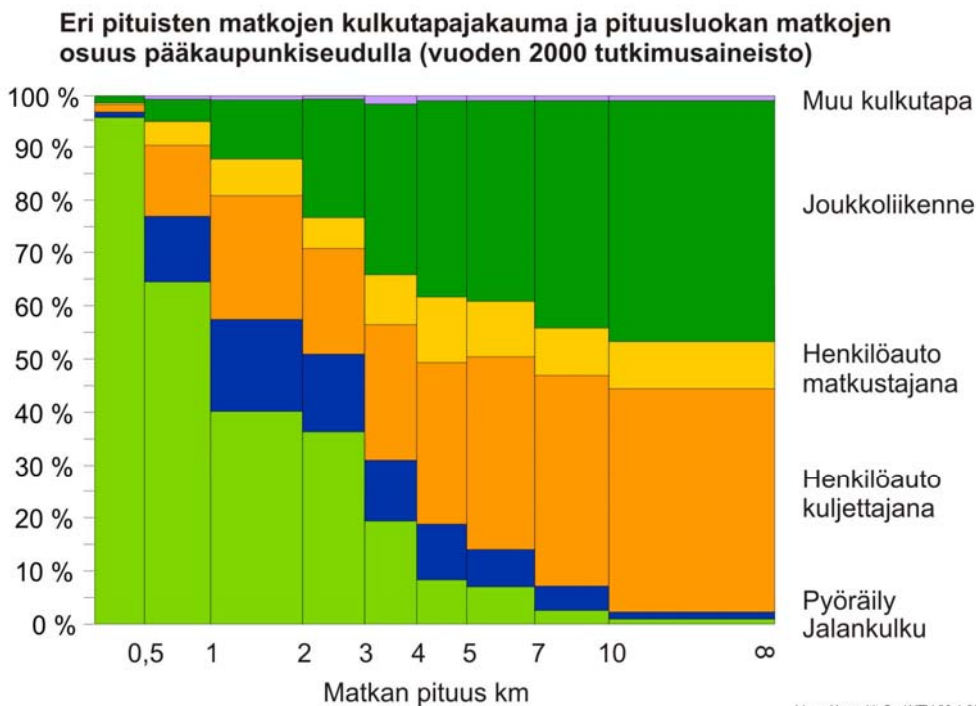
Kuva 5. Kulkutapajakauma ikäryhmittäin. (YTV ja Linea Konsultit Oy 2006.)

2.2.3 Kulkutapajakauma ja matkan pituus

Kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan on esitetty kuvassa 6 siten, että pituusluokan palkin leveys vastaa pituusluokan matkojen määrää. Kuvaan tulee suhtautua suurpiirteisesti, sillä jalankulku- ja pyörämatkojen pituuksia koskevat tiedot ovat tutkimusmenetelmien vuoksi melko epävarmoja. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että pisimmät kävelymatkat lienevät suuressa määrin kuntoilumielessä tehtyjä lenkkejä ja niiden merkitys kulkutapajakauman näkökulmasta on tulkinnanvarainen.

Tulkinnanvaraisuudesta huolimatta jalankululla näyttäisi olevan merkitystä vielä 2–4 kilometrin matkoilla, joten jalankulun toimintasäteenä usein mainittu yksi kilometri saattaa hyvinkin olla aliarvio jalankulun mahdollisuuksia. Pyöräilyn kulkutapaosuus ohittaa jalankulun osuuden vasta noin kolmen tai neljän kilometrin kohdalla.

Kuvan perusteella voidaan arvioida eri kulkutapojen potentiaalia henkilöautomatkojen korvaajaksi. Jalankulun suurimman potentiaalin voidaan arvioida olevan alle 3 kilometrin matkoilla ja pyöräilyn 1–10 kilometrin matkoilla. Joukkoliikenne ja kevyt liikenne ovat suunnilleen yhtä vahvoja noin 4 kilometrin matkoilla, minkä jälkeen joukkoliikenteen merkitys korostuu. Kulkutapajakauman perusteella pyöräilyllä ei voida katsoa olevan kovin suurta potentiaalia enää yli 10 kilometrin matkoilla, vaikka tämän pituiset pyörämatkat eivät mitenkään harvinaisia olekaan.

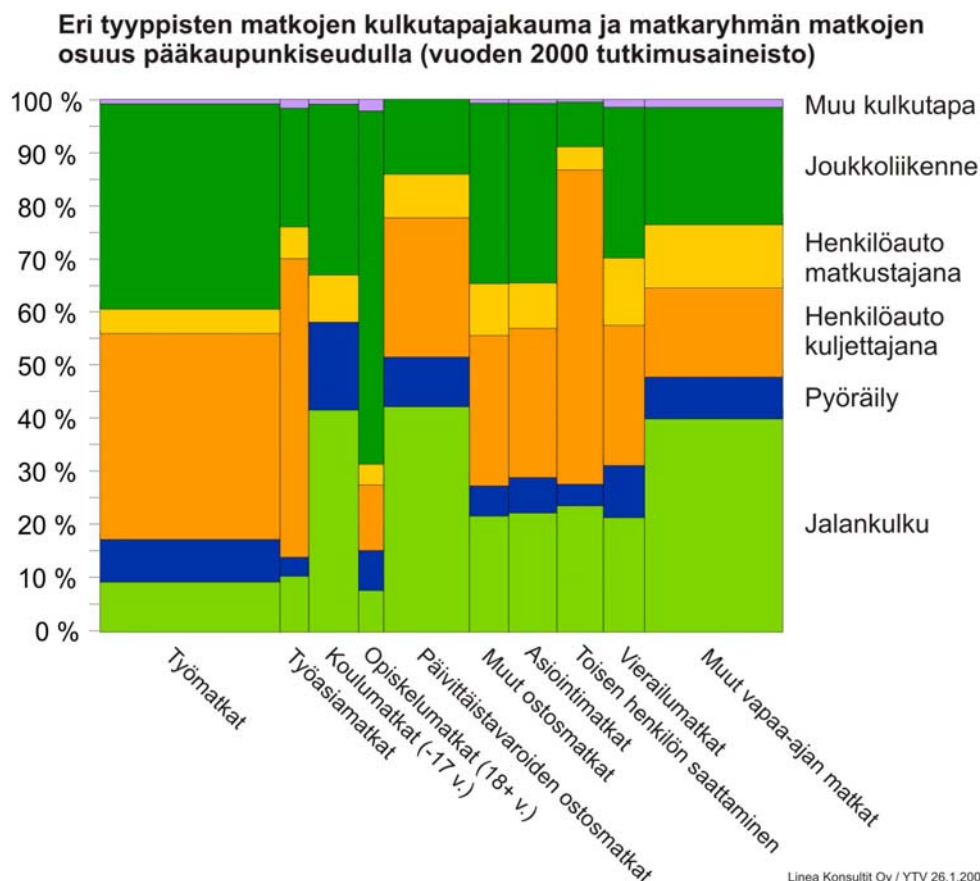


Kuva 6. Kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan. (YTV ja Linea Konsultit Oy 2006.)

2.2.4 Kulkutapajakauma ja matkan tarkoitus

Kulkutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan on esitetty kuvassa 7 siten, että matkan tarkoitusta vastaavan palkin leveys vastaa näiden matkojen määrää.

Jalankulun luonnolliset vahvuudet ovat koulumatkoilla ja vapaa-ajan matkoilla, mutta suurimmillaan jalankulun osuus on päivittäistavaroiden ostosmatkoilla, joilla joukkoliikenne on heikoimmillaan. Kävelten tehtävistä ostosmatkoista voidaan olettaa, että ne suuntautuvat lähikauppaan ja kertaostokset ovat melko pieniä. Pyöräilyn kulkutapaosuus on melko tasainen kaikissa matkaryhmissä, mutta suhteessa jalankulkuun pyörä on selvästi vahvimmillaan työ- ja opiskelumatkoilla. Työmatkoille on tyypillistä, ettei matkan pituuteen ja ajankohtaan voi yleensä vaikuttaa, jolloin pyöräilyn nopeus ja riittävä toimintasäde korostuvat. Vapaa-ajan matkat ovat pyöräilyn ja jalankulun kannalta merkittäviä jo pelkästään matkojen suuren määrän vuoksi.



Kuva 7. Kulkutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan. (YTV ja Linea Konsultit Oy 2006.)

2.2.5 Jalankulku ja pyöräily muiden kulkutapojen täydentäjinä

Pääkaupunkiseudulla tehtiin vuonna 2005 tutkimus, jonka tavoitteena oli selvittää, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät eri kulkutapoja rinnakkain (LVM 2006). Tutkimuksen perusjoukkona olivat pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 18–64-vuotiaat henkilöt.

Tutkimuksessa muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulkutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön. Liikkujaryhmät ja niiden osuudet olivat vannoutuneet autoilijat (12 %), autoilijat (30 %), joukkoliikenteen kanta-asiakkaat (22 %), jalan tai pyörällä kulkijat (14 %) ja kulkutapojen sekakäyttäjät (22 %).

Vaikka pääasiassa jalan tai pyörällä kulkijoiden osuus oli suhteellisen pieni, suurin osa pääkaupunkiseudun asukkaista teki matkoja jalan tai pyörällä vähintään silloin tällöin. Esimerkiksi työmatkoilla jalankulku tai pyöräily oli yleisimmin käytetty kulkutapa vain 9 %:lla vastaajista, mutta jopa 45 % vastaajista teki työmatkansa kävellen tai pyörällä vähintään silloin tällöin. Toisaalta puolet vastaajista ei pyöräillyt ja neljännes ei kävellyt juuri lainkaan. Tutkimusaineisto ei sisältänyt pelkästään ulkoilu- tai kuntoilumielessä tehtyjä kävely tai pyöräilylenkkejä.

Taulukko 5. Jalankulku ja pyöräily pääasiallisena ja täydentävänä kulkutapana. (LVM 2006.)

	Työmatkat	Päivittäis-tavaroiden ostosmatkat	Muut ostosmatkat	Säännölliset harrastusmatkat	Muut vapaa-ajan matkat
Henkilöt, joilla jalankulku tai pyöräily on ainoa pääasiallinen kulkutapa*)	9 %	31 %	8 %	15 %	6 %
Henkilöt, jotka tekevät matkoja jalan tai pyörällä vähintään silloin tällöin	45 %	73 %	47 %	53 %	46 %

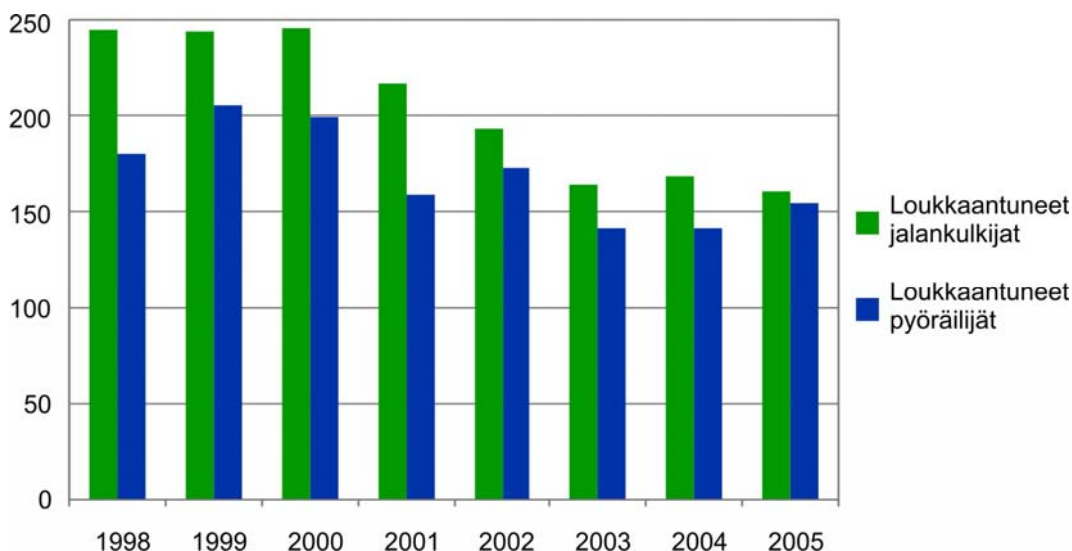
*) Tässä pääasiallinen kulkutapa on kaikkia muita useammin käytetty kulkutapa, joten esimerkiksi vain kesällä pyöräilevät eivät sisälly lukuihin. Myöskään lukuihin eivät sisälly esimerkiksi yhtä usein jalan ja autolla kulkevat.

2.3 Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus

2.3.1 Liikenneturvallisuus

Pääkaupunkiseudulla tapahtui noin 3 700 tieliikenneonnettomuutta vuonna 2004. Onnettomuuksien kokonaismäärä on ollut pääkaupunkiseudulla laskussa 1990-luvun lopulta lähtien. Henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia tapahtuu pääkaupunkiseudulla vuosittain noin 900. Myös näiden määrä on ollut lievästi laskusuuntainen. Pääkaupunkiseudun liikenneonnettomuuksissa on viime vuosina kuollut keskimäärin 25 ihmistä vuosittain. Onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on laskenut vuodesta 2000 noin viidenneksellä ja oli vuonna 2004 noin 1 100. (YTV 2005a.)

Tarkasteltaessa onnettomuuksia kulkutavoittain, eroaa Helsinki pääkaupunkiseudun muista kunnista selkeästi. Tieliikenteessä vuosina 2000–2004 kuolleista jalankulkijoiden osuus oli Helsingissä lähes puolet, kun osuus Espoossa oli 15 % ja Vantaalla vain 7 %. Tieliikenteessä kuolleista pyöräilijöiden osuus oli suurin Vantaalla, missä vuosina 2000–2004 kuolleista pyöräilijöiden osuus oli lähes 20 %, kun osuus Helsingissä ja Espoossa oli 10 %. Loukkaantuneiden osalta tilastojen luotettavuus on heikompi, koska kaikki onnettomuudet eivät tule poliisin tietoon. Voidaan kuitenkin todeta, että onnettomuuksissa loukkaantuneiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät ovat selvästi laskeneet vuodesta 2000 lähtien (kuva 8).



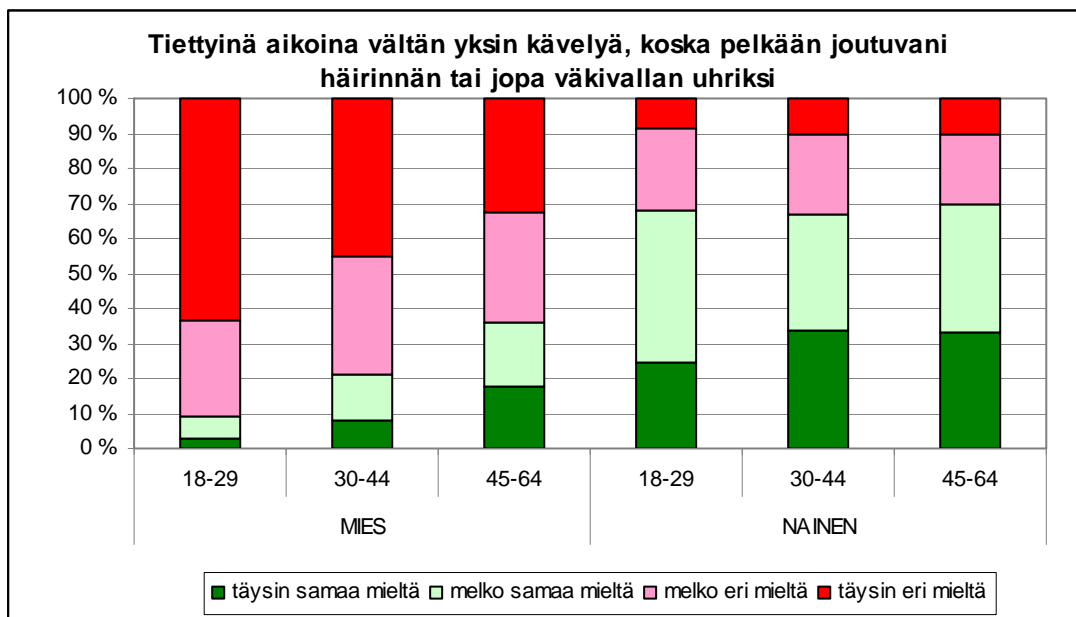
Kuva 8. Onnettomuuksissa loukkaantuneet jalankulkijat ja pyöräilijät pääkaupunkiseudulla vuosina 1998–2005 (Tilastokeskus).

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategiassa on nostettu pääkaupunkiseudun keskeiseksi kevyen liikenteen turvallisuusongelmiksi kevyen liikenteen väylien puutteellisuus sekä kevyen liikenteen käyttäjien huono sääntötuntemus. Autoilijoiden piittaamattomuus säännöistä on osaltaan kevyen liikenteen turvallisuusongelma. (YTV 2005a.)

Valtioneuvosto on tehnyt 9.3.2006 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta vuosina 2006–2010. Päätökseen on koottu liikenneturvallisuussuunnitelmasta tärkeimmät toimenpiteet, joissa valtioneuvoston periaatteellinen kannanotto on tarpeen liikenneturvallisuustyötä tekevien organisaatioiden kannalta. Vuoden 2006 periaatepäätöksessä on erillisenä asiakokonaisuutena mainittu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet asutuskeskuksissa. Tämän mukaan tavoitteena on taajamien ja asuinalueiden liikenteen rauhoittamiseen tähtävien toimenpiteiden jatkaminen, liikenteen tiedotus- ja ohjausjärjestelmien kehittäminen, koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi huomion kiinnittäminen liikennekasvatukseen toteutumiseen opetussuunnitelmien mukaisesti sekä polkupyöräkypärän ja heijastimen käytön edistäminen yhteisellä viestinnällä.

2.3.2 Sosiaalinen turvallisuus

Sosiaalinen turvallisuus vaikuttaa usein merkittävästi kulkutavan, -reitit ja ajankohdan valintaan. Turvattomuuden kokeminen on yleisempää naisilla kuin miehillä, vaikka tosiasiaa miehet joutuvat selvästi naisia useammin aggressioiden ja väkivallan kohteiksi julkisilla paikoilla liikkuessaan. Naisten suurempaan turvattomuuden kokemiseen vaikuttavat heikommät fyysiset mahdollisuudet puolustautua hyökkäyksen uhatessa sekä raiskatuksi tulemisen pelko. Lisäksi naisia kehoitetaan avoimesti ”käyttämään järkeään” liikkumisvalintoja tehdessään, toisin sanoen valitsemaan kulkutavat ja -reitit sekä ajankohdat, joilla häirityksi tulemisen uhka on mahdollisimman vähäinen. Lähes 70 % pääkaupunkiseudun naisista välttää tiettyinä aikoina yksin kävelemistä sosiaalisen turvattomuuden vuoksi (kuva 9). Miehillä vastaava luku on iästä riippuen 10–35 prosenttia.



Kuva 9. Eri-ikäisten naisten ja miesten mielipiteet yksin kävelemisen turvattomuudesta. (LVM 2006.)

Sosiaalisen turvattomuuden kokeminen liitetään selvästi useammin kävelyyn kuin pyöräilyyn. Esimerkiksi lasten keskuudessa tehdyissä tutkimuksissa on ilmennyt, että pyöräily koetaan turvallisiksi siksi, että uhkaavassa tilanteessa pyöräilijän pakenemismahdollisuudet ovat paremmat kuin jalankulkijan (Jääskeläinen 2003).

Jalankulku- ja pyöräily-ympäristössä sosiaalinen turvattomuus yhdistetään usein pimeisiin, epäsiisteihin ja yksinäisiin paikkoihin. Turvattomiksi koetaan esimerkiksi pimeät alikulkutunnelit, joukkoliikenteen asemat, laajat aukeat paikat ja toisaalta hyvin suojaisat paikat, joissa kulkijat ovat piilossa muiden liikkujien katseilta. Turvattomuuden kokeminen vaihtelee myös asuinalueen tyypin ja kaupunginosan mukaan (LVM 2004d, Tuominen 2005).

2.4 Joukkoliikenteen liityntäliikenne

Pääkaupunkiseudulla on pyörien liityntäpysäköintipaikkoja noin 5 500, joista 75 prosenttia sijaitsee Helsingissä. Kaikilla pääkaupunkiseudun rautatieliikenneasemilla on liityntäpysäköintipaikkoja pyörille. Selvästi suurimpina erottuvat Malmi, Puistola ja Tikkurila, joissa paikkoja on yli 350. Lisäksi yli 100 paikkaa on Helsingin rautatieasemalla, Espoon keskuksesta, Leppävaarassa, Oulunkylässä ja Pukinmäessä. Itä-Helsingin metroasemilla on Kuloaarta ja Siilitietä lukuun ottamatta yli 100 pyöräpaikkaa. Kantakaupungin metroasemilla pyöräpaikkoja on selvästi vähemmän. Linja-autoasemilta pyöräpysäköintimahdollisuudet puuttuvat yleensä kokonaan. (YTV 2003.)

Käyttöasteiltaan ylikuormittuneita rautatieliikenneasemia olivat Pasila (179 %), Helsingin rautatieaseman asema-aukio (140 %) ja Korso (111 %). Metroasemien osalta kolme vilkkainta pyörien liityntäpysäköintiasemaa olivat Ruoholahti (104 %), Kamppi ja Hakaniemi (83 %). Liityntä-pysäköintistrategian mukaan liityntäpyöräpysäköinnin määrää asemilla on vaikea arvioida, koska pyöriä pysäköidään myös järjestettyjen paikkojen ulkopuolelle. (YTV 2003.) Toisaalta joillakin asemilla pyöräpaikkoja käytetään muuhunkin pysäköintiin kuin liityntäpysäköintiin.

Kävelyn merkitystä ja ongelmia joukkoliikenteen liityntäliikennemuotona ei ole juurikaan arvioitu. Henkilöhaastattelututkimuksen 2000 perusteella voidaan arvioida, että kävely on osa noin 90 %:a joukkoliikennematkoista. Henkilöhaastattelujen perusteella pyöräily näyttäisi olevan osa joukkoliikennematkaa vain muutamassa prosentissa joukkoliikennematkoja.

Liityntäpyöräpysäköinnin keskeinen ongelma on pysäköintimahdollisuuksien laatu säänsuojan, ilkvallan ja varastamisen suhteen. Asukkaat pitävät runkolukittavien telineiden lisäämistä tärkeimpänä keinona parantaa pyöräpysäköintiä joukkoliikenneasemilla. (YTV 2005c.)

Pysäköinnin ohella liityntäliikenteen kehittämisen tulee kattaa jalankulku- ja pyöräily-yhteydet keskeisille joukkoliikenneasemille.

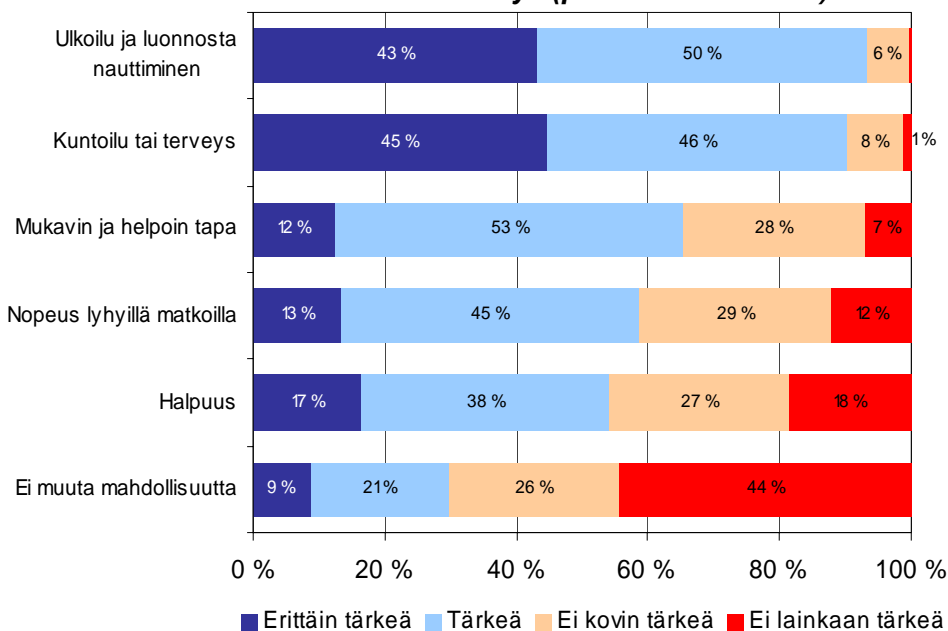
2.5 Asukkaiden näkemykset pyöräilystä ja jalankulusta

2.5.1 Jalankulun ja pyöräilyn motiivit ja esteet

Tärkeimpiä jalankulun ja pyöräilyn motiiveja ovat ulkoilu ja luonnosta nauttiminen sekä liikunta ja terveellisyys. Tämä havainto on toistunut useissa tutkimuksissa. Pyöräilyn osalta tärkeitä motiiveja ovat myös riippumattomuus aikatauluista ja nopeus. Kevyen liikenteen haastattelututkimuksen (YTV 2005c) puhelinhaastattelun tulokset on esitetty *kuvissa 10 ja 11*. Saman tutkimuksen internet-kyselyssä tulokset olivat samansuuntaisia, mutta pyöräilyn osalta nopeus lyhyillä matkoilla koettiin yhtä tärkeäksi kuin pyöräilyn kolme muuta kärkimotiivia. Internet-kyselyn vastaajat lienevät keskimääräistä aktiivisempia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Internet-kyselyssä edellä mainittuja motiiveja pidettiin puhelinhaastattelua useammin erittäin tärkeinä.

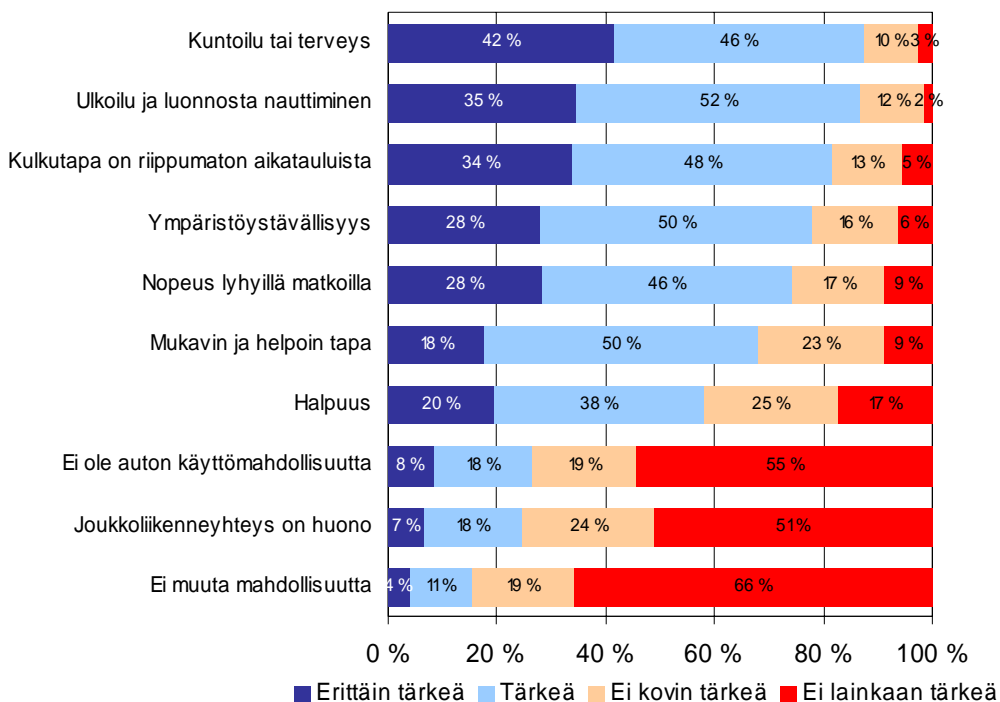
Pääkaupunkiseudulla tehdyssä tutkimuksessa jalan ja pyörällä kulkiessa saatu liikunta oli voimakas kevyen liikenteen käyttöön kannustava motiivi jopa vannoutuneiden autoilijoiden keskuudessa. Ympäristöseikkojen merkitys kulkutavan valinnassa oli selvästi vähäisempi. Matkan hinnalla ei ollut merkitystä autoilijoille, mutta se vaikutti muiden liikkujaryhmien (ml. jalan tai pyörällä kulkijat) valintoihin. (LVM 2006.)

Jalankulun motiivien tärkeys (puhelinhaastattelu)



Kuva 10. Jalankulun motiivien tärkeys. (YTV 2005c.)

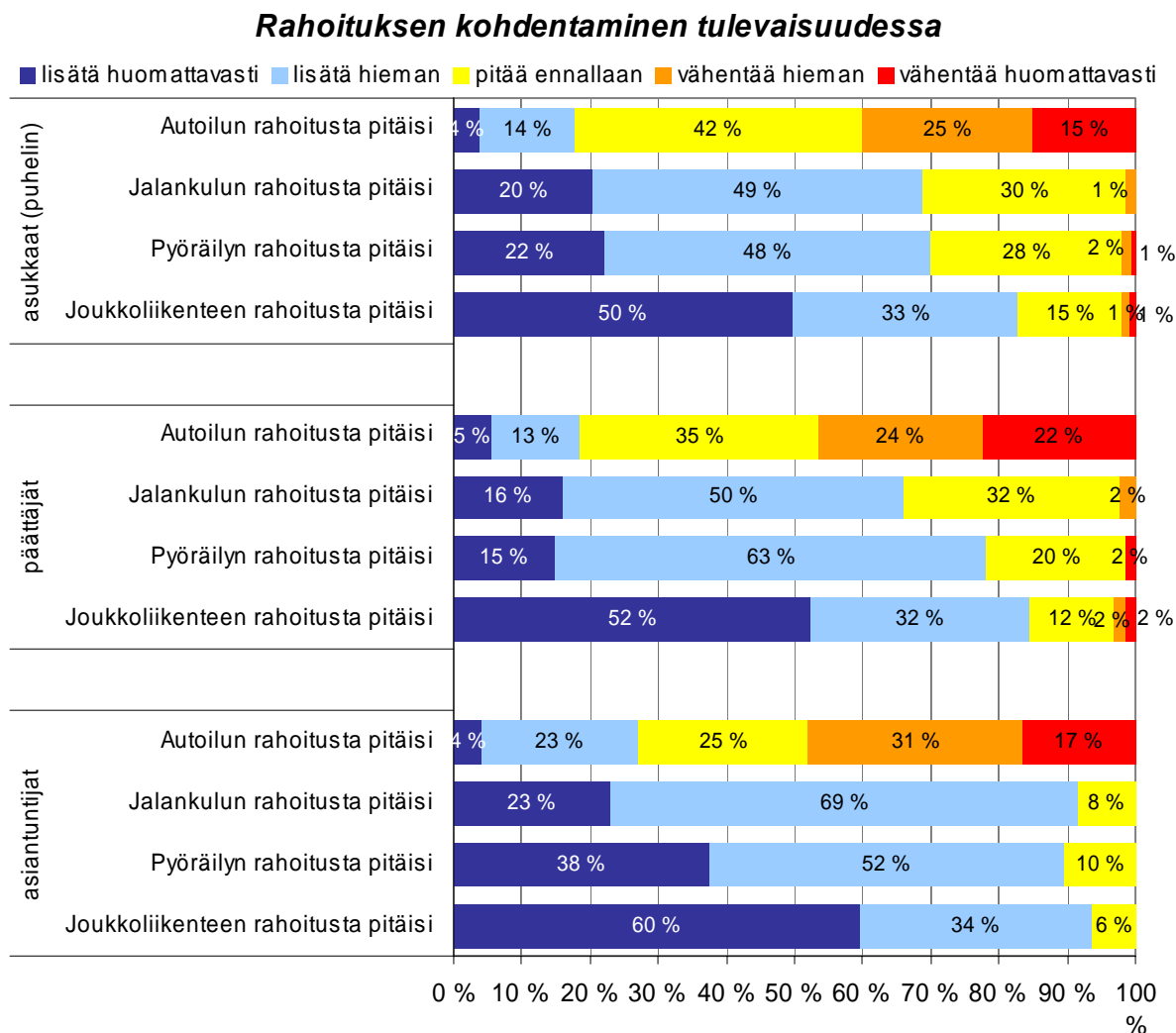
Pyöräilyn motiivien tärkeys (puhelinhaastattelu)



Kuva 11. Pyöräilyn motiivien tärkeys. (YTV 2005c.)

2.5.2 Tavoitteet ja kehittämiskohteet

Liikenteeseen tulevaisuudessa kohdistuvan rahoituksen osalta selvä enemmistö asukkaista, päättäjistä ja asiantuntijoista on sitä mieltä, että rahoitusta kestäviin kulkumuotoihin (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) tulisi lisätä (kuva 12). Asiantuntijat ovat valmiita lisäämään kestäviin kulkumuotoihin kohdistuvaa rahoitusta jonkin verran muita ryhmiä enemmän. Päättäjät puolestaan eivät pidä jalankulun tai pyöräilyn rahoituksen kasvattamista aivan yhtä tärkeänä kuin muut ryhmät. Noin viidenneksen mielestä autoilun rahoitusta tulisi tulevaisuudessa vähentää huomattavasti. Päättäjät ovat valmiimpia vähentämään autoilun rahoitusta huomattavasti. (YTV 2005c.)



Kuva 12. Rahoituksen kohdistamistavoite tulevaisuudessa. (YTV 2005c.)

Selvä enemmistö oli sitä mieltä, että jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuksia liikenteestä tulisi nostaa ainakin vähän. Vastaaajaryhmästä riippuen joukkoliikenteen osuutta halusi kasvattaa merkittävästi 53–75 % vastanneista, pyöräilyn osuutta 41–52 % ja jalankulun osuutta 33–48 %. (YTV 2005c.) Kestävien kulkumuotojen käytön lisäämistä siis kannatettiin, mutta kestävien kulkumuotojen rahoituksen lisäämisen suhteen oltiin maltillisempia. Asukkaiden osalta tämä saattaa johtua siitä, että vastaajien on ollut vaikea mieltä jalankulun tai pyöräilyn rahoituksen sisältöä tai merkitystä.

Asukkailta kysyttäessä jalankulun osalta tärkeimmiksi edistämiskeinoiksi nousivat lasten liikennekasvatuksen lisääminen, jalkakäytävien ja kävelyteiden rakentaminen, talvikunnossapidon parantaminen (auraus, hiekoitus) sekä jalankulun liikenneturvallisuuden parantaminen,

joita vähintään 90 % vastaajista piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä. Vähiten tärkeinä keinoina pidettiin korotettujen suojateiden ja risteysalueiden rakentamista, kävelykeskustojen ja -alueiden rakentamista sekä jalankulkureittien viihtyisyyden parantamista. Näitä kuitenkin piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä vajaa kaksi kolmannelta vastaajista eli vähiten tärkeätkään keinot eivät ole merkityksettömiä. (YTV 2005c.)

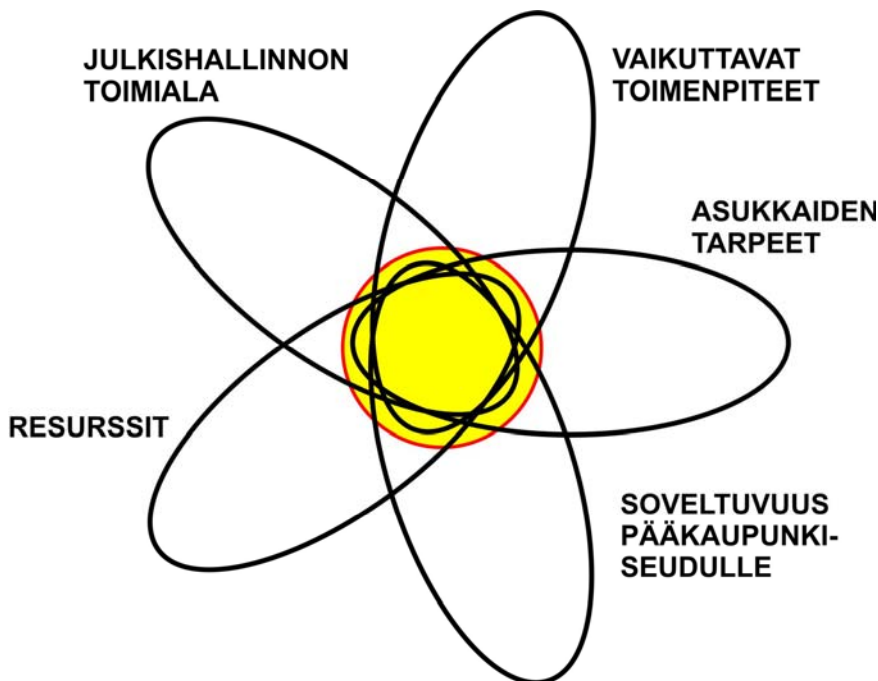
Pyöräilyn edistämiskeinoista viideksi tärkeimmäksi nousivat pyöräilyopetuksen ja liikennevalistuksen lisääminen kouluissa, kevyen liikenteen huomioon ottamisen sisällyttäminen paremmin autoilijoiden ajokoulutukseen ja liikennevalistukseen, pyöräilyn turvallisuuden parantaminen, yhtenäisen pyöräilyverkon luominen rakentamalla lisää pyöräteitä, siltoja ja -tunneleita sekä pyöräteiden kunnossapidon parantaminen. Näitä piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä vähintään 80 % vastanneista. Vähiten tärkeinä keinoina pidettiin pyöräilyvarusteiden vuokrausta (esim. tavaran ja lasten kuljetuskärryt) sekä tiedotuksen ja markkinoinnin lisäämistä. Näitä piti erittäin tärkeinä tai tärkeinä runsas kolmannes vastaajista. (YTV 2005c.)

Vuonna 1999 laaditun pyöräliikenteen kehittämistä Helsingin keskustassa käsittelevän selvityksen yhteydessä suoritetun kyselyn mukaan ikävimmät pyöräilyolosuhteisiin liittyvät asiat keskustassa olivat pyöräteiden osalta niiden puutteellisuus tai niiden loppuminen kesken, erilaisten esteiden osalta jalankulkijat pyöräteillä ja tietyt tai rakennustyömaat sekä yleisesti liikenteen osalta autoilijoiden ja myös muiden pyöräilijöiden liikennekäyttäytyminen (Voltti 1999.). Liikennekäyttäytyminen nousi esille myös vuoden 2004 tutkimuksessa.

3 Strategian tavoitteet ja painopisteet

Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiana on sekä kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen että kevyen liikenteen markkinointi ja sen imagon kehittäminen kaupunkilaiseen elämäntapaan kuuluvana hyötyliikunnan ja matkanteon muotona.

Jalankulun ja pyöräilyn edistämisen strategia pääkaupunkiseudulla perustuu asukkaiden tarpeisiin sekä seudun liikenteellisiin, yhdyskuntarakenteellisiin ja hallinnollisiin ominaispiirteisiin. Strategian taustalla on lisäksi tutkimustieto, jonka perusteella on selvitetty erilaisten toimintatapojen tehokkuutta ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttamisessa ja liikkumisympäristön kehittämisessä. Strategian laatimisessa on myös otettu huomioon käytettävissä olevat resurssit. Eri alaotsikoiden ja painopistealueiden alla strategia on konkretisoitu kehittämissuunnitelmaksi.



Kuva 13. Strategian muodostamisen periaate.

Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiassa on määritelty sekä laadulliset että määrälliset tavoitteet.

Laadulliset tavoitteet

Jalankulku ja pyöräily ovat suosittuja itsenäisenä kulkutapana, hyötyliikuntana ja luontevana osana matkaketjuja. Jalankulkuympäristöt ovat kaikille väestöryhmille esteettömiä ja toimivia, viihtyisiä ja miellyttäviä paikkoja olla ja liikkua. Pyöräilyolosuhteet ovat sellaiset, että useimmat ihmiset kokevat pyöräilyn turvalliseksi, sujuvaksi ja houkuttelevaksi liikkumistavaksi koko pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseutu on valtakunnallisesti tunnettu esimerkkinä kevyen liikenteen kulttuurin hyvästä kehityksestä ja kevyen liikenteen liikennepoliittinen asema on vahva.

Määrälliset tavoitteet

Pyöräiliikenteen määrä kaksinkertaistuu vuoteen 2020 mennessä vuoden 2005 tasosta. Jalankulkijoiden määrä pääkaupunkiseudun kaupunginosakeskuksissa kasvaa havaittavasti. Jalankulun ja pyöräilyn henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät YTV:n liiketurvallisuusstrategian mukaisesti.

Määrällisten tavoitteiden saavuttamiseksi liikkumiskäyttötymisen on muututtava. Jalankulun ja pyöräilyn määrä voi kasvaa kulkutapaa vaihdettaessa tai siten, että syntyy kokonaan uusia omin voimin tehtyjä matkoja. Molemmat muutokset ovat tavoiteltavia ja tarpeellisia.

Jalankulku ja pyöräily tulee ottaa ensisijaisesti huomioon aina kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa. Valtaosa jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämisestä sekä ylläpidosta ja näihin kulkutapoihin liittyvästä tiedottamisesta ja markkinoinnista tapahtuu kuntien ja muiden toimijoiden jokapäiväisen toiminnan puitteissa.

Painopistealueet ovat vaativat perustellusti erityistä huomiota. Painopistealueet ja niiden pohjalta esiin nostetut keskeiset kehittämistoimenpiteet ja toimintaperiaatteet voivat olla päivittäistä toimintaa ohjaavia painotuksia tai ajallisesti rajattavissa olevia kehittämishankkeita. Painopistealueita ei ole asetettu tärkeysjärjestykseen. Ne eivät myöskään ole kattava kuvaus jalankulun ja pyöräilyn kannalta tarpeellisista toimista eikä toiminnan tule rajoittua niihin.

Strategian painopistealueet

Liikenneturvallisuus. Jalankulkijat ja pyöräilijät liikkuvat liikenteessä ilman kulkuneuvon tarjoamaa suojaa. Onnettomuusriskin vähentäminen on paitsi itseisarvo, myös edellytys jalankulun ja pyöräilyn lisääntymiselle. Asukkaiden toiveissa turvallisuuden parantaminen on etusijalla.

Esteettömyys ja sosiaalinen turvallisuus. Väestön ikääntyminen ja heikkenevä yleiskunto ovat väestörakenteen osalta keskeisiä muutoksia tulevaisuuden toimintaympäristössä. Turvattomuuden tunne etenkin naisilla ja lasten liikkumismahdollisuudet ovat olleet voimakkaasti esillä asukkaiden mielipiteissä. Esteetön liikennejärjestelmä tukee kaikkien väestöryhmien itsenäistä ja yhdenvertaista suoriutumista ja tasa-arvoista osallistumista yhteiskunnan toimintaan.

Liityntäliikenne. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on pääkaupunkiseudulla ainutlaatuisen suuri. Suurimmassa osassa pääkaupunkiseutua liikkumistarpeet ovat täytettävissä kulkemalla jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Nämä kestävät kulkutavat täydentävät toisiaan ja yhdessä mahdollistavat autosta riippumattoman elämäntavan.

Työmatkapyöräily. Liikennejärjestelmätason ongelmat, kuten autoliikenteen kasvu ja ruuhkautuminen, korostuvat aamu- ja iltahuippuuntien aikana. Työmatkat ovat seudulla usein pitkäköjä käveltäviksi, mutta kuitenkin hyvin pyöräiltävissä. Työmatkoilla on usein tarkka aikataulu, jolloin pyöräily on nopeana kulutapana potentiaalinen henkilöautoliikenteen korvaaja. Terveydelliset hyödyt korostuvat työmatkojen kaltaisilla säännöllisillä matkoilla.

Vanhentuneen infrastruktuurin parantaminen. Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuuri on seudulla varsin kattava. Valtaosa kävelystä ja pyöräilystä tapahtuu vuosikymmenien kuluessa rakennetuilla väylillä ja alueilla. Pyrittäessä yhtenäiseen laatutasoon painopisteenä on aiemmin rakennettujen kevyen liikenteen väylien ja ympäristöjen laatutason nostaminen.

Markkinointi. Jalankulkua ja pyöräilyä ei ole tavoitteista huolimatta markkinoitu pääkaupunkiseudulla juurikaan valtakunnallisia kampanjoita ja ulkoilu- ja pyöräilykartan jakelua lukuun ottamatta. Markkinoinnin kehittämiseen tähtääviä toimenpide-ehtotuksia ei ole pystytty toteuttamaan. Jalankulun ja pyöräilyn markkinointi on sisällöllisesti, hallinnollisesti ja rahoituksen kannalta erittäin haastava tehtävä, josta suoriutuminen edellyttää erityisen huomion kiinnittämistä asiaan.

Keinot tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty kehittämissuunnitelmassa, jonka laadinnassa painopistealueet on otettu korostetusti huomioon.

4 Kehittämisohjelma

4.1 Yleistä

Kehittämisohjelmassa on kuvattu, miten strategian tavoitteet pyritään saavuttamaan. Käytävissä olevien toimenpiteiden kirjo on laaja ja ulottuu useiden hallinnonalojen ja toimijoiden piiriin. Kehittämisohjelmaa laadittaessa on pyritty seudullisiin, konkreettisiin ja toteutettavissa oleviin **kehittämishankkeisiin**. Soveltuvien osin kehittämishankkeet on edelleen tarkennettu yksityiskohtaisiksi **hankeohjelmiksi**. Kehittämishankkeiden ohella on esitetty **toimintaperiaatteita** silloin, kun tärkeäksi katsottua toimintaa ei voida ajallisesti tai muulla tavoin rajata konkreettiseksi hankkeeksi. Kehittämisohjelman yhteenveto on esitetty *liitteessä 1*.

Infrastruktuuria kehittämällä pyritään luomaan liikkumisympäristö, joka mahdollistaa ja tekee miellyttäväksi kestävien kulkutapojen suosimisen ja kannustaa jalankulkuun ja pyöräilyyn. Infrastruktuuritoimenpiteillä ja niitä tukevilla muilla toimenpiteillä, kuten tiedotuksella, poistetaan jalankulun ja pyöräilyn esteitä. Tutkimustulokset ja kansainvälinen vertailu tukevat oletusta, että kevyen liikenteen infrastruktuurin kehittäminen lisää jalankulku- ja pyörämatkoja.

Infrastruktuurin kehittämisen lähtökohtana ovat ihmisten tarpeet: toimenpiteet kohdistetaan sellaisille alueille ja reiteille, joihin kohdistuu eniten liikkumistarpeita, jolloin niiden vaikuttavuus on mahdollisimman suuri. Laadullisella kehittämisellä pyritään vastaamaan väestörakenteen ja muun toimintaympäristön muutoksiin ja liikkujien kasvaviin vaatimuksiin ympäristön laadun suhteen.

Vaikka erilaisten pienten toimenpiteiden toteuttaminen ja jatkuva päivittäinen suunnittelu-, rakentamis-, ylläpito- ja muu toiminta on kevyen liikenteen edistämisen kannalta keskeistä, tämän aihepiirin yksityiskohtainen käsittely on tarkoituksella jätetty vähemmälle huomiolle. Viimeaikainen tutkimus ja kehittämistoiminta, esimerkiksi Jaloin- ja Elsa-hankkeet, on käsitelty kevyen liikenteen edistämisen toimenpidevalikoimaa huomattavan laajasti, eikä näiden asioiden toistamista tässä strategissa ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi. Yksityiskohtaisen käsittelyn sijaan on pyritty esittämään rajallinen määrä selkeitä seudullisia toimia, joiden avulla pyritään tukemaan kuntia ja muita toimijoita, joiden vastuulle käytännön toimenpiteet valtaosin kuuluvat.

Markkinoinnilla pyritään vaikuttamaan ihmisten asenteisiin, korostamaan kevyen liikenteen olosuhteiden hyvää tasoa pääkaupunkiseudulla ja tätä kautta vahvistamaan kevyen liikenteen käytön motiiveja ja lisäämään kevyen liikenteen määrää. Tiedotuksella pyritään helpottamaan olemassa olevan infrastruktuurin ja palvelujen käyttöä ja edistämään hyvää liikennekäyttäytymistä.

Viime kädessä tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa keskeisesti se, miten eri kulkutapojen tarpeita painotetaan investointeja ja kaupunkitilan käyttöä suunniteltaessa ja näistä päätettäessä.

4.2 Jalankulun ja pyöräilyn verkkotasot ja keskuksat

4.2.1 Seutu- ja pääraittiverkot

Seutuverkko yhdistää aluekeskukset ja muut tärkeimmät keskuksat toisiinsa ja Helsingin keskustaan sekä toimii lisäksi pääsisääntuloreitteinä seudun ulkopuolelta. Se on muodostettu osasta kuntien pääverkkoa. Seutuverkon pituus on noin 530 km, mistä 460 km on valmista raittia, 55 km rakennettavaa raittia ja 12 km seutuverkon osia, joilla pyöräily tapahtuu kadun ajoradalla.

Kuntien sisäinen pääverkko yhdistää kaupunginosia pää- ja paikalliskeskuksiin sekä toisiinsa. Pääraitit kuljettavat pyöräilyn päävirrat isoille työpaikka-alueille, liikekeskuksiin, joukkoliikenneterminalleihin ja virkistysalueille. Seutu- ja pääraitiston tiheys on noin 400–600 m. Kuntien sisäisen pääverkon pituus ilman seutuverkkoon kuuluvia osia on noin 620 km, mistä 460 km on valmista raittia, 130 km rakennettavaa raittia ja 26 km pääverkon osia, joilla pyöräily tapahtuu ajoradalla.

Paikallisverkko, johon kuuluvat alue- ja lähiverkot, täydentää seutu- ja pääverkkoa. Alueverkko johtaa liikenteen pääverkolle, yhdistää vierekkäisiä kaupunginosia toisiinsa ja palvelee alueen sisäisinä pääyhteyksinä. Lähiverkko palvelee paikallista lyhytmatkaista liikennettä. Esimerkiksi naapurustossa tai leikkikentillä käynnit tapahtuvat yleensä lähiverkkoa pitkin.

Seutu- ja pääraittiverkot on laadittu ensisijaisesti pyöräilyn näkökulmasta, mutta niiden kehittämisessä myös jalankulkijat otetaan huomioon. Seutu- ja pääraittiverkkojen kehittämisen tavoitteena on, että kukin verkkotaso on standardiltaan yhtenäinen, ja ne täydentävät toisiansa muodostaen käyttäjälle selkeän, helpokäyttöisen ja turvallisen verkoston.

Pääkaupunkiseudun kevyen liikenteen seutu- ja pääverkko on jo nykyisellään varsin kattava. Strategia keskittyy väylien laadun parantamiseen ja reittien jatkuvuuden varmistamiseen. Uusien väylien, alikulkujen ja siltojen rakentamisella pyritään täydentämään olemassa olevaa verkkoa etenkin sujuvien ja turvallisten pyöräily-yhteyksien varmistamiseksi eri alue- ja kaupunkikeskusten välillä. Väyliä rakennetaan lisäksi taajama-alueille kohteisiin, joista niitä puuttuu ja joissa jalankulku ja pyöräily on tarpeen erottaa autoliikenteestä. Verkkoa laajennetaan lähinnä uusille kaavoitettaville ja intensiivisen täydennysrakentamisen alueille.

Seutu- ja pääraittiverkot on kuvattu *liitteissä 2 ja 3*. Esitetyn seutu- ja pääraittiverkon ohjevuosi on 2015. Ohjevuoden jälkeen rakennettavien uusien alueiden myötä syntyy yhteystarpeita, jotka eivät ole mukana verkossa.

Seutu- ja pääraittiverkon puuttuvat osuudet on ohjelmoitu toteutettavaksi Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) ensimmäisellä kaudella 2007–2015 (II kausi 2016–2030). Ensimmäisen viiden vuoden aikana toteutettavien hankkeiden ajoitus ja rahoitustarve on määritelty vuosittain (1. jakso 2007–2011) ja loput hankkeet on käsitelty ryhmänä (2. jakso 2012–2015). Hankkeiden ajoitus on laadittu lähinnä kuntien näkemyksen pohjalta.

Ensimmäisen jakson rahoitustarve on 14,7 milj. euroa ja toisen jakson 21,0 milj. euroa. Yksityiskohtainen hankeohjelma on esitetty *liitteessä 7*. Rahoitustarve käsittää erilliset kevyen liikenteen hankkeet, joiden lisäksi seutu- ja pääraittiverkon osia toteutetaan muun rakentamisen yhteydessä osana laajempia hankkeita. Lisäksi on otettava huomioon, että seutu- ja pääraittiverkon rinnalla on rakennettava myös paikallisverkkoa.

Seutu- ja pääraittiverkon laadun parantaminen on ohjelmoitu toteutettavaksi vuosittain reitti-kohtaisesti. Pieniä parannustoimenpiteitä sisältävien reittikohtaisten parannussuunnitelmien rahoitustarve on 2,7 milj. euroa vuoteen 2015 mennessä. Reittikohtaisten parannussuunnitelmien ohella on parannettava myös paikallisverkkoa.

KEHITTÄMISHANKKEET

Rakennetaan seutu- ja pääraittiverkot valmiiksi erillisen hankeohjelman (liite 7) mukaisesti vuoteen 2015 mennessä. Seutu- ja pääraittiverkon rakentamishankkeista vastaavat pääkaupunkisedun kunnat ja Tiehallinto omien väyliensä osalta. Hankeohjelman mukaisten hankkeiden rakennuskustannuksiksi on arvioitu 35,7 milj. euroa. Hankeohjelman lisäksi seutu- ja pääraittiverkon osia toteutetaan osana laajempia rakentamishankkeita.

Seuturaittiverkon vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan laatimalla ja toteuttamalla reittikohtaisia parannussuunnitelmia erillisen hankeohjelman (liite 6) mukaisesti. Parannussuunnitelmat laaditaan soveltaen Jaloin-hankkeessa "Itäväylän seuturaitin parantaminen" käytettyä menettelyä. Suunnittelun käynnistämisestä vastaa kunta/kunnat ja suunnitteluun osallistuu Tiehallinto. Reittikohtaisen parannussuunnitelman toteutuskustannukset ovat arviolta 5 000–20 000 euroa/km. Hankeohjelman kokonaiskustannukset ovat 2,7 milj. euroa vuoteen 2015 mennessä. Hankeohjelman laadinnassa on pyritty siihen, että ohjelma olisi realistinen odotettavissa olevien resurssien puitteissa. Todellinen parantamistarve on esitettyä ohjelmaa laajempi.

4.2.2 Seudullinen ulkoilureittiverkko

Seudullinen ulkoilureittiverkko on kaupunkien pääulkoilureiteistä muodostettu yhtenäinen reitistö. Pääulkoilureitit ovat ulkoiluteitä tai muita kevyen liikenteen väyliä, jotka yhdistävät virkistysalueita toisiinsa ja aluekeskuksiin. Reitistö on suunniteltu siten, että se on sekä jatkuva että hyvin virkistyskäyttöön soveltuva. Verkko palvelee toisaalta pitkämatkaista ulkoilua, esimerkiksi pyöräretkeilyä, ja toimii toisaalta viihtyisänä kevyen liikenteen yhteytenä ulkoilualueille ja ulkoilualueiden sisällä.

Seudullinen ulkoilureittiverkko ei kata kaikkia paikallisesti tärkeitä tai vilkkaita reittejä vaan painottuu seudullisesti merkittäviin pitkiin ja jatkuviin yhteyksiin. Seudullisen ulkoiluverkon pituus on yhteensä noin 780 km, josta virkistysympäristössä on 600 km ja muualla 180 km. Lisäksi on esitetty yhteystarpeita kehyskunnissa.

Suomessa on lisäksi valtakunnallinen pyörämatkailureitistö, joka palvelee pääasiassa pidempimatkaista pyöräretkeilyä. Pääkaupunkiseudulla siihen kuuluu Helsingin keskustasta lähtevät kuusi säteittäistä reittiä sekä Kehä III:n suuntainen poikittaisreitti. Pyörämatkailureitien verkosto on määritelty siten, että se tarjoaa erityisesti ulkoiluun ja virkistykseen soveltuvia viihtyisiä pyöräily-yhteyksiä. Opastetut matkailureitit kulkevat pääkaupunkiseudulla sekä seutu- ja pääraitteja että ulkoiluteitä pitkin.

Seudullisen ulkoilureittiverkon kehittämisen tavoitteena on jatkuva ja hyvin virkistyskäyttöön soveltuva ulkoilureitistö. Seudullinen ulkoilureittiverkko tulee rakentaa valmiiksi vuoteen 2020 mennessä. Seudullinen ulkoilureittiverkko on kuvattu *liitteessä 4*, joka korvaa Seudullisessa ulkoilureittisuunnitelmassa (YTV 2002b) esitetyt kartat 1–4. Seudullisen ulkoilureittiverkon toteuttamisohjelma päivitetään vastaamaan päivitettyä verkkoa ja päivitetystä toteuttamisohjelmasta laaditaan erillinen muistio. Seudullisen ulkoilureittiverkon hankkeet ovat osittain samoja kuin seutu- ja pääraittiverkon hankkeet.

KEHITTÄMISHANKE

Päivitetään seudullisen ulkoilureittiverkon toteuttamisohjelma ja rakennetaan seudullinen ulkoilureittiverkko valmiiksi ohjelman mukaisesti vuoteen 2020 mennessä. Toteuttamisohjelman päivittämisestä vastaa YTV. Seudullisen ulkoilureittiverkon rakentamishankkeista vastaavat kunnat ja Tiehallinto omien väyliensä osalta.

4.2.3 Jalankulkukaupungin kävelykeskukset

Jalankulun osalta tavoiteverkon vastine on kävelykeskukset, jotka ovat ns. jalankulkukaupungin keskeisimpiä kohteita. Jalankulkukaupunki on aiemmin (YTV 1999) määritelty paikkatietotarkasteluna sen perusteella, kuinka kattavasti asukkaiden päivittäin tarvitsemat palvelut sijaitsevat 500 tai 1 000 metrin etäisyydellä asunnosta. Tällaista tarkastelua ei kuitenkaan voida tehdä tulevaisuuden ennustetilanteessa, mikä rajoittaa jalankulkukaupungin käsitteen hyödyntämistä suunnittelussa.

Tässä työssä on hahmoteltu käsite 'kävelykeskus', jonka avulla voidaan ohjata jalankulkukaupungin kehittämistä. Kävelykeskuksilla tarkoitetaan alueellisia keskuksia, joiden alueella on tai halutaan olevan runsaasti asutusta ja peruspalvelut niin, että suurin osa päivittäisistä asiointitarpeista voidaan toteuttaa alueen sisällä. Tällaisilla alueilla jalankulkuympäristön laatu tulee ottaa korostetusti huomioon. Kävelykeskukset on tässä strategiassa yksilöity luonnostasolla ja kuvattu viitteellisellä kilometrin säteisellä ympyrällä.

Keskusten sisältä pyritään löytämään keskeisimmät asiointikohteet ja -reitit, jotka muodostavat kehittämistyössä ja kunnossapidossa priorisoitavan alueellisen jalankulkuverkon. Tämän lisäksi kehittämiskohteiksi otetaan kävelykeskukset toisiinsa yhdistävät reitit, jotka hyödyntävät seutu- ja pääraittiverkkoa. Niiden kehittämisessä kiinnitetään huomiota reitin suoruteen, helppokulkuisuuteen ja suunnistettavuuteen. Kävelyolosuhteita kehitettäessä kiinnitetään erityistä huomiota näkymien maisemalliseen houkuttelevuuteen kulloisenkin ympäristön pohjalta.

Kävelykeskuksilla ei ole täsmällisesti etukäteen määritettyä vastinetta maastossa. Kävelykeskukset ovat suunnittelua palveleva käsite, eräänlainen verkkohierarkian vastine, jota voidaan hyödyntää esimerkiksi palvelutasoanalyysiissä ja tavoitteellisen laatutason määrittelyssä sekä toimenpiteiden kohdentamisessa ja priorisoinnissa. Tässä suunnitelmassa on esitetty luonnos seudullisesti merkittävistä kävelykeskuksista (*liite 5*), jonka pohjalta jalankulun tavoiteverkon määrittelyä voidaan jatkaa.

KEHITTÄMISHANKKEET

Määritellään jalankulkukaupungin seudullisesti merkittävät kävelykeskukset. Tarkennetaan kävelykeskusten käsite ja analysoidaan potentiaalisten kävelykeskusten väestö- ja palvelurakenne sekä muut kävelykeskusten määrittelyyn liittyvät seikat. Määritellään ja kuvataan seudullisesti merkittävät kävelykeskukset sekä niihin liittyvät laatutasotavoitteet. Nostetaan esiin jalankulkukaupungin kiireellisimmät kehittämiskohteet esimerkiksi jakamalla kävelykeskukset kiireellisyysluokkiin. Kävelykeskusten määrittelystä vastaa YTV ja siihen osallistuvat kunnat. Toimenpiteen kustannusarvio on 2 htkk tai 30 000 euroa.

Kävelykeskusten vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan laatimalla ja toteuttamalla keskuskohtaisia parannussuunnitelmia. Parannussuunnitelmassa käydään systemaattisesti läpi yhden keskuksen jalankulkuympäristö ja esitetään toimenpiteet ongelmakohtien korjaamiseksi. Toimenpiteiden määrittelyssä pyritään edullisiin ja nopeasti toteutettavissa oleviin toimenpiteisiin sekä tiiviiseen yhteistyöhön alueen kaupallisten toimijoiden kanssa. Ensimmäinen suunnittelukohde on pilotti, jonka parantamisen yhteydessä kootaan kokemuksia ja kehitetään kävelykeskusten parantamiseen soveltuvaa menettelyä. Suunnittelun käynnistämisestä vastaavat kunnat. Kävelykeskuksen parannussuunnitelman toteutuskustannuksiin vaikuttaa toimenpiteiden laajuus, joten kustannuksia voidaan arvioida luotettavasti vasta pilottikohteen toteutuksen jälkeen. Kävelykeskusten parannusohjelmaan tulee varata 4 milj. euroa vuoteen 2015 mennessä.

4.3 Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen

4.3.1 Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin suunnittelu ja laatutaso

Kevyen liikenteen ratkaisujen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee hyödyntää jatkuvaa vuoropuhelua suunnittelijoiden, kaavoittajien, viranomaisten ja tienkäyttäjien kesken. Asiakaspalautteen keräämisen ja eri toimijoiden välisen vuoropuhelun tulee olla normaali osa suunnitteluprosessia. Katutilan suunnittelu on haastava ja ristiriitaisia tavoitteita sisältävä tehtävä, jossa onnistuminen vaatii hyvän ohjeistuksen lisäksi eri alojen suunnittelijoiden ammattitaitoa ja yhteistyötä. Jalankulku- ja pyörätiet sekä muut kevyen liikenteen alueet ovat osa julkista ympäristöä ja kaupunkikuvaa, ja niiden ominaisuudet ja ulkoasu voivatkin vaikuttaa alueen arvostukseen.

Seuraavassa tiivistetty yleisellä tasolla kevyen liikenteen suunnitteluperiaatteet Tiehallinnon ja Kuntaliiton ohjeen ”Kevyen liikenteen suunnittelu” pohjalta. Kevyen liikenteen ratkaisujen laatu on yleensä pienten yksityiskohtien ja yleisen tason suunnitteluohjeiden soveltamisen summa. Kaikissa ratkaisuissa tulisi pyrkiä hyvään laatutasoon eikä tyytyä vain välttämättömään minimimitoitukseen.

Ensisijaisesti on tärkeää kehittää kevyen liikenteen olosuhteita, ei vain rakentaa kevyen liikenteen väyliä. Suuri osa kevyen liikenteen ongelmista liittyy moottoriajoneuvoliikenteen infrastruktuuriin, johon tulee myös kohdistaa tarvittavia toimenpiteitä. Kaupunkiympäristössä erillinen kevyen liikenteen väylä ei välttämättä ole kevyen liikenteen kannalta paras ratkaisu. Liikenteen rauhoittamistoimenpiteillä voidaan usein saada aikaan myös kevyen liikenteen kannalta toimivin ratkaisu, vaikka kevyt liikenne ohjattaisiinkin samaan tilaan moottoriajoneuvoliikenteen kanssa.

Suuntaus

Jalankulku- ja pyöräteiden suuntauksen suunnittelun lähtökohtana ovat lyhyet, sujuvat, helpokäyttöiset ja turvalliset reitit. Maisemalliset ja esteettiset näkökohdat huomioidaan viihtyisyyden ja ympäristöön sopivuuden aikaansaamiseksi. Riittävät näkemät ovat tärkeitä sekä turvallisuussyistä että käyttömukavuuden kannalta. Vaadittaviin näkemiin vaikuttavat mm. mitoitusnopeus, hidastuvuus ja tien pituuskaltevuus. Miellyttävä kevyen liikenteen väylän linjaus seuraa maiseman ja rakennetun ympäristön elementtejä ja välttää yksitoikkoisia suoria osuuksia. Jalankulku- ja pyöräteiden tasauksessa tulee pyrkiä mahdollisimman pieniin korkeuseroihin. Tarpeen mukaan tehdään leikkauksia ja penkereitä.

Poikkileikkaus

Jalankulku- ja pyöräteiden poikkileikkauksen valintaan vaikuttavat mm. mitoittava liikennemäärä ja liikenteen koostumus, ympäröivä maankäyttö sekä maisemalliset näkökohdat. Viime aikoina yleistyneet sauvakävely ja rullaluistelu vaativat perinteistä jalankulkijaa enemmän tilaa, mikä tulee tarvittaessa ottaa huomioon mitoituksessa. Vaikka käytettävissä oleva tila, kunnossapitoluonnon tilavaatimukset ja muut reunaehdot rajoittavat poikkileikkauksen valintaa, väylät tulisi kuitenkin ensisijaisesti mitoittaa tarpeen mukaan ja hakea tavoiteltua laatutasoa vastaava ratkaisu. Vasta viimeisenä vaihtoehtona voidaan tinkiä mitoituksesta esimerkiksi tilanpuutteen takia.

Päällyste

Jalankulku- ja pyöräteiden päällysteen valinnassa otetaan keskeisinä tekijöinä huomioon väylän käyttäjien tarpeet, kaupunki- ja taajamakuva sekä kunnossapidon edellytykset. Asfalttibetoni on kevyen liikenteen väylien perusmateriaali, joka soveltuu erityisen hyvin pyöräteiden päällysteeksi tasaisuutensa vuoksi. Kivituhkasta eli hienosta kallio- tai soramurskeesta tehty pinta soveltuu hyvin puistokäytävälle tai ulkoiluteille. Rakennetun kaupunki- ja taajamaympäristön jalankulku- ja erikoisalueiden, kuten aukoiden, torien tai pihakatujen, päällyste-

tämiseen soveltuu betonikiveys. Lisäksi betonikiveystä voidaan käyttää rajaamiseen ja kuviointiin.

Valaistus

Kevyen liikenteen alueet tulisi valaista sekä käyttömukavuuden että liikenne- ja sosiaalisen turvallisuuden vuoksi. Valaisinpylväät ja valaisimet sijoitetaan siten, että väylän käyttäjä saa pimeällä oikean käsityksen väylästä ja sen lähiympäristöstä, väylän jatkuvuudesta ja linjauksesta, liikenteen ohjauslaitteista sekä muista liikennejärjestelyistä. Lisäksi valaisinpylväiden suunnittelussa ja sijoittamisessa pitää huomioida esteettisyys- sekä turvallisuustekijät.

Väylien varusteet

Väyliin liittyvien varusteiden, rakenteiden ja kalusteiden tulee olla ympäristöön sopivia, kestäviä ja toimivia. Kevyen liikenteen väyliin liittyviä erityisrakenteita ovat mm. penkit, roskakorit, pyörätelineet, portaat ja luiskat. Varusteiden avulla voidaan merkittävästi parantaa väylän esteettömyyttä, viihtyisyyttä ja käytettävyyttä erilaisiin tarkoituksiin.

Opastus ja viitoitus

Jalankulun ja pyöräilyn opastus sisältää viitoituksen ja muut reittiopasteet sekä kartat. Kevyen liikenteen viitoituksella opastetaan ihmiset turvallisia ja miellyttäviä reittejä pitkin perille. Viitoitus suunnitellaan kevyen liikenteen verkkohierarkian perusteella. Runkona viitoitukselle toimii pääverkon viitoitus. Pääverkko ja siitä muodostettu seutuverkko opastetaan aina. Tarpeen mukaan opastetaan myös pääverkkoa tukevia alueverkon osia.

Kevyen liikenteen viitoituksessa käytetään kauko-, lähi- ja erilliskohteita, jotka ovat joko alueellisia tai pistemäisiä. Kaukokohteita käytetään pitkillä reiteillä antamaan käyttäjälle käsitys reitin yleisestä suunnasta ja ohjaamaan kyseiseen kohteeseen. Kohteet ovat yleisesti tunnettuja merkittäviä kaupunginosia tai muita vastaavia kohteita. Lähikohteet ovat esimerkiksi asuntoalueita tai kaupunginosia. Erilliskohteita voivat olla esimerkiksi terveyskeskus, kunnantalo, uimahalli ja erilaiset nähtävyydet. Pääulkoilureitistö opastetaan muuhun opastukseen liittyen ruskeapohjaisilla viitoilla omana kokonaisuutenaan. Viitoitusta täydentävät pääverkon risteyskohtien ennakko-opasteet ja kevyen liikenteen opastuskartat, joita voidaan sijoittaa kaupunkien, taajamien ja suurten ulkoilualueiden sisään tulokohtiin sekä esimerkiksi liikekeskustoihin. Valtakunnallinen pyörämatkailureitistö on esitetty Pyöräily GT -karttasarjassa ja opastettu maastossa ruskeapohjaisilla opasteilla.

TOIMINTAPERIAATE

Jalankulku ja pyöräily otetaan aina ensisijaisesti huomioon infrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa. Jokapäiväisessä toiminnassa noudatetaan vähintään suunniteluohjeiden ja muiden normien mukaista laatutasoa aina, kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa.

4.3.2 Liikenneturvallisuus

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on asukkaiden arvostama elinympäristön laatutekijä. Vaikka turvallisuus on kehittynyt suotuisasti, pääkaupunkiseudun liikenteessä kuolee edelleen noin kymmenen jalankulkijaa ja pyöräilijää vuodessa. Loukkaantuneiden määrä on viime vuosina ollut pääkaupunkiseudulla kolmisensataa, mutta suuri osa loukkaantumisista jää nykyisen tilastoinnin ulkopuolelle.

Vuoden 2006 tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskevassa valtioneuvoston periaatepäätöksessä on erillisenä asiakokonaisuutena mainittu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa. Tämän mukaan tavoitteena on taajamien ja asuinalueiden liikenteen rauhoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden jatkaminen, liikenteen tiedotus- ja ohjausjärjestelmien kehittäminen, koulumatkojen turvallisuuden parantaminen kiinnittämällä huomiota liikennekasvatuksen toteutumiseen opetussuunnitelmien mukaisesti sekä polkupyöräkympärän ja heijastimen käytön edistäminen yhteisellä viestinnällä.

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategiassa on esitetty kattavasti yksilöityjä ja tärkeiksi katsottuja toimenpiteitä vastuutahoineen ja kustannusarvioineen. Liikenneturvallisuusstrategia palvelee sellaisenaan hyvin jalankulkua ja pyöräilyä, eikä tässä suunnitelmassa ole katsottu tarpeelliseksi toistaa liikenneturvallisuusstrategiassa esitettyjä asioita.

Pyöräilykympärän ja heijastimien käyttöä edistetään esimerkiksi tiedotuskampanjoin. Koulumatkojen turvallisuuden parantamiseksi kiinnitetään huomiota liikennekasvatuksen toteutumiseen opetussuunnitelmien mukaisesti. Esimerkiksi pyöräilymerkki tulisi ottaa käyttöön ja koulukohtaisia turvallisuuskampanjoita tulisi toteuttaa osana kuntien liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä. Paikallista toimintaa tulisi tukea valtakunnallisella turvallisiin koulureitteihin tähtäävällä hankkeella. Asenteisiin keskittyvän tiedotuksen ja valistuksen lisäksi kehitetään jalankulkijoille suunnattua kelitiedotusta. Kaikkien liikenteen osapuolien sääntötuntemusta tulisi parantaa.

Asuin- ja keskusta-alueiden turvallisuutta ja viihtyisyyttä parannetaan rauhoittamalla liikennettä kattavalla toimenpidevalikoimalla. Infrastruktuuritoimenpiteiden ja rajoitusten ohella ajonopeuksia voidaan alentaa mm. lisäämällä automaattista liikennevalvontaa.

TOIMINTAPERIAATE

Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuus, ja parannetaan sitä Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti. Liikenneympäristön turvallisuutta parannetaan suunnittelun, toteutuksen ja kunnossapidon toimin; rauhoitetaan liikennettä, täydennetään kevyen liikenteen verkkoa, toteutetaan kävely-painotteisia katujaksoja ja alueita; sekä jatketaan kaupunginosakohtaisia liikenneturvallisuus- ja esteettömyysauditointeja. Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategiassa on esitetty yksilöityjä toimenpiteitä vastuutahoineen ja kustannusarvioineen.

4.3.3 Esteettömyys

Esteettömyydellä tarkoitetaan tässä reitin tai palvelun käytettävyyttä kaikkien ihmisten kannalta. Tällöin esteettömyys pitää sisällään ympäristön fyysiset ominaisuudet, informaation saatavuuden ja ymmärrettävyyden sekä sosiaalisen turvallisuuden. Esteettömässä kävely- ja pyöräily-ympäristössä voi liikkua erilaisia apuvälineitä käyttäen ja reitti hahmottuu helposti eri-ikäisille tai muutoin kyvyiltään erilaisille liikkujille. Usein esteettömyyteen sisällytetään informaation jakaminen eri aisteja hyödyntäen esimerkiksi ääniopastein ja johdattavien pintamateriaalien avulla. Esteettömien ympäristöjen suunnittelu on vaativa tehtävä, koska eri liikkujaryhmien tarpeet ovat erilaisia ja usein ristiriidassa keskenään.

Esteettömässä ympäristössä ei ole liikenneturvallisuuden kannalta riskialttiita paikkoja eikä myöskään korostunutta riskiä joutua väkivallan tai häirinnän kohteeksi. Esteettömyyteen kuuluvat huolellinen ympärivuotinen kunnossapito ja lepopaikat reitin varrella sekä reittien katkeamattomuus ja ennakoitavuus (ml. opastus). Tasoeroja ja kulkureitin pinnan epätasaisuutta tulee välttää.

Esteettömien reittien kehittämiseen liittyy aina tiedotus reittien olemassaolosta ja kunnosta. Helppokulkuisista reiteistä tiedottamalla tehdään kynnyksesi esimerkiksi työmatka-, virkistys- ja kuntopyöräilyn aloittamiseen kaikille väestöryhmille mahdollisimman matalaksi. Tiedotuskanavana voisi toimia esimerkiksi internetissä julkaistava kevyen liikenteen reittiopas.

Keskeisiä reittejä tulisi kehittää esteettömyyttä korostaen. Tällaisia reittejä olisivat esimerkiksi merkittävät työmatkareitit ja virkistyskäytön kannalta käyttökelpoiset lenkkimäiset reitit. Reittien kehittäminen voi tapahtua reittikohtaisten parannussuunnitelmien yhteydessä. Reittejä voidaan kehittää erilaisten helppokulkuisuusluokitusten mukaan (mm. ikääntyvä väestö, lapset, uudet muuttajat, huonokuntoiset).

Esteettömän jalankulkuympäristön kehittäminen on keskeistä myös joukkoliikenteen esteettömyyden kannalta. Joukkoliikenteen kalusto on jo suurelta osin esteetöntä ja huomio tulisi kohdistaa matkaketjun muihin keskeisiin osiin eli terminaalien ja pysäkkien esteettömyyteen ja niille johtavien reittien esteettömyyteen.

Esteettömät ympäristöt ovat kaikkien liikkujien kannalta miellyttäviä, helppoja ja turvallisia. Kaikkien esteettömyyden ulottuvuuksien toteuttaminen jalankulun ja pyöräilyn ympäristöissä vaatii kuitenkin taloudellisia resursseja sekä investointien että laadun ylläpidon suhteen. On edullisempaa toteuttaa esteettömyyttä uusien alueiden rakentamisen tai laajempien peruskorjausten yhteydessä kuin yksittäisinä muutoksina. Esteettömyys onkin keskeinen lähtökohhta esimerkiksi kävelykeskustojen suunnittelussa.

Kaikilla reiteillä tapahtuva esteettömyyden huomioiminen perustuu liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian toteuttamiseen. Strategiaan sisältyy esteettömyyden huomioon ottaminen aina uutta rakennettaessa ja vanhaa korjattaessa, esteettömyyden sisällyttäminen suunnitteluohjeisiin, suojatieratkaisuihin, kadulla tehtävien töiden järjestelyihin ja talvihoitoon. (LVM 2003, 44–47).

TOIMINTAPERIAATE

Esteettömyys otetaan huomioon aina uutta rakennettaessa ja vanhaa korjattaessa. Esteettömyyteen liittyviä toimenpiteitä toteutetaan käytännössä esimerkiksi kehittämishankkeissa, jossa kävelykeskusten vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan laatimalla ja toteuttamalla keskuskohtaisia parannussuunnitelmia.

4.3.4 Pyöräpysäköinti ja liityntäliikenne

Pyöräpysäköinnin suunnittelu ja toteuttaminen on pitkälti sidoksissa siihen, mitä tiloja on varattu eri toiminnolle sekä yleisillä että kiinteistöjen alueilla. Tilavarausten lisäksi on hallittava tekniset ratkaisut ja ympäristön vaatimukset. Vastuu pysäköinnin järjestämisestä jää avoimeksi lainsäädännössä, kunnallisissa rakennusjärjestyksissä ja toistaiseksi myös asemakaavoituksessa. Asiaa koskevia ohjeita on RT-kortistossa, mutta pyöräpaikkojen määrällistä tarvetta ja laatutasoa ei määritellä riittävän yksityiskohtaisesti. Hyvin toteutetut pyöräpysäköintijärjestelyt ovat osoitus kevyen liikenteen arvostuksesta ja merkityksestä yhdyskuntasuunnittelussa. (LVM 2004b.)

Pyöräpysäköintiin pitää kiinnittää huomiota kaikilla matkaketjun osilla. Taloyhtiöissä pyöräpysäköinnille on oltava riittävästi tilaa lukittavissa, helppokäyttöisissä sisätiloissa ja kesäisin myös pihapaikkoja. Vanhoissa taloyhtiöissä toimivan pyöräpysäköinnin toteuttaminen voi olla vaikeaa ja ongelmaan tarvitaan uusia ratkaisumalleja ja taloyhtiöille tarjottavia kannustimia. Myös työpaikoilla, kouluissa, oppilaitoksissa, vapaa-ajan kohteissa ja kaupallisissa keskuksissa pyöräpysäköinnin on oltava hyvin järjestetty. Liikekeskustojen kehittäminen on usein yrittäjävetoista, joten pyöräpysäköinnin kehittämisen olisi hyvä olla osa tätä toimintaa.

Pyöräpysäköinnin tarjonnan tulee olla monipuolista, koska käyttäjien tarpeet ja mieltymykset vaihtelevat. Käytettävien telien tulee olla helppokäyttöisiä, mutta mahdollistaa aina runkolukitus. Mikäli tästä joudutaan tinkimään, kaikilla merkittävillä pysäköintialueilla tulisi vähintään olla sekä runkolukituksen mahdollistavia että perinteisiä pyörän pystyssä pitäviä telimalleja. Terminaaleissa tulisi ainakin puolet pyöräpaikoista olla katettuja. Myös muilla tärkeimmillä pysäköintialueilla tulisi olla tarjolla katettuja paikkoja. Pyöräkaappeja, kypärän säilytysmahdollisuuksia ja muita pysäköintipalveluja tulee lisätä. Yksittäiset esimerkiksi toteutetut ratkaisut edistävät tavoitteiden toteutumista yleisemminkin ja tällaisten esimerkkihankkeiden toteuttamiseen tulisi pyrkiä. Pilottihankkeena tulisi toteuttaa esimerkiksi monipuolisia pysäköintimahdollisuuksia ja oheispalveluja tarjoavia pyöräkeskuksia Helsingin keskustaan, Tikkurilaan ja Leppävaaraan.

Liityntäpysäköintiin joukkoliikenteen asemilla ja pysäkeillä tarvitaan riittävästi suojaisia ja turvallisia pysäköintimahdollisuuksia lähellä lähtölaitureita ja pysäkkejä. Pyöräpysäköinnin tavoitteena on, että pysäköintipaikkoja on hieman yli normaalin maksimitarpeen. Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategiaan perustuvassa PLJ:n liityntäpysäköinnin teemapaketissa on asetettu polkupyöräpysäköinnin määrälliseksi tavoitteeksi pysäköintipaikkojen määrän nostaminen nykyisestä noin 6 200 pysäköintipaikasta 14 000 pyöräpaikkaan vuoteen 2020 mennessä.

Uusia liityntäpysäköintipaikkoja rakennettaessa tai vanhoja laajennettaessa tulee alueiden laatutasoa nostaa. Pyöräpysäköinnin kohdalla tämä merkitsee muun muassa katoksia ja pyöräkaappeja, hyviä telineitä ja alueiden liikenteen suunnittelua siten, että alueen läpi ajavat ja pysäköivät erotetaan toisistaan ja pysäköintialueet on sijoitettu mahdollisimman lähelle pysäkkiä tai asemaa. Pysäköinti tulisi mielellään järjestää sosiaalisesti tai kameralla valvottuun tilaan. Sopivilla toimenpiteillä voidaan yleensä parantaa sekä pyöräpysäköinnin turvallisuutta että alueen yleistä sosiaalista turvallisuutta.

Vaikka liityntäpysäköinti on suosituinta raideliikenteen asemilla, myös keskeisillä liityntäpyöräilyyn soveltuvilla bussipysäkeillä tulee kiirehtiä pyöräpysäköintipaikkojen toteutusta. Liityntäpyöräily bussipysäkeille voi olla varteenotettava ratkaisu toisaalta seudun reuna-alueilla, missä etäisyydet pysäkeille ovat pitkäköjiä ja toisaalta paikalliskeskuksissa tai muissa linjaston solmukohdissa, joissa bussiliikenteen vuorotarjonta on tiheä.

Pyöräilyn voimakasta **kausivaihtelua** voidaan hyödyntää pysäköinnin järjestämisessä. Esimerkiksi liityntäliikenteessä osaa pysäköintialueesta voidaan käyttää kesäisin pyöräpysäköintiin ja talvisin autojen pysäköintiin. Helsingin kaupunki ottaa kesäisin joitakin autojen kadunvarsipaikkoja pyöräpysäköintikäyttöön.

Kuntien tärkein **rakentamisen ohjauksen** väline on rakennusjärjestys, jolla annetaan paikallisista oloista johtuvia määräyksiä ja ohjeita. Tavoitteena on määrittää kuntien rakennusjärjestyksiin pyöräpysäköinnin vähimmäismäärät eri rakentamiskohteissa. Pysäköinnin järjestämistapa esitetään rakennuslupaa haettaessa. Suomen Kuntaliiton tulisi valmistella yleisohje pyöräpysäköinnin huomioon ottamisesta rakennusjärjestyksissä. Vanhoissa kiinteistöissä pyöräpysäköintiä parannetaan erikseen tai esimerkiksi isojen saneerausten yhteydessä. Lisäksi tulisi laatia suositukset kiinteistöjen pyöräpysäköinnin järjestämisperiaatteista ja lähettää ne asunto- ja kiinteistöyhtiöille, kuntien rakennustoimille ja suurimmille rakennuttajille sekä talo-, liikenne- ja pihasuunnittelutoimistoille.

Liityntäliikenteen kehittämisen tulee liityntäpysäköinnin ohella kattaa suorat, selkeät ja turvalliset jalankulku- ja pyöräyhteydet tärkeimmille joukkoliikenneasemille. Joukkoliikenteen pysäkit ja asemat tulee suunnittelussa rinnastaa muihin runsaasti kevyttä liikennettä synnyttäviin kohteisiin.

Pyörien kuljettaminen joukkoliikennevälineissä kuuluu pyörän ja joukkoliikenteen yhteiskäyttöön. Pyöräpaikkoja tulee olla kaikissa lähiliikenteen junayksiköissä, koska kalustokierron takia aikataulussa ei voida eritellä missä junissa paikkoja on. Pyöräpaikat tulisi toteuttaa kaluston uusimisen tai saneerauksen yhteydessä. Tavoitteena on, että ruuhka-aikoina pyörän kuljetus maksaisi korkeintaan kertalipun hinnan ja muina aikoina kuljetus olisi maksutonta.

KEHITTÄMISHANKE

Liityntäpysäköintiä kehitetään liityntäpysäköintistrategian mukaisesti. Vuoteen 2020 mennessä toteutetaan 7 800 uutta liityntäpysäköintipaikkaa pyörille ja markkinoidaan liityntäpysäköintiä joukkoliikenteen markkinoinnin yhteydessä. Liityntäpaikkojen toteuttamisesta vastaavat kunnat, Ratahallintokeskus ja Tiehallinto tilanteesta riippuen yhdessä tai erikseen. Joissain tilanteissa on mahdollista velvoittaa sopimusteitse myös yksityisiä osapuolia osallistumaan kustannuksiin. Uusien liityntäpaikkojen kustannusarvio on keskimäärin 200 euroa/paikka. Tiedotuksesta ja markkinoinnista vastaa YTV ja siihen osallistuvat kunnat, VR ja Tiehallinto. Tiedotuksen ja markkinoinnin kustannusarvio on liityntäpysäköintistrategian mukaisesti 35 000 euroa/ vuosi.

4.3.5 Kunnossapito ja työnaikaiset liikennejärjestelyt

Kevyen liikenteen väylien hyvä kunnossapito on jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden ja mukavuuden kannalta keskeinen tekijä. Kunnossapito sisältää talvi- ja kesähoidon lisäksi viherympäristöstä ja näkemistä huolehtimisen, rakenteiden ja erityisesti päällysteen hoidon ja ylläpidon sekä liikennemerkkien, viittojen ja ajoratamerkkintöjen hoidon ja ylläpidon.

Etelä-Suomen rannikon sääolosuhteet ovat haastavat etenkin **liukkauden torjunnan** suhteen. Nollan molemmin puolin vaihtelevat lämpötilat vuoroin sulattavat, vuoroin jäädyttävät väylien pinnan, jolloin talvihoidon toimenpiteiden oikea ajoittaminen on vaikeaa. Lisäksi on olosuhteita, joissa liukkauden torjuminen tavanomaisin keinoin on äärimmäisen vaikeaa. Liukkauden torjunta luonnollisesti ehkäisee kaatumis- ja liukastumisonnettomuuksia, mutta vaikuttaa myös kulkutavan ja -reitin valintaan sekä etenkin ei-työssäkävijien kokonaisliikkumisen määrään. Hiekoituksen osalta tulisi selvittää mahdollisuuksia vähentää hiekan käyttöä ilman että joudutaan tinkimään turvallisuudesta. Kuivalle pakkaslumelle ei välttämättä tarvita hiekkaa, josta on haittaa keväällä ja talvellakin esimerkiksi pulkan tai potkukelkan käyttäjille.

Toinen talvihoidon keskeinen kysymys on **lumen poistaminen**. Jo muutaman sentin lumikerros tekee talvipyöräilyn raskaaksi ja auratun lumipinnan peittäminen suojasäällä mahdottomaksi. Kävelijä pystyy etenemään lumessa suhteellisesti pyöräilijää helpommin. Liikkumises-teisten kannalta lumi ja etenkin aurauksen reunoille syntyvät matalatkin lumivallit ja polanteet hankaloittavat merkittävästi matkantekoa. Aurauksen suhteen keskeistä on toimenpiteen ajoittaminen, auratun reitin katkeamattomuus, huolellisuus yksityiskohdissa ja tilanteesta tiedottaminen liikkujille.

Eryteisesti talvikunnossapidon osalta huolellisuus työn suorittamisessa on reitin tosiasiallisen kuljettavuuden edellytys. Työn suorittamisen huolellisuuteen vaikutetaan laatuvaatimuksilla ja näiden noudattamisen valvonnalla. Laatuvaatimusten tulisi olla yhtenäiset koko seudulla, jotta kunnossapidon taso olisi katkeamaton, riippumaton kunnossapitäjästä ja väylän käyttäjän ennakoitavissa.

Keväällä kunnossapidon keskeinen tehtävä on **hiekoitushiekan poisto** nopeasti. Poistamaton hiekka pölyää, lisää pyöräilijöiden ja rullaluistelijöiden kaatumisvaaraa ja tekee hiekkateiden pinnan pehmeäksi. Läpi kesän jatkuva puhtaanapito, erityisesti lasinsirujen poistaminen, palvelee kaikkia käyttäjiä. Pyöräilijöiltä saadussa palautteessa puhtaanapidon tarve korostuu. Rullaluistelijat tarvitsevat pyöräilijöitäkin tasaisemman ja katkeamattoman päällysteen.

Tavanomaisen kesä- ja talvikunnossapidon ja rakentamishankkeiden välimaastoon jää helpposti pieniä, mutta kävelyn ja pyöräilyn kannalta tärkeitä toimenpiteitä, joille on vaikea määrittellä yksiselitteistä vastuutahoa. Pienet toimenpidetarpeet on parhaiten osoitettavissa systemaattisella inventoinnilla ja sen perusteella laadittavalla parannussuunnitelmalla. Seutu- ja pääraittiverkkojen sekä kävelykeskusten osalta on esitetty kehittämishankkeina tällaisten parannussuunnitelmien laatiminen. Ympäristön viihtyisyys on tärkeä liikkumiseen houkutteleva tekijä ja siksi istutusten, kalusteiden ja varusteiden, liikennemerkkien, reunakivien ja kiveysten kuntoon sekä yleisen siisteyden ylläpitoon on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Väylien käyttäjät, erityisesti pyöräilijät, ovat lähes kaikissa tutkimuksessa moittineet **päällysteen laatua** odottaen selvästi parempikuntoista päällystettä kuin sellaista, mitä ei nykyisen käytännön mukaan vielä tarvitse päällystää uudelleen. Tyypillinen tapaus saattaisi olla useaan kertaan korjattu päällyste, joka on periaatteessa ehjä mutta jonka korjaussaumot häiritsevät pyöräilijöitä ja rullaluistelijoita. Päällysteiden kunnon seurantamenetelmiä ja palautejärjestelmiä tulisi kehittää ja päällyste tulisi uusia tai korjata selvästi nykyistä useammin.

Kadulla tehtävien töiden työmaa-aikojen pitkittyminen, laiminlyönnit työnaikaisissa liikennejärjestelyissä ja opastuksessa sekä työmaiden jälkihoidon puutteellisuus aiheuttavat haittaa

jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumiselle. Töiden aikana kevyen liikenteen yhteydet saattavat olla merkittävästi heikentyneet tai kokonaan poikki eikä korvaavaa yhteyttä ole aina osoitettu. Urakoitsija ei välttämättä miellä työmaan siisteydestä ja suojauksesta, jälkitöistä sekä kevyen liikenteen turvallisuudesta ja yhteyksistä huolehtimisen kuuluvan itse työn tekemiseen. Kadulla tehtävien töiden ohjeistusta tuleekin tarkentaa ja vaatimuksia tiukentaa. Ohjeiden ja vaatimusten tulee olla yhtenäisiä koko pääkaupunkiseudulla, jolloin tilanne olisi urakoitsijan näkökulmasta nykyistä selkeämpi ja ohjeiden noudattaminen helpompaa.

Kunnossapitoon ja työnaikaisiin liikennejärjestelyihin liittyen on viime aikoina ollut vireillä useita laajoja hankkeita. Julkisten ulkoalueiden esteettömyysohjeet (SuRaKu) -projektissa laadittiin ohjeisto, jolla autetaan esteettömyyden kehittämisessä suunnittelijaa, rakentajaa ja kunnossapitäjää. Jaloin-hankkeen puitteissa on kehitetty mm. kevyen liikenteen väylien kunnossapitoa, kelimalleja talvialankulun turvallisuuden parantamiseksi ja kadulla tehtävien töiden ohjausta ja lupamenettelyä. Kuntaliitto on laatimassa ohjeita katujen kunnossa- ja puhtaanapidon tavoitteellisesta laatuasosta ja väylien luokituksesta sekä kadulla tehtävien töiden ohjaamisesta.

Kunnossapito toteutetaan yhä useammin ulkoistettuna siten, että kunnossapidosta vastaava taho tilaa varsinaisen kunnossapitotyön ulkopuoliselta palvelun tuottajalta. Tällaisessa toimintatavassa on keskeistä määritellä laatuvaatimukset ja laadunvalvontamenetelmät huolellisesti. Tähän liittyviä sopimuksia ja muita asiakirjoja sekä käytännön toimintatapoja tulee seurata ja kehittää aktiivisesti.

Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta (kunnossapitolaki) uudistui osittain 1.11.2005. Laissa säädetään kunnossapidon laatuvaatimuksista uudella entistä tarkemmalla tavalla ja annetaan kunnalle mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten kunnossapito ja puhtaanapito ovat laissa asetetut velvollisuudet ja paikalliset olot huomioon ottaen hoidettava. Laissa säädettiin myös velvollisuudesta ilmoittaa kunnalle kadulla ja yleisellä alueella tehtävästä työstä ja annettiin kunnalle mahdollisuus antaa töitä koskevia määräyksiä. Lisäksi säädettiin kunnan mahdollisuus periä maksu ilmoituksen tarkastamisesta ja työn valvonnasta sekä alueen sulkemisesta työmaata varten.

Lainmuutos ja muu viimeaikainen kehitystyö luovat mahdollisuuden kunnossapidon ja työnaikaisten liikennejärjestelyjen toimintamallien ja näiden myötä myös laatuasoon huomattavaan parantamiseen. Toisaalta rahoitus tulee jatkossakin olemaan tiukka. Kevyen liikenteen väylien kunnossapidon priorisointi voidaan kuitenkin jatkossa tehdä autoliikenteestä erillään ja kunnossapito toteuttaa erillisinä alueurakoina, mikä helpottaa jatkuvuuden ja tasalaatuisuuden saavuttamista. Strategiasuunnitelman kehittämishankkeilla pyritään varmistamaan, että nämä uudet mahdollisuudet pystytään hyödyntämään täysimääräisesti.

KEHITTÄMISHANKKEET

Yhtenäistetään kesä- ja talvikunnossapidon laatuvaatimukset, urakkamallit ja seurantaikäytäntö pääkaupunkiseudulla. Hankkeen lähtökohtana ovat uusi kunnossapitolaki ja kuntaliiton valmisteilla olevat asiaa koskevat ohjeet, joita sovelletaan pääkaupunkiseudun toimintaympäristö huomioon ottaen. Hanke sisältää myös kunnossapitoluokituksen tarkastamisen. Kunnossapidon laatuvaatimusten yhtenäistämistä vastaavat kunnat ja Tiehallinto YTV:n aloitteesta. Hanke edellyttää lähinnä henkilötyötä, jonka määrää ei ole arvioitu.

Yhtenäistetään kadulla tehtävien töiden ohjaamiseen ja valvontaan liittyvät toimintamallit pääkaupunkiseudulla. Hankkeen lähtökohtana on uusi kunnossapitolaki ja erityisesti sen mahdollistamat kadulla tehtäviin töihin kohdistuvat maksut. Hankkeesta vastaavat kunnat ja Tiehallinto YTV:n aloitteesta. Hanke edellyttää lähinnä henkilötyötä, jonka määrää ei ole arvioitu.

4.4 Jalankulun ja pyöräilyn tutkimus

Jalankulun ja pyöräilyn tutkimus voidaan jakaa kahteen osaan:

1. ihmisten valintoihin liittyvä tutkimus eli mikä saa ihmiset kävelemään ja pyöräilemään
2. liikkumisympäristön kehittämiseen liittyvä tutkimus eli minkälainen on kevyen liikenteen kannalta hyvä ympäristö ja miten sitä saadaan aikaan.

Molemmat edellä mainitut sisältävät osaltaan vaikutuksiin liittyvää tutkimusta:

1. mitä vaikutuksia kevyen liikenteen määrän kasvulla on ja miksi siihen pitäisi pyrkiä
2. mitä vaikutuksia liikenneympäristön erilaisilla kehittämistoimilla on.

Kävely ja pyöräily ovat eri kulkumuotoja ja poikkeavat toisistaan monella tavalla. Jalankulku laajasti ymmärrettynä voi olla tavanomaisen kävelyn sijaan myös esimerkiksi juoksulenkkeilyä tai rullaluistelua. Kävelyä ja pyöräilyä tulee yleensä käsitellä erillisinä tutkimuskohteina, vaikka molempia tutkittaisiinkin samassa tutkimuksessa tai samaan aihepiiriin liittyen. Kulkutavan valintaan keskittyvissä tutkimuksissa tulee sitä vastoin yleensä käsitellä kaikkia kulkutapoja samanaikaisesti ja selvittää liikkumisvalintoja kokonaisvaltaisesti.

Pääkaupunkiseudulla toteutetuista henkilöliikennetutkimuksista saadaan tietoa kulkutapajakaumista, matkan pituuksista ja vastaavista perussuureista. Säännöllisesti liikennejärjestelmätön yhteydessä toistettavissa tutkimuksissa ja niiden perusteella laadittavissa liikennemalleissa pyöräily ja erityisesti kävely on kuitenkin jäänyt moottoriajoneuvoliikennettä vähäisemmälle huomiolle. Olemassa olevien tutkimusaineistojen pohjalta on tehty joitakin kevyen liikenteen näkökulmaa painottavia erillisanalyyskejä. Valmiita aineistoja olisi silti tarkoituksenmukaista hyödyntää huomattavasti nykyistä enemmän.

Koko liikennejärjestelmää koskevien tutkimusten lisäksi pääkaupunkiseudulla on toteutettu erillisiä pyöräilyä ja viime aikoina myös jalankulkua koskevia tutkimuksia. Näiden tutkimusten keskeisin anti on ollut asukkaiden näkemysten ja mielipiteiden selvittäminen. Tiettyyn kulkutapaan keskittyvät tutkimukset ovat osoittautuneet osittain epävarmoiksi, koska tarkasteltavan kulkutavan käyttäjät ovat muita innokkaampia vastaamaan tämänkaltaiseen tutkimukseen. Harkiten käytettynä ne ovat kuitenkin tehokkaita ja käyttökelpoisia työkaluja. Pääkaupunkiseudulla on toteutettu myös useita erilaisia tapaustutkimuksia tai pilottihankkeita, joissa pääpaino on yleensä ollut infrastruktuurin parantamisessa.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä ja kulkutapajakauma on monella tapaa erilainen muuhun Suomeen verrattuna. Tämän takia kulkutavan valintaan ja liikennejärjestelmätason vaikutuksiin liittyvää tutkimusta on syytä tehdä kohdistettuna nimenomaan pääkaupunkiseudulle. Sen sijaan kevyen liikenteen ympäristöön ja liikenneympäristön kehittämistoimien vaikutuksiin liittyvä valtakunnallinen tai kansainvälinen tutkimustieto on yleensä käyttökelpoista myös pääkaupunkiseudulle sovellettuna.

Viime aikojen kevyttä liikennettä käsittelevä tutkimustoiminta on tapahtunut suurelta osin liikenne- ja viestintäministeriön Jaloin-ohjelman puitteissa, jonka taustalla on ollut ministeriön kevyen liikenteen tutkimusohjelma. Tutkimusohjelmassa oli kuusi tutkimuslinjaa:

- I perustietous ja tilastot kävelystä ja pyöräilystä liikennemuotoina
- II kävelyn ja pyöräilyn motiivit
- III kävely ja pyöräily muuttuvassa yhteiskunnassa
- IV kävely ja pyöräily kulttuurisina, sosiaalisina ja ympäristöstä riippuvina ilmiöinä
- V käytännön toimenpiteiden vaikutukset, tehokkuus ja soveltuvuus
- VI tutkimusmenetelmät sekä suunnittelumenetelmät ja -ohjeet.

Tutkimuslinjoista vähimmälle painoarvolle jäi tutkimuslinja IV ja myös tutkimuslinjat II ja III jäivät aihealueiden tärkeyteen ja nykyiseen tietotasoon nähden vähäisiksi. Käytännön toimenpiteisiin liittyviä hankkeita oli sen sijaan paljon.

Kuljutavan valintaan ja kävelyn ja pyöräilyn ominaispiirteisiin liittyvät tietotarpeet ovat yhä suuret. Lisäksi kuljutavan valinta ja liikkumisen ominaispiirteet ovat monella tavalla sidoksissa liikennejärjestelmään, paikalliseen kulttuuriin ja moniin muihin yhdyskunnan ominaisuuksiin. Tämän takia näitä aiheita on syytä tutkia kohdennetusti myös pääkaupunkiseudulla, vaikka valtakunnallista ja kansainvälistä tutkimustietoa olisikin saatavilla.

Perustutkimuksen luonteisen tutkimuksen ohella tarvitaan tutkimuksia, jotka tuottavat selkeään tarpeeseen perustuvaa ja suoraan hyödynnettäväksi tarkoitettua tietoa. Esimerkkinä tällaisesta tutkimuksesta voidaan mainita Helsingin seudun ulkoilukartan kehittämiseen tähännyksi Jaloin-hanke, jonka tuloksia hyödynnettiin ulkoilukartan uutta painosta tehtäessä. Luonnollisesti tutkimus voi sijoittua myös näiden kahden tutkimustyyppin välimaastoon ja sisältää piirteitä molemmista.

Tässä strategiassa on esitetty rajallinen määrä konkreettisia tutkimushankkeita, jotka on valittu strategian tavoitteiden ja painopisteiden pohjalta. Esitetyt hankkeet eivät kata läheskään kaikkia tietotarpeita.

TUTKIMUSHANKKEET

Kestävien kulkutapojen palvelutason barometri. Suunnitellaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palvelutason, olosuhteiden, ympäristön ja liikennekäyttäytymisen barometri-tyyppinen seurantatutkimus, joka voidaan toistaa samansisältöisenä säännöllisesti. Tutkimushankkeesta vastaavat YTV, kunnat, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus. Hankkeen kustannusarvio on 4 htkk tai 60 000 euroa ja jatkossa 30 000 euroa/ tutkimus.

Jalankulun ja pyörämatkojen ominaisuuksien analysointi olemassa olevien tutkimus- ja paikkatietoaineistojen pohjalta. Valmiit aineistot tarjoavat mahdollisuuden tarkentaa ja täydentää perustietoutta jalankulusta ja pyöräilystä kustannustehokkaasti. Tutkimushankkeen tavoitteena on toisaalta ideoida, selvittää ja yksilöidä, mitä mahdollisuuksia olemassa olevat aineistot tarjoavat ja toisaalta tehdä hyödyllisimmiksi arvioituja analyysejä. Aineistoista tulisi selvittää esimerkiksi kevyen liikenteen matkojen tarkat pituudet ja näiden perusteella matkojen pituusjakaumat (jalankulun ja pyöräilyn toimintasäde) erityyppisillä matkoilla (työmatka, liityntämatka, vapaa-ajan matka jne.). Tutkimushankkeesta vastaa YTV. Hankkeen kustannusarvio on 2 htkk tai 30 000 euroa.

Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn brändin suunnittelu. Kevyen liikenteen markkinoinnille on selkeä tarve, mutta sen sisällön ja tavoitteiden suunnittelu sekä markkinoinnin toteuttaminen on haastavaa. Resurssien niukkuuden takia markkinointitoimenpiteiden tulisi olla tehokkaita ja oikein kohdistettuja. Tutkimushankkeen tavoitteena on hankkia ja soveltaa markkinoinnin asiantuntemusta ja työkaluja kevyen liikenteen markkinoimiseksi. Tutkimushankkeesta vastaa YTV. Hankkeen kustannusarvio on 4 htkk tai 60 000 euroa.

Jalankulun ja pyöräilyn lisääntymisen terveysvaikutukset pääkaupunkiseudulla. Hankkeen tavoitteena on tuottaa rahamääräiseksi muunnettuja arvioita jalankulun ja pyöräilyn lisääntymisen terveysvaikutuksista pääkaupunkiseudulla. Työssä sovelletaan kevyen liikenteen vaikutusten arvioinnin yleisohjetta (2004). Puutteellisen tutkimustiedon takia ohje on alustava, mutta sitä soveltaen on mahdollista esittää aiempaa huomattavasti luotettavampi arvio jalankulun ja pyöräilyn lisääntymisen vaikutuksista ja niiden taloudellisesta arvosta. Hankkeessa tulee ensisijaisesti pyrkiä esittämään vain riittävän luotettaviksi katsottuja arvioita, eikä tulosten uskottavuus saa kärsiä arvioiden kattavuuden kustannuksella. Tutkimushankkeesta vastaa YTV. Hankkeen kustannusarvio on 2 htkk tai 30 000 euroa.

4.5 Viestintä

Jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyvä viestintä on toisaalta tiedotusta, jolla parannetaan näiden kulkutapojen toimivuutta, ja toisaalta markkinointia, jolla pyritään vaikuttamaan ihmisten liikkumisvalintoihin. Tiedotus ja markkinointi tukevat toisiaan, eikä niitä yleensä voi eikä ole syytä erottaa toisistaan. Tiedottaminen esimerkiksi uudesta kevyen liikenteen yhteydestä on samalla tämän yhteyden markkinointia. Vastaavasti kevyen liikenteen markkinointi terveydentilaa kohentavana liikkumismuotona on samalla jalankulun ja pyöräilyn terveyshyödyistä tiedottamista.

Viestinnän tavoitteena on tukea kevyen liikenteen toimivuutta kulkutapana ja houkutella ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään. Viestinnän aiheet ja sisältö ovat kohtuullisen hyvin selvillä. Esimerkiksi liikunnan terveyshyödyt tunnetaan markkinoinnin kannalta riittävän hyvin. Sen sijaan viestinnän käytännön toteuttamisessa on erittäin suuria vaikeuksia. Suurin este toimivalle viestinnälle on rahoituksen ja henkilöresurssien puute, joka vaikeuttaa sekä viestinnän toteuttamista että tarpeellisen viestinnällisen osaamisen ostamista. Myös hallinnollinen pirstaleisuus on ongelma. Kevyen liikenteen markkinointi liittyy useisiin hallinnonaloihin ja hallinnon eri tasoille, mutta ei ole varsinaisesti kenenkään vastuulla.

Toimivasta viestinnästä on olemassa paljon esimerkkejä, jotka usein sivuavat kevyttä liikennettä. Kevyen liikenteen markkinoinnin esikuvia voisivat olla esimerkiksi liikenneturvallisuusviestintä, tupakoinnin lopettamiskampanjat, pelastusliivien käyttöön ja heikkoihin jäihin liittyvät kampanjat sekä ruokailutottumuksiin ja ylipäättänsä terveisiin elämäntapoihin liittyvä valistus. Kaikilla mainituilla esimerkeillä on yhteinen valtakunnallinen perusta ja tähän tulisi pyrkiä myös kevyen liikenteen tapauksessa.

Vuosi 2007 on valtakunnallinen pyöräilyvuosi ja paikallisen viestinnän kannattaa tukeutua tähän teemaan. Tärkeitä ajankohtia ovat vuosittain järjestettävät pyöräilyviikko toukokuussa sekä Liikkujan viikko ja sen päättävä kansainvälinen autoton päivä, jota vietetään 22. syyskuuta yli tuhannessa kaupungissa.

Pyöräilyvuoden ja autottoman päivän kaltaiset teemat lisäävät aiheen käsittelyä mediassa ja näkyvyys on valtava verrattuna siihen markkinointiin, jota julkishallinnon on mahdollista itse toteuttaa nykyisillä tai suuremmillakaan resursseilla. Onkin syytä varmistaa, että median käyttöön pystytään tarvittaessa ja nopeasti antamaan riittävästi ja oikeaa pääkaupunkiseudun jalankulkua ja pyöräilyä koskevaa tietoa. Sopivaa materiaalia tulisi tuottaa etukäteen erityisesti pyöräilyvuotta mutta myös vastaavia myöhempiä tarpeita varten.

Suunnittelijat ja lehdistö voisivat toimia yhteistyössä esimerkiksi tilanteessa, jossa jokin paikallislehti haluaisi julkaista artikkelisarjan lähiseudun viihtyisistä pyöräilyreiteistä. Tällaisessa tilanteessa toimittajalle tulisi pystyä tarjoamaan taustamateriaalia toimitustyön tueksi ja apua sopivien reittien valinnassa.

Tutkimuksissa on havaittu, että positiiviset viestit tehoavat negatiivisia paremmin ja omakohdaiset edut painavat yhteistä etua enemmän. Suora kehottaminen tai vetoaminen ympäristön saastumiseen, yhteiseen etuun tai vastaavan yksilön henkilökohtaisten intressien ulkopuoliseen asiaan ei yleensä ole tehokas keino vaikuttaa liikkumisvalintoihin. Vastaavasti henkilökohtaisiin tarpeisiin tai sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen vetoaminen on selvästi tehokkaampi tapa vaikuttaa.

Sekä suunnittelussa että julkisuudessa puututaan usein epäkohtiin ja ohitetaan se, että pääkaupunkiseudulla on yleisesti ottaen erinomaiset kevyen liikenteen olosuhteet. Epäkohtien esiin nostaminen on hyvä tapa ohjata suunnittelua ja toimenpiteitä, mutta viestinnän näkökulmasta tämä luo turhan negatiivisen kuvan nykytilanteesta eikä houkuttele lisäämään kävelyä ja pyöräilyä. Viestinnän yksi tehtävä onkin pääkaupunkiseudun kevyen liikenteen olosuhteiden esittäminen positiivisessa valossa ja hyvin toimivien asioiden korostaminen.

Käyttäjäpalautteen saamisen kannalta on tärkeää saada aikaan seudullinen Internet-pohjainen kevyen liikenteen palautejärjestelmä. Asiassa eteneminen tapahtuu kuntien oman kehitystyön kautta. Helsingissä on tavoitteena saada toimimaan rakennusviraston uuteen asiakaspalvelujärjestelmään pohjautuva verkkopohjainen pilottipalautesysteemi jo kevääksi 2007. Tämä tulisi myöhemmin laajentaa seudulliseksi.

KEHITTÄMISHANKKEET

Eri hallinnonalojen tiedotusyhteistyön kehittäminen. Hankkeessa selvitetään eri hallinnonalojen ja toimijoiden tiedotustarpeet, olemassa olevat tiedotuskanavat, käytettävissä olevat resurssit ja yhteistyömahdollisuudet (tekninen toimi, liikuntatoimi, matkailu, joukkoliikenne (myös operaattorit), koulutoimi, sosiaali- ja terveystoimi yms.). Tavoitteena on löytää yhteistyömuotoja, joiden avulla pystyttäisiin tehostamaan toimintaa ja ratkaisemaan tiedotuksen niukan rahoituksen tuottamia ongelmia. Esimerkiksi kuntiin muuttajille lähetetään usein tiedotteita, jotka voisivat sisältää myös jalankulkua ja pyöräilyä sisältäviä aiheita ilman merkittävää kustannusten lisäystä. Hankkeen tuloksena voi syntyä "pääkaupunkiseudun tiedotusfoorumi" tai muu toimintamalli, jonka puitteissa yhteistyöstä muodostuu jatkuvaa. Uuden organisaation tai ryhmän synnyttäminen ei kuitenkaan ole itsetarkoitus. Hankkeen käynnistämistä vastaa YTV, tiedotusyhteistyön kehittämisvastuu on kaikilla osapuolilla. Hanke edellyttää lähinnä henkilötyötä, jonka määrää ei ole arvioitu.

Ulkoilukartan jakelu kaikkiin kotitalouksiin. Käynnistetään projekti, jonka tavoitteena on jakaa ulkoilukartan vuoden 2008 painos kaikkiin kotitalouksiin. Selvitettäviä asioita ovat mm. kustannukset, vastuutahot, toimituskanavat, yhteistyökumppanit ja rahoitusmahdollisuudet, jakeluorganisaatio, aikataulu sekä tarvittava painosmäärä. Hankkeen käynnistämisestä vastaa YTV.

Kevyen liikenteen reittioppaan ylläpidon järjestäminen. Kevyen liikenteen reittioppaan pilotti valmistuu keväällä 2007 ja sen ylläpito on rahoitettu vuoden 2007 loppuun. Kehittämisshanke sisältää reittioppaan ylläpidon ja sen rahoituksen järjestämisen vuodelle 2008 ja siitä eteenpäin. Selvitystyöstä vastaa YTV, ylläpidon vastuutahon selvittäminen on osa työtä.

5 Strategian seuranta ja vaikutukset

Strategian toteutumista seurataan kahdella tasolla. Toimenpideohjelman ja erityisesti kehittämishankkeiden toteutumisen seurannasta vastaa YTV:n kevyen liikenteen työryhmä, joka käsittelee asian vuosittain ja kirjaa keskeiset havainnot kokouspöytäkirjaan omana asiakohdantanaan. Määrällisten tavoitteiden toteutumista käsitellään neljän vuoden välein siten, että aikataulu sovitetaan pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman aikatauluun sekä jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelman päivitystarpeisiin. Toimenpideohjelman toteuttamisen seuranta on luonteeltaan jatkuvaa. Määrällisten tavoitteiden toteutumisen seuranta ja toteutuneiden vaikutusten arviointi on projektiluonteinen, mutta PLJ:n päivityksen yhteydessä toistuva hanke.

Määrällisten tavoitteiden toteutumista seurataan useilla mittareilla ilman, että kasvutavoitetta sidotaan mihinkään yhteen näistä. Jalankulun ja pyöräilyn matkamääriä, suoritetta ja kulkutapajakaumaa mitataan liikkumistottumustutkimuksilla, joita tehdään pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä 5–10 vuoden välein. Jalankulkijamääriä ja pyöräliikennemääriä mitataan vuosittain kone- ja käsinlaskennoilla. Onnettomuuksien määriä sekä onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määriä seurataan tilastojen avulla.

Strategialla on sekä välittömiä että välillisiä vaikutuksia. Infrastruktuurin kehittäminen ja sitä tukevat toimenpiteet, kuten tiedottaminen, kannustavat ihmisiä jalankulkuun ja pyöräilyyn ja lisäävät suoraan näiden kulkutapojen käyttöä. Välillisiä vaikutuksia on tutkimuksella sekä toimenpiteillä, joilla kehitetään hallintoa, ohjeistusta ja käytäntöjä. Tämän tyyppinen toiminta vaikuttaa välillisesti siten, että se edesauttaa välittömiä vaikutuksia aikaansaavien toimenpiteiden toteutumista tulevaisuudessa.

Jalankulku ja pyöräily tulee ottaa huomioon aina kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa. Tässä strategiassa on nostettu esiin vain rajallinen määrä yksilöityjä kehittämishankkeita, jotka on katsottu keskeisiksi pääkaupunkiseudun pyöräilyn ja jalankulun edistämisen kannalta. Kehittämishankkeita on arvioitu suhteessa strategian painopistealueisiin, jotka puolestaan on määritetty nykytilanteen analyysin perusteella. Kehittämishankkeiden valinnassa on otettu huomioon myös niiden toteuttamismahdollisuudet, seudullinen merkitys ja tilanteesta riippuen muita erillisiä perusteita hankkeen puolesta ja vastaan.

Lähteet

HLT 2004–2005. Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja WSP LT-Konsultit Oy 2006.

Jääskeläinen, Jonna 2003. Lasten kaupunki. 11-vuotiaiden näkemyksiä asuinympäristönsä turvallisuudesta. Teoksessa: Hille Koskela (toim.) Avoin kaupunki / suljettu kaupunki. Kirjoituksia urbaanista turvallisuuspolitiikasta. Helsingin yliopiston maantieteen laitos. Helsinki 2003.

LM 1999. Liikettä työmatkaan! Liikenneministeriö, LYYLI-raporttisarja 12.

LVM 2000. Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmat ja strategiat 1/2000.

LVM 2001a. Uutta pontta pyöräilyyn. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2001.

LVM 2001b. Kävely osaksi liikennepolitiikkaa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2001.

LVM 2001c. Joukkoliikenne – houkutteleva valinta. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmat ja strategiat 2/2001.

LVM 2001d. Kohti kestäväää ja terveellistä liikennettä - WHO:n Lontoon perusasiakirjan täytäntöönpano Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmat ja strategiat 3/2001.

LVM 2001e. Kevyen liikenteen tutkimusohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 8/2001.

LVM 2003. Kohti esteetöntä liikkumista. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategia. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmat ja strategiat 2/2003.

LVM 2004a. Kevyen liikenteen vaikutusten arvioinnin yleisohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2004.

LVM 2004b. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa - Jaloin-hanke 2001–2004. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2004.

LVM 2004c. Jaloin-ohjelman arviointi sekä toimenpidesuosituksia jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 40/2004.

LVM 2004d. Toimintamalli esteettömän ja turvallisen kävely-ympäristön kehittämiseksi. Case Espoon keskus. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 77/2004.

LVM 2006. Kuljetapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006.

SLU 2002. Suuri kansallinen liikuntatutkimus. Suomen liikunta ja urheilu ry:n julkaisusarja 4/2002 ja 5/2002.

STM 2000. Terveysliikunnan paikalliset suositukset. Sosiaali- ja terveysministeriö. Julkaisuja 2000:1.

STM 2001. Terveyttä edistävän liikunnan kehittämistoimikunnan mietintö. Sosiaali- ja terveysministeriö. Komiteamietintö 2001:12.

Tuominen, Martti 2005. Helsinkiläisten turvallisuus. Artikkelit Helsingin seudun suunnat-verkkojulkaisussa (www.hel2.fi/Tietokeskus/suunnat/artikkelit/artikkeli305.html).

Uudenmaan tiepiiri 1999. Pääkaupunkiseudun yleisten teiden jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma.

Voltti 1999. Pyöräiliikenteen kehittäminen Helsingin keskustassa. Diplomityö. Helsinki 1999.

YTV 1998. Pääkaupunkiseudun pyöräiliikennetutkimus 1997. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1998:1.

YTV 1999. Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus pääkaupunkiseudulla. Joukkoliikenne-, jalankulku- ja autokaupunkitarkastelut. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 1999:9.

YTV 2000a. Liikenteen jäljet, tietoa liikenteen ilmanlaatu- ja meluvaikutuksista asuinympäristössä.

YTV 2000b. Pyöräiliikenteen strategiasuunnitelma. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2000:1.

YTV 2002a. Liikkumistottumukset ja niiden muutokset pääkaupunkiseudulla vuonna 2000. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:11.

YTV 2002b. Seudullinen ulkoilureittisuunnitelma. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:14.

YTV 2003. Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia vuosille 2010 ja 2025. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2003:3.

YTV 2005a. Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategia 2005–2010. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2005:16.

YTV 2005b. Liikkumistottumukset pääkaupunkiseudulla 2000 – tutkimuksen tulosten analysointi kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Muistio.

YTV 2005c. Kevyen liikenteen haastattelututkimus 2004. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2005:6.

YTV ja Linea Konsultit Oy 2006. Liikkumistottumukset pääkaupunkiseudulla 2000 – tutkimuksen aineiston analyysi kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Julkaisematon.

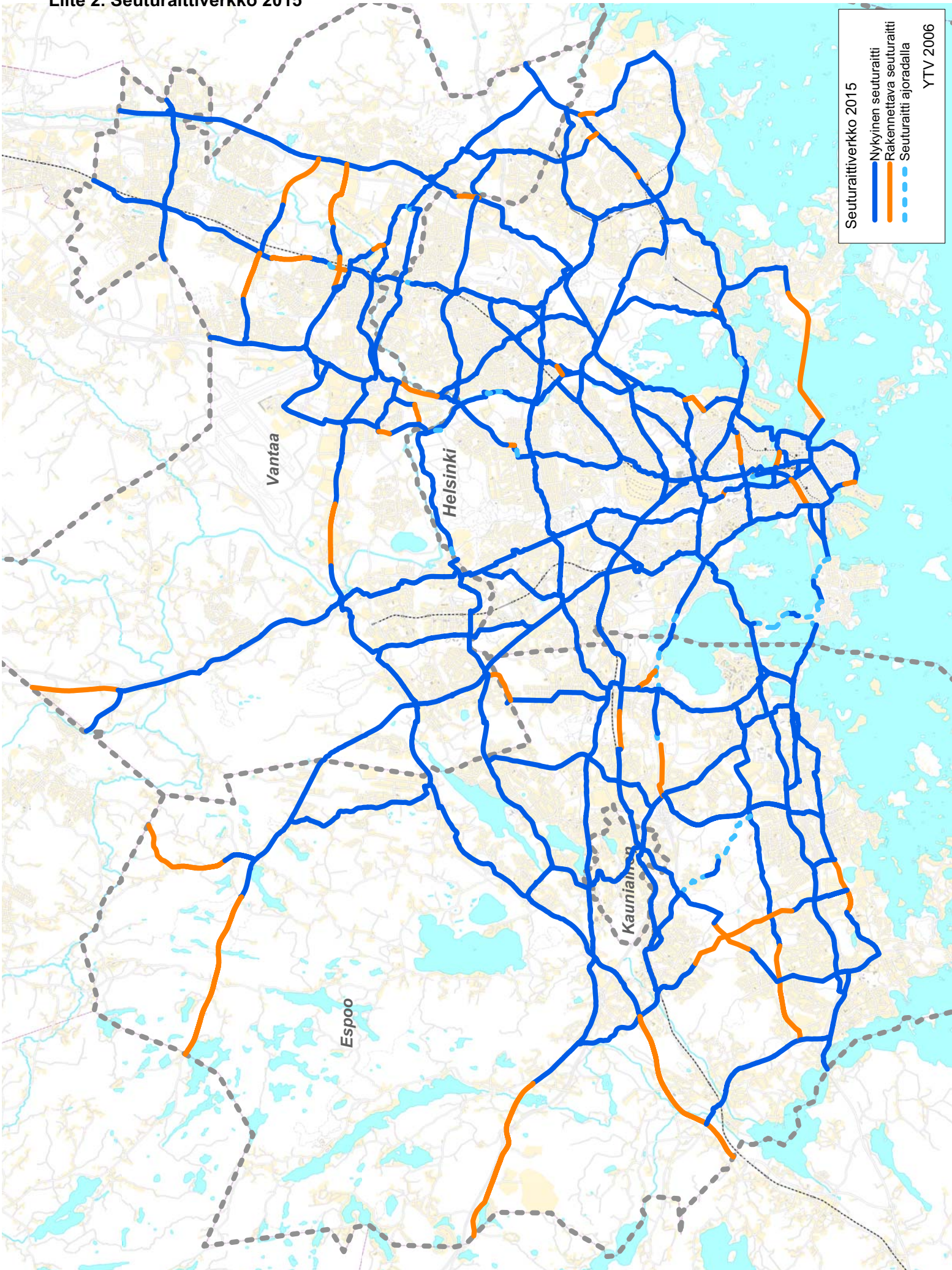
Liite 1. Kehittämishojelman yhteenveto

Kehittämishanke	Vastuutaho	Aikataulu	Arvio resurssi- tarpeesta tai kustannuksista
Rakennetaan seutu- ja pääraittiverkot valmiiksi hankeohjelman (liite 5) mukaisesti.	Kunnat ja Tiehallinto	2015 mennessä	35,7 milj. €
Seuturaittiverkon vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan laa- timalla ja toteuttamalla reittikohtaisia parannussuunnitelmia hanke- ohjelman (liite 8) mukaisesti.	Kunnat ja Tiehallinto	2015 mennessä	2,7 milj. €
Kävelykeskusten vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan laa- timalla ja toteuttamalla keskuskohtaisia parannussuunnitelmia.	Kunnat	2015 mennessä	4 milj. €
Päivitetään seudullisen ulkoilureit- tiverkon toteuttamishojelma ja rakennetaan seudullinen ulkoilu- reitiverkko valmiiksi ohjelman mukaisesti.	Toteuttamishojelman päivi- täminen: YTV. Rakentamishankkeet: kun- nat ja Tiehallinto.	2007 (toteutus v. 2020 mennes- sä)	Kustannusarvio laaditaan oh- jelman päivi- tämisen yhtey- dessä
Liityntäpysäköintiä kehitetään lii- tyntäpysäköinti-strategian mukai- sesti.	Toteutus: kunnat, RHK ja Tiehallinto. Tiedotus ja markkinointi: YTV, kunnat, VR ja Tiehallinto	Jatkuva	rakentaminen: 200 € / paikka, tiedotus ja markkinointi: 35 000 € / vuosi
Eri hallinnonalojen tiedotusyhteis- työn kehittäminen.	Hankkeen käynnistämises- tä vastaa YTV, tiedotusyh- teistyön kehittämisvastuu on kaikilla osapuolilla	2007	Henkilötyön määrää ei ole arvioitu
Ulkoilukartan vuoden 2008 pai- noksen jakelu kaikkiin kotitalouk- siin.	Hankkeen käynnistämises- tä vastaa YTV	2007	Kustannusarvi- on laatiminen osa työtä
Kevyen liikenteen reittioppaan ylläpidon järjestäminen.	Selvitystyöstä vastaa YTV, ylläpidon vastuutahon osoittaminen kuuluu työhön	2007 (yl- läpito al- kaen 2008)	Henkilötyön määrää ei ole arvioitu
Määritellään jalankulkukaupungin seudullisesti merkittävät kävely- keskukset.	Kävelykeskusten määritte- lystä vastaa YTV, ja siihen osallistuvat kunnat	2008	2 htkk tai 30 000 €
Yhtenäistetään kesä- ja talvikun- nossapidon laatuvaatimukset, urakkamallit ja seurantakäytäntö pääkaupunkiseudulla.	Kunnat ja Tiehallinto YTV:n aloitteesta	2008	Henkilötyön määrää ei ole arvioitu
Yhtenäistetään kadulla tehtävien töiden ohjaamiseen ja valvontaan liittyvät toimintamallit pääkaupun- kiseudulla.	Kunnat ja Tiehallinto YTV:n aloitteesta	2008	Henkilötyön määrää ei ole arvioitu

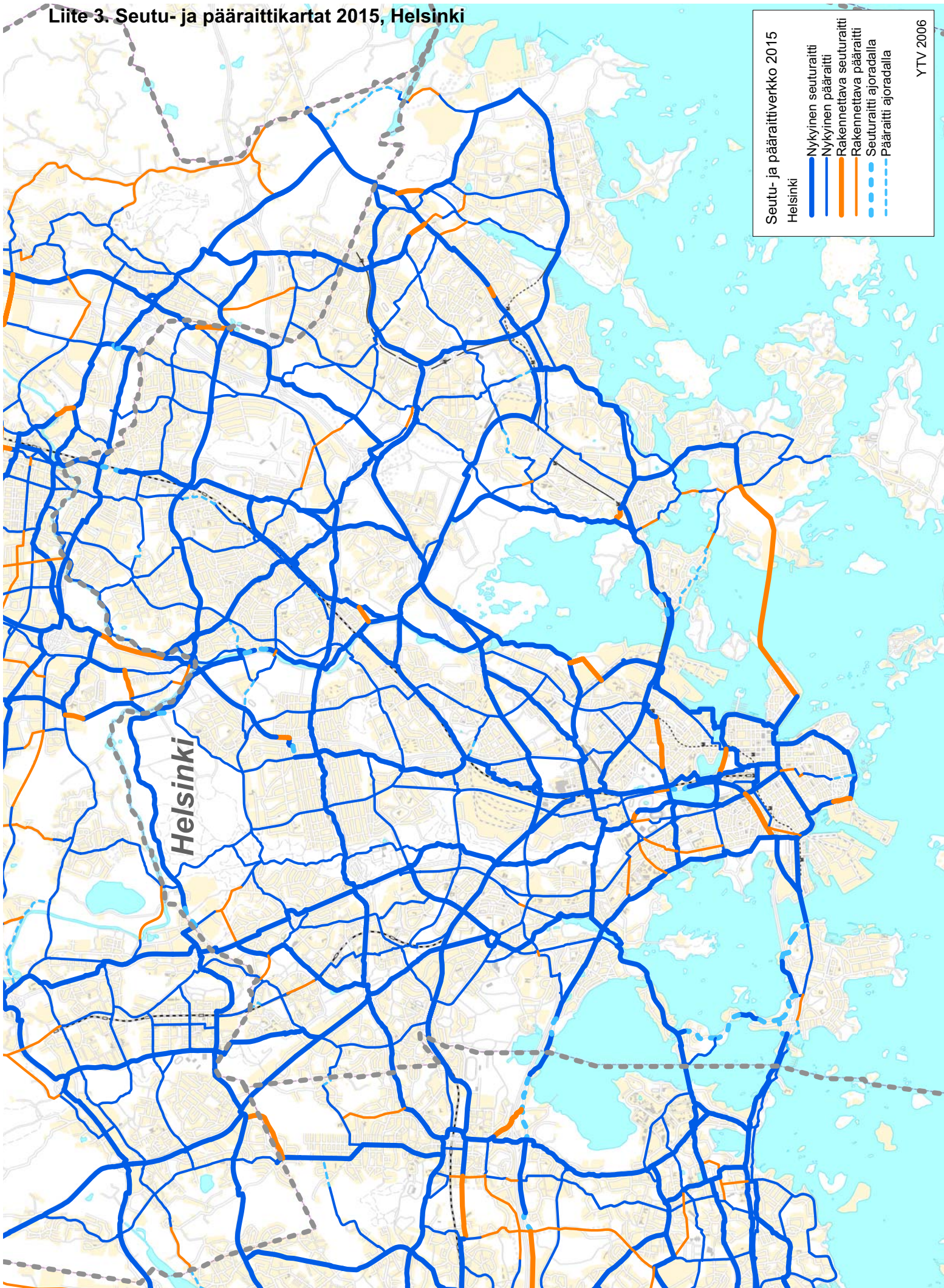
Tutkimushanke	Vastuutaho	Aikataulu	Arvio resurssi- tarpeesta tai kustannuksista
Kestävien kulkutapojen palvelutason barometri.	YTV, kunnat, Tiehallinto ja RHK	2009	4 htkk tai 60 000 €, jatkossa 30 000 € / tutkimus
Jalankulun ja pyörämatkojen ominaisuuksien analysointi olemassa olevien tutkimus- ja paikkatietoaineistojen pohjalta.	YTV	2010	2 htkk tai 30 000 €
Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn brändin suunnittelu.	YTV	2011	4 htkk tai 60 000 €
Jalankulun ja pyöräilyn lisääntymisen terveysvaikutukset pääkaupunkiseudulla.	YTV	2012	2 htkk tai 30 000 €

Periaate	Vastuutaho	Aikataulu	Arvio resurssi- tarpeesta tai kustannuksista
Jalankulku ja pyöräily otetaan aina ensisijaisesti huomioon infrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa.	Kaikki osapuolet	Jatkuva	
Kaikessa toiminnassa otetaan yleisesti huomioon jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuus, ja parannetaan sitä Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti.	Kaikki osapuolet	Jatkuva	
Esteettömyys otetaan huomioon aina uutta rakennettaessa ja vanhaa korjattaessa.	Kaikki osapuolet	Jatkuva	

Liite 2. Seuturaittiverkko 2015



Liite 3. Seutu- ja pääraittikartat 2015, Helsinki

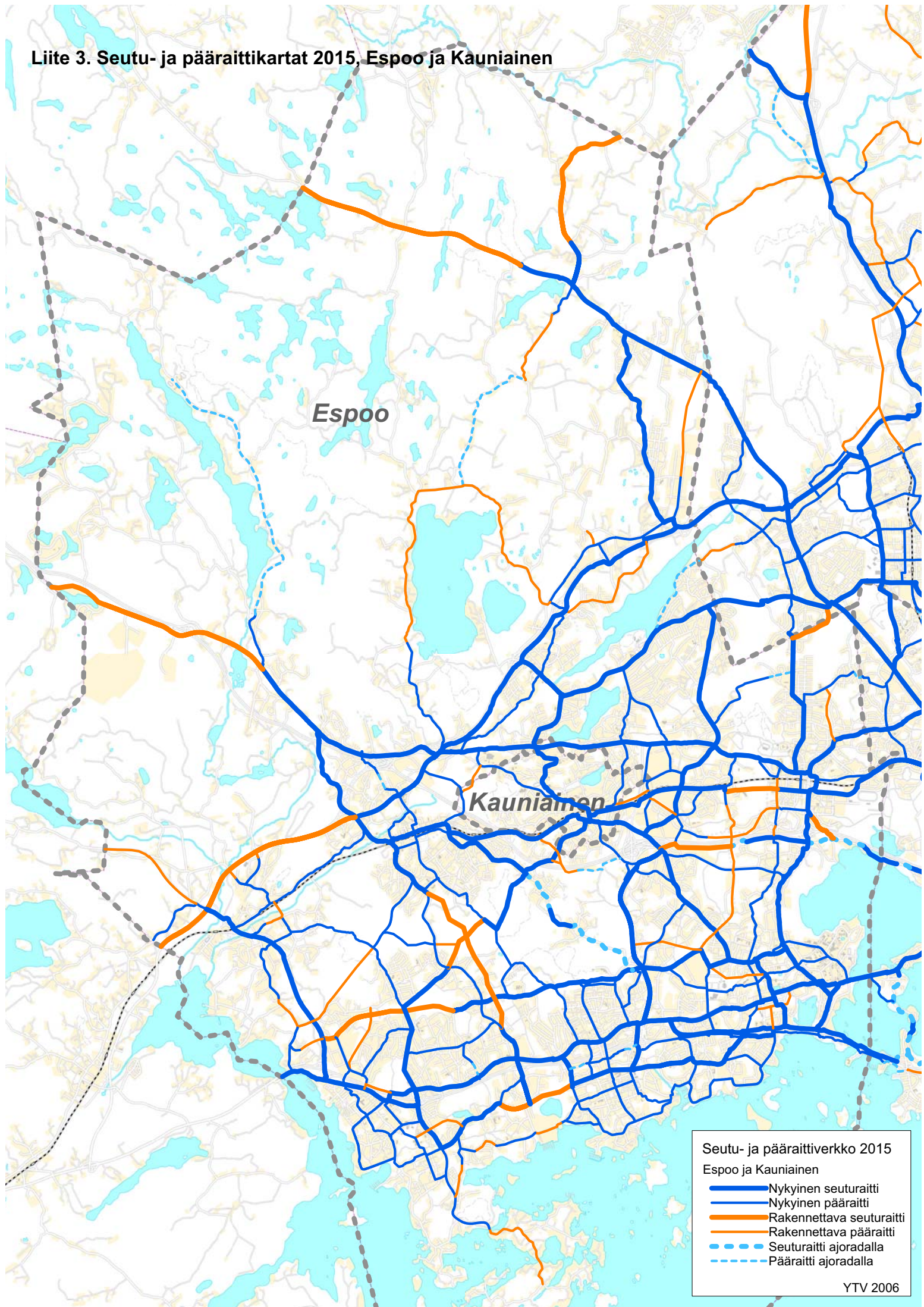


Seutu- ja pääraittiverkko 2015

Helsinki

- Nykyinen seuturaitti
- Nykyinen pääraitti
- Rakennettava seuturaitti
- Rakennettava pääraitti
- Seuturaitti ajoradalla
- Pääraitti ajoradalla

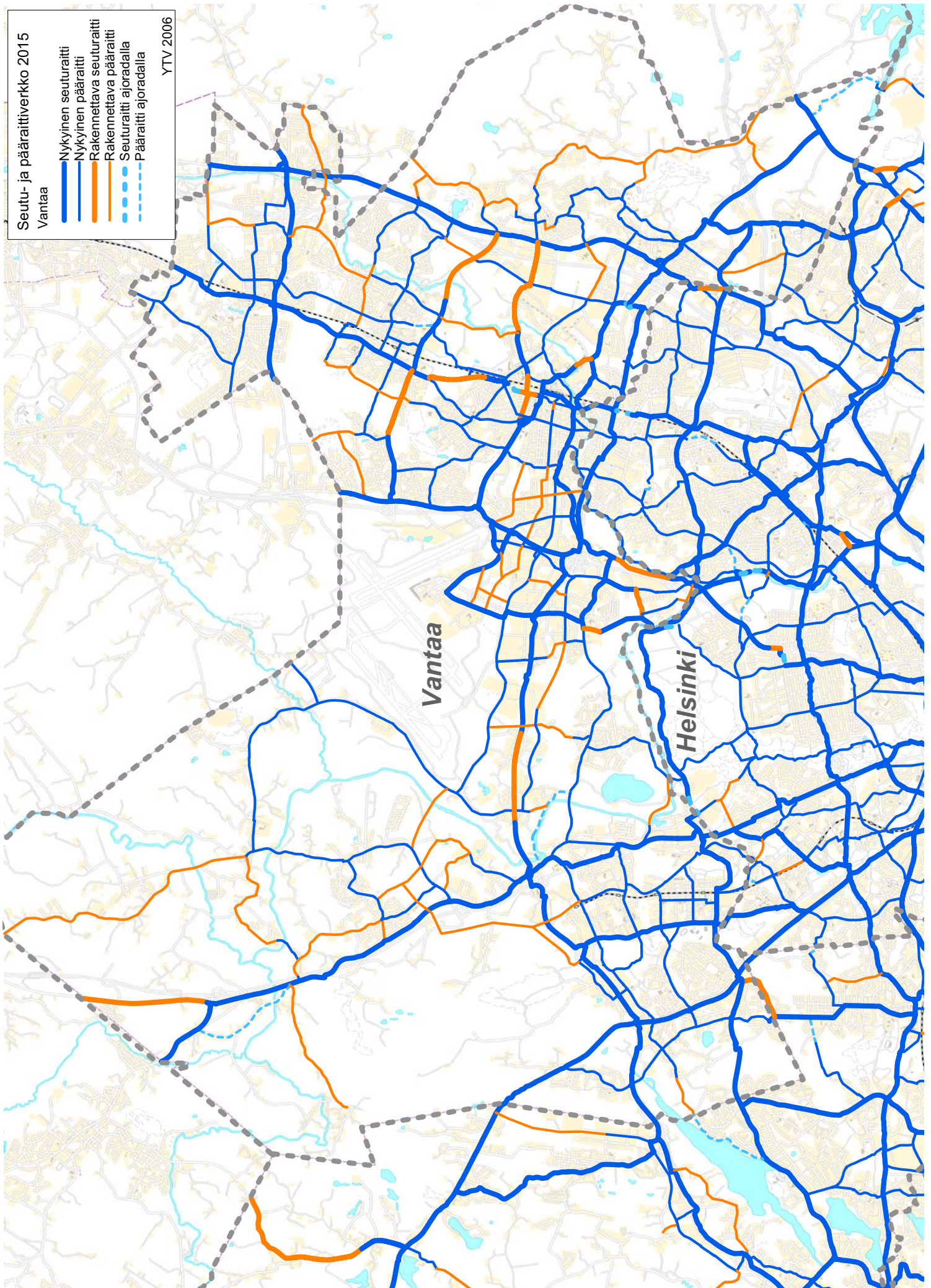
Liite 3. Seutu- ja pääraittikartat 2015, Espoo ja Kauniainen



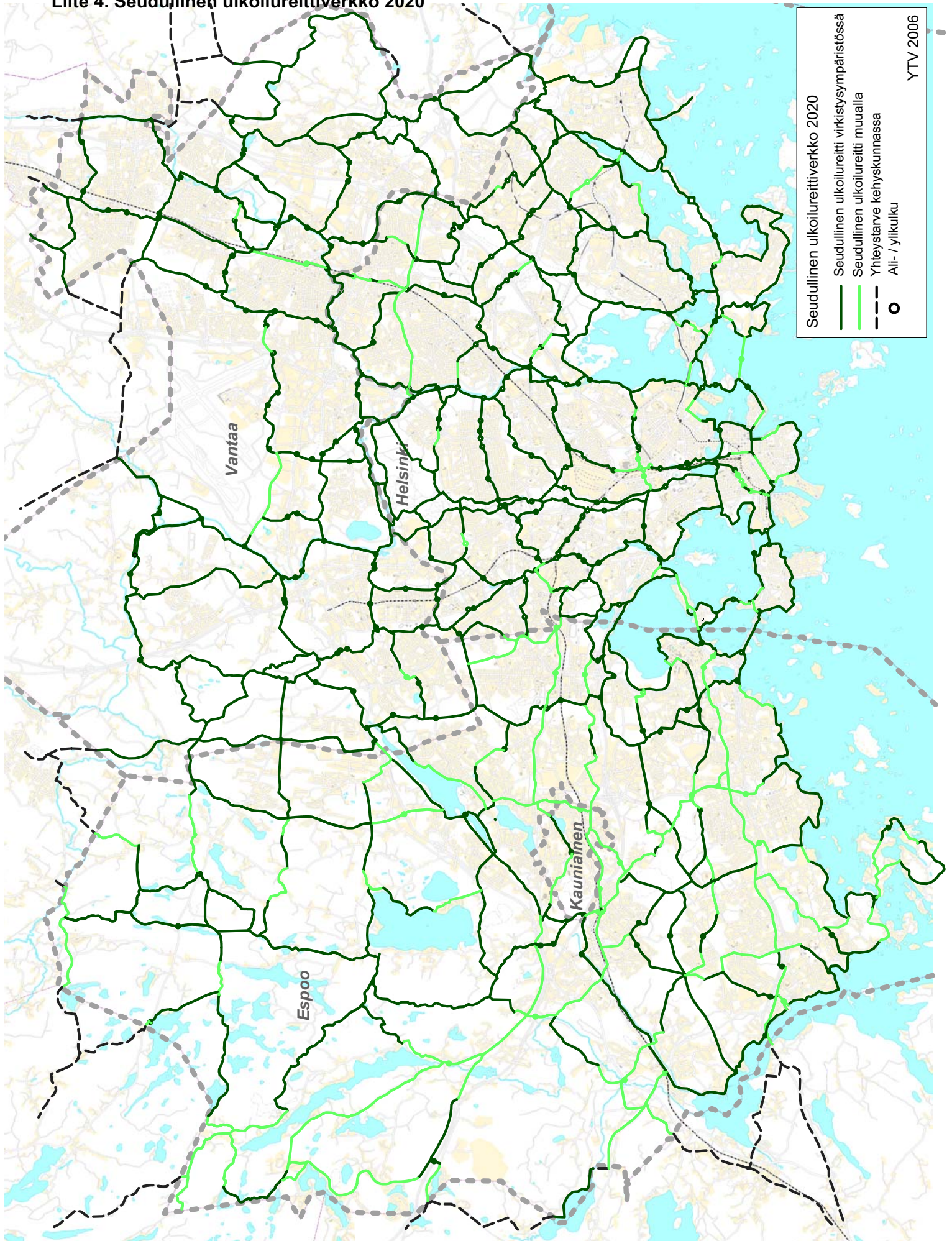
Seutu- ja pääraittiverkko 2015
Espoo ja Kauniainen

- Nykyinen seuturaitti
- Nykyinen pääraitti
- Rakennettava seuturaitti
- Rakennettava pääraitti
- Seuturaitti ajoradalla
- Pääraitti ajoradalla

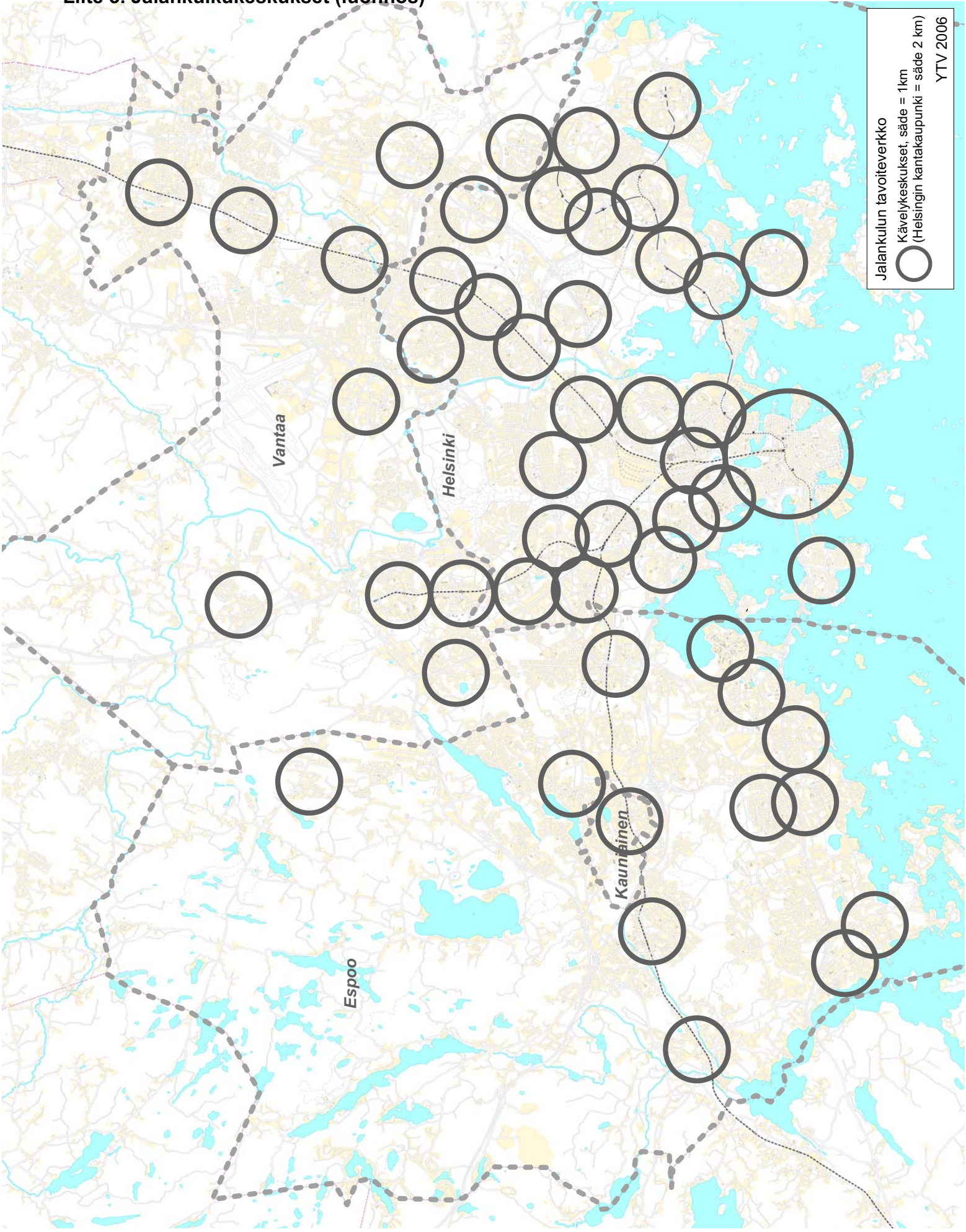
Liite 3. Seutu- ja pääraittiverkot 2015, Vantaa



Liite 4. Seudullinen ulkoilureittiverkko 2020



Liite 5. Jalankulkukeskukset (luonnos)



Jalankulun tavoiteverkko

- Kävelykeskukset, säde = 1 km
- (Helsingin kantakaupunki = säde 2 km)

YTV 2006

Liite 6. Seuturaitiverkon parannussuunnitelmat, toteuttamishjelma

Seuturaitin linjaus	Vastuu	Osallistuu	Suunnittelu	Toteutus	Km	Suunnittelu- kustannus	Toteutus- kustannus
Pääradanvarsi	Helsinki	Vantaa, Tieh.	2007	2008	25	35 000 €	420 000 €
Länsiväylä (Ruoholahti-Finno-Soukka, Hannus-Haukilahti-Westend)	Espoo	Helsinki, Tieh.	2008	2009	19	30 000 €	280 000 €
Lahdenväylä	Helsinki	Vantaa, Tieh.	2009	2010	23	35 000 €	280 000 €
Hämeenlinnanväylä	Helsinki	Vantaa, Tieh.	2010	2011	23	35 000 €	340 000 €
Espoonlahti-Merituulentie-Tapiola- Lehtisaari-Pasila-Hämeentie	Espoo	Helsinki	2011	2012	20	30 000 €	340 000 €
Vihdintie (Munkkiniemi-Luukki)	Helsinki	Espoo, Vantaa, Tieh.	2012	2013	19	30 000 €	240 000 €
Leppävaara-Turunväylä-Munkkiniemi- Paciuksenkatu-Ruoholahti	Helsinki	Espoo, Tieh.	2012	2013	11	20 000 €	180 000 €
Kehä I	Helsinki	Espoo, Tieh.	2014	2015	25	35 000 €	360 000 €

Liite 7. Hankeohjelmat, Helsinki

Nro	Kuuilu ohjelm.	S/P	Hankkeen nimi	Toimenpide		kustannus milj. euroa	ajoitus	vastuutaho	Huom.
				pituus (km)	Muuta				
		I jakso	Erilliset kevyen liikenteen hankkeet						
1H		S	Paciuksenkatu, alkukulku	0,2	alkukulku	1,70	2011	Hki	
2H	KTS	P	Stenbäckinkatu	0,8		0,20	2008	Hki	
3H	KTS	P	Lautasaarentie Katajaharjussa	0,5		0,30	2007	Hki	
4H	KTS	S	Nordenskiöldinkadun kevyen liikenteen silta	0,5	silta	1,10	2010	Hki	
5H	KTS	P	Radanvarsiaraitti Malminkartanossa	0,5		0,20	2011	Hki	
6H	KTS	S	Ohrahuhdantie- Yhdyskunnan tie	0,3		0,10	2011	Hki	
7H			Savelan puisto	0,4		0,20	2008	Hki	
8H	KTS	P	Huopalahdentien alik.	0,2	alik.	1,20	2007	Hki	
9H		S	Somerikkotien pohji.osa	0,8		0,10	2010	Hki	
10H		S,P	Länsimäenti välillä Vaarnatie-Pelastusasema	0,5		0,10	2008	Hki	
11H	Kts	S	Hermannin rantatie-Vaanhankaupunginlahti	0,5	silta	1,40	2010	Hki	
12H	(KTS)	S	Helsinginkatu, itäosa	1,0		0,40	2011	Hki	
13H		S	Mätäjokivarssi Malminkartanontien eteläpuolella	0,5		0,10	2011	Hki	
			I jakso erilliset yhteensä	6,7		7,10			
		I jakso	Raitit osana muuta rakentamista						
		S	Töölönlahden alue-Kaisaniemenranta	1,0	silta	2,00	>2011	Hki	liittyy muuhun rakentamiseen
		S	Telakkakatu-Merisatamanranta	0,4		0,30	>2011	Hki	liittyy alueen katujärjestelyihin
		S	Raul Heibergin raitti Itäväylällä	0,3		0,10	2007	Tiehallinto/Hki	liittyy melusuojausten rakentamiseen
		S	Kalivikintien uusi linjaus Itäväylän päässä	0,5		0,20	2007	Hki	liittyy alueen katujärjestelyihin
		P	Vindintien kevyen liikenteen silta Haagassa	0,2	silta		2008	Tiehallinto/Hki	liittyy Hakamaentien parantamiseen
		P	Uusillan tien alik. ja yht. Vartiokylänlahdelle	0,6	alik.	0,80	2009	Tiehallinto/Hki	liittyy Itäväylän parantamiseen
		P	Erottaja	0,3		0,30		Hki	liittyy muuhun rakentamiseen
		S	Hiittäjantie	0,3		0,20		Hki	liittyy alueen katujärjestelyihin
		S,P	Itämerenkatu-Mannerheimintie	1,7		0,50	2009	Hki	Mechelininkadun alkukulku, väli Lapinlahdenkatu-Mannerheimintie aluksi ratakuilussa - myöhemmin pinnassa, pituus 1,7 km
		II jakso	Erilliset kevyen liikenteen hankkeet						
14H		P	Nordenskiöldin-Mechelininkatu välillä Urheilukatu-Hesperiankatu	1,5		1,00	II	Hki	
15H		P	Kaupintien kevyen liikenteen silta	0,2	silta	1,00	II	Hki	
16H		P	Henrik Borgströmin tie välillä Koirasaarentie-Tuurholmanpolku	0,5		0,10	II	Hki	
17H		S	Kaisaniemenranta-Töölönlahden alue	1,0	silta	2,00	II	Hki	
18H		P	Kipparuorenranta Herttoniemenrannassa	0,3		0,50	II	Hki	
19H		P	Paciuksenkatu - Tuoholmankatu	1,0		1,00	II	Hki	
20H		P	Laajasalo-Kulosaari, Tullisaarensalmi	0,5	silta	2,50	II	Hki	
21H		P	Vantaanpen kevy. liikenteen silta Pukinmäessä	0,1	silta	0,70	II	Hki	
22H		P	Tullivuorentie-Kivikko, Tattariharjuntien alik.+Lahdenväylän silta	1,4	alik.+silta	1,01	II	Tiehallinto/Hki	
23H		P	Killingholman silta (Herttoniemi-Laajasalo)	0,8	silta	1,0	II	Hki	
			II jakso erilliset yhteensä	7,3		9,81			
		II jakso	Raitit osana muuta rakentamista						
		S	Katajanokka-Kruunuvuori-Reiherintie	4,0			II	Hki	Liittyy Kruunuvuorenrannan rakentamiseen
		P	Hämeenlinnanväylä-Hakuninmaa	1,3	alik.	1,00	II	Tiehallinto/Hki	Liittyy Kuninkaantammenalueen ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän rakentamiseen
			Helsinki erilliset yhteensä, jaksot I ja II	14,00		16,91			

Liite7. Hankehjelmat, Espoo

Nro	Kuuluu ohjelmiin.	Esp.nro kehs.-96	S/P	Hankkeen nimi	Toimenpide		Kustannus milj. euroa	Ajoitus	Vastuutaho	Huom.
					pituus (km)	Muuta				
1E	TTS	92	I jakso	Erilliset kevyen liikenteen hankkeet						
2E			S	Nupurintie (mt110) Ammässuo-Nupuri	8,7		1,18	2010 - 2011	Tiehallinto	on tiepiirin ohjelmassa
3E			S,P	Turuntie mt 110, kevyen liikenteen olosuhteiden parant., Kaun-Esp		alkukulut	0,50	?	Tiehallinto, Kaun.	
4E			P	Hyttimestarintie	0,4		0,10	2006-2007	Espoo	
5E			P	Kunnarlantie (Kellonummentie-Aurinkoniityntie)	0,7		0,25	2006-(2007)	Tiehallinto, Espoo	
6E			P	Röyläntie	0,9		0,30	2007 - 2008	Tiehallinto, Espoo	
7E		6. ositt.	S	Rantaradan raitti, (Kilo-Leppävaara, II vaihe)	1,5		0,30	I	Espoo	
8E		2. ositt.	P	Espoon keskus - Jorvi (pohjoisosa)	1,5		0,20	2009 - 2010	Espoo, Kaun.	
9E		81	P	Kurttilantie, II vaihe	1,6		0,34	I	Espoo	
10E			S	Raitti Latokaskesta Keskuspuistoon	1,1		0,29	I	Espoo	
			P	Merituulentie, Hakmäentie - Tykkien alkukulku	0,4		0,20	2012	Espoo	
				I jakso erilliset yhteensä	16,8		3,65			
			I jakso	Raitit osana muuta rakentamista						
		76	P	Turveradantie	3,0			2009 - 2010	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
		87	P	Nuijalantie - Friisinmäentie - Säterinkatu	2,5			2006 - 2007	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
			P	Lintulaaksontie	1,2			I	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
			P	Riiilahdentie	0,7			I	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
			P	Vanhankartanontie	2,8			I	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
			II jakso	Erilliset kevyen liikenteen hankkeet						
11E		67+jatko	P	Suvisaarentie (pt 11329)	2,5		0,42	II	Tiehallinto	
12E			P	Kuninkaankart. -Kauklahdentie, jaiko-osuudet Kehä III:lle	0,9		0,24	II	Espoo	
13E			S	Kehä III Mikkelänkallion alkukulku Kirkkonummen rajalle, kt 50	4,3		0,72	II	Tiehallinto	
14E			P	Lapinkyläntie, mt 1130	2,5		0,42	II	Tiehallinto	
15E			S	Nupurintie (mt 110) Ammässuo - Espoon raja	2,0		0,34	II	Tiehallinto	
16E		95	S	Vihdintie (mt 120) Luukki-Saarijärvi	5,2		0,87	II	Tiehallinto	
17E		84 ym	P	Vanha Lahnuksentie (pt 11365)	1,4		0,24	II	Tiehallinto	
18E		85	S	Lahnuksentie (mt 1324), Huhtamäentie-Espoon raja	2,4		0,40	II	Tiehallinto	
19E			P	Turunväylä	1,2		0,30	II	Espoo	
20E			P	Kunnarlantie - Bodomintie	7,0		1,40	II	Tiehallinto, Espoo	
21E			P	Länsiväylä, Sammalvuori	0,4		0,10	I-II	Espoo	
22E			P	Kauklahdenväylä - Latokaski	2,0		0,40	II	Espoo	
23E			P	Hylkeenpyytäjätie	0,5		0,10	II	Espoo	
24E			P	Merituulentien järjestelyt tätuulentien kohdalla			1,00	II	Espoo	
25E			P	Kivenlahti - Tiilimäentie	1,2		0,30	II	Espoo	
26E			P	Pellavaniementie	0,5		0,10	II	Espoo	
				II jakso erilliset yhteensä	34,0		7,35			
			II jakso	Raitit osana muuta rakentamista						
		49 (osa)	S	Suomenlahdentie (länsiosa)	1,6			II	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
		94	S	Tiilimäentie (itään Pisantielle)	3,0			I - II	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
			S	Espoonväylä	3,0			II	Espoo	liittyy katuhankkeeseen
			S	Kehä II (ei kartalla)				I-II	Tiehallinto, Espoo	
			P	Kummeliuorentie	0,5			I-II	Espoo	
			P	Soukanväylän silta (Järviatorppa)	1,0			II	Espoo	
			P	Juvan teollisuuskatu	2,5			II	Espoo	
			P	Vantimporsti				I-II	Espoo, RHK	
			P	Pohjantie - Suurpelto (Teknologiaraitti)	1,2			I-II	Espoo	
				Espoo erilliset yhteensä, jaksot I ja II	50,8		11,00			

Liite 7. Hankeohjelmat, Vantaa

Nro	Kuuluu ohjelmaan	S/P	Hankkeen nimi	Toimenpide		Kustannus milj. euroa	Ajoitus	Vastuutaho	Huom.
				pituus (km)	Muuta				
			Erilliset kevyen liikenteen hankkeet						
1V	TS	I jakso	Kirkkotie	1,2		0,34	2006	Vantaa	
2V	S	S	Raitti Ratatietä Hiekkaharjun asemalle	1,0		0,17	2007?	Vantaa	ei asemakaavaa
3V	S	S	Koivukylänväylä (mt 1375) V.Myllypöykä-Lahdentie	2,0		1,87		Tiehallinto, Vantaa	
4V	TS	P	Vantaanjoen ulkoiluraitti Vetokannas-Pitkääkoski	1,0	silta	0,50	2008	Vantaa	
5V		P	Leppäkonventtie (mt 11583)	0,9		0,15		Tiehallinto, Vantaa	
			I jakso erilliset yhteensä	6,1		3,03			
			Raitit osana muuta rakentamista						
			Sanomatie Martinkyläntien Kela III:lle	1,0			2009-	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Kela III suuntainen jk+pp väliä Tuupakankuja - Kalliosolantie	1,7				Tiehallinto, Vantaa	sisältyy tiehankeeseen
			Tulkintie väliä Ansatie-Pakkalantie	1,4			2007	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Koivukylänväylä, Epinkoskenie-Asolanväylä	1,5			2007	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Laurintie väliä Rekolanie-Keravanjoki	1,2				Vantaa	sisältyy osit.katuh.
			Epinkoskenie, Leikkitie-Vantaan raja (lola)				2006	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Pohjoiantie-Nurmin. (ositt. mt. 11645)	3,5				Tiehallinto, Vantaa	sisältyy osit. katuhank.
			Jokieniementie väliä Keravanjoki-Heidehofintie	1,6			2006	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Asematie	0,2			2009	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Tammistonraitti (ent. Tammistonatie, Tammistonkatu-Valimotie)				2006	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Valkeisenähteenie väliä Tavikkitie-Jokieniementie	0,8			2009	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Erilliset kevyen liikenteen hankkeet						
6V	TS	P	Raitti Rajakylä - Vaarala	1,3		0,22	II	Vantaa	
7V		P	Helsinki-Vantaan eteläpuoli	2,0		0,70	II		
8V		P	Ripiläntie (pt 11455) Seutulankylä-Ripilä	5,8		1,18	II	Tiehallinto, Vantaa	
9V		S	Vanha Hämeenintie (mt1130), Nurmijärven rajalle	2,6		0,44	II	Tiehallinto	
10V		P	Ohratie (pt 11568)	1,7		0,29	II	Tiehallinto	
11V		P	Sotungintie (pt 11645, 11641)	4,5		0,89	II	Tiehallinto	
12V		P	Ainontie Espoon rajalta Aitakujalle	0,7		0,17	II	Vantaa	
13V		P	Raitti joen rannassa Tammistossa	1,0		0,25	II	Vantaa	
14V		P	Vanha Porvoontie (pt 11576) väliä Kuninkaamäentie-Sipoon raja	2,3		0,39	II	Tiehallinto	
15V	TS	P	Vanha Nurmijärventie (pt11429) väliä Kannistontie-v3	2,6		0,47	II	Tiehallinto, Vantaa	ajoitus Vantaan ohj.. tiel Kivipellontie
			II jakso erilliset yhteensä	24,5		4,99			
			Raitit osana muuta rakentamista						
			Tapolantie-Suosaarentie (Seutula)	2,0		0,50	II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Kuninkaantie, Hommaksentie (Tuupakka)	2,5		0,63	II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Laurintie-Jyränskenkuja (Pihkalanie)	2,2			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Kuussilantie, oikaisu Hopeatie-Metsätie (Vaarala)	1,2			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Päiväkumuntie väliä Koivukylänväylä-Pejäksentie				II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Valkeisenähteenie väl. Ohratie-V. Porvoontie-Linjatie	2,2			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Visaritie-Viittatie (Mäkkylän puistotie)	0,3 Vantaalla			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Vehkalammäki-Myllymäki-Keimolanportti				II		
			Keimolanportti-Kivision asema				II		
			Kannistontie-Piispankyläntie				II		
			Tikkurilantie-Ylästöntie				II		
			Koivuhaan (Aviapolis) hankkeet (3 erillistä hanketta)				II		
			Himalajantie				II		
			Vestranie	2,6			II	Vantaa	ei kaavaa, sis. katuh.
			Piispankyläntie	1,8			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Korenonnie (Nikimäessä)	1,8			II	Vantaa	sis. osittain katuhank.
			Malmarinie-Kaskelankuja (Honkanummen eteläpuolella)	1,2			II	Vantaa	Kaskelankuja sis. katuh.
			Uranuksentie-Peltotie	1,2			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Pohj.-eteläs. raitti Asolan länsipuolella	1,3			II	Vantaa	ei kaavaa, sis. katuhank.
			Tikkurilantie Ripiläntie-Katriinantie	3,3			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Ali-Keravanie - Leppäkonventtie	1,5			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Raitti Illepuiston kohdalta Ylästöntielle	0,4			II	Vantaa	sisältyy katuhankeeseen
			Kuninkaamäentie (Vanha Porvoontie-Merkkipolku)				II		
			Vantaa erilliset yhteensä, jaksot I ja II	30,6		8,02			

Liite 7. Hankeohjelmat, Kauniainen

Nro	Kuuluu ohjelmaan	S/P	Hankkeen nimi	Toimenpide		Kustannus milj. euroa	Ajoitus	Vastuutaho	Huom.
				pituus (km)	Muuta				
1K		I Jakso	Erilliset kevyen liikenteen hankkeet Pienehköt hankkeet yhteensä	0,5		0,80	2006-	Kauniainen	
2K		S,P	Mt 114, alikulku Bensowinkujan kohdalla	0,3	alikulku	0,22		Tiehallinto, Kauniainen	
			I jakso erilliset	0,8		1,02			
			Kauniainen yhteensä	0,80		1,02			

Liite 8. Edellisen strategian toimenpiteiden toteutuminen

Toimenpide toteutettu tai asia edennyt OK

Ei tietoa tai vähäistä edistystä tai edistystä, mutta työtä pitäisi jatkaa?

Toimenpidettä ei ole toteutettu tai asia ei ole edennyt EI

Toteuttamishjelma

Toimenpide	Vastuutaho
Rakennetaan seutu- ja pääverkot toteuttamishjelman mukaisesti. OK	kunnat, Tielaitos
Parannetaan paikallisverkon yhtenäisyyttä ja standardia. ?	kunnat, Tielaitos
Laaditaan seudullinen pääulkoilureittisuunnitelma. OK	kunnat, YTV
Nostetaan kevyen liikenteen verkon rahoitustasoa. EI	kunnat, Tielaitos
Laaditaan seutuverkoston reittikohtaisia parannussuunnitelmia. OK	kunnat, Tielaitos

Liikenneturvallisuuden parantaminen

Toimenpide	Vastuutaho
Osallistutaan turvallisuus- ja asennekampanjoihin, turvallisuusvalistukseen ja tuetaan valtakunnallisten kampanjoiden näkyvyyttä. ?	Liikenneturva, kunnat, YTV, Tielaitos
Kehitetään raittijärjestelyjä kiinnittäen erityistä huomiota risteämiskohtiin ajoneuvoliikenteen kanssa. Kaavoituksessa ja liikenne- ja vihersuunnittelussa otetaan huomioon riittävät näkymät. ?	kunnat, Tielaitos
Jatketaan liikenteen rauhoittamista tavoitteena laskea todelliset nopeudet asuntoalueilla tasolle 30–40 km/h. ?	poliisi, kunnat, Liikenneturva
Lisätään automaattista liikennevalvontaa ja kehitetään siihen liittyvää lainsäädäntöä. OK	poliisi, liikenneministeriö, kunnat, Tielaitos
Lisätään liikenneturvallisuusyhteistyötä eri organisaatioiden kesken. ?	kunnat, LM, Tielaitos, Liikenneturva, erilaiset liikenneturvallisuusyhtiöt tekevät laitokset ja yhdistykset
Otetaan pyöräily ja jalankulku erityisesti huomioon laadittaessa YTV:ssa liikenneturvallisuuden strategiasuunnitelmaa. OK	YTV, Tielaitos, kunnat

Kevyen liikenteen suunnittelun ja tutkimuksen kehittäminen

Toimenpide	Vastuutaho
Edistetään tutkimusta ja uusien suunnittelumenetelmien ja työkalujen kehittämistä. OK	kunnat, Tielaitos, LM
Varmistetaan riittävät resurssit suunnittelussa ja toteutuksessa. ?	kunnat, Tielaitos
Yhdenmukaistetaan edelleen seudun pyöräliikenteen laskentajärjestelmiä ja laaditaan vuosittain laskentatuloksista muistio. ?	kunnat, Tielaitos, YTV
Kehitetään laskenta- ja ennustemenetelmiä sekä selvitetään kausivaihtelua. OK	kunnat, Tielaitos, tutkimuslaitokset, LM, YTV

Kunnossapidon ja työnaikaisten järjestelyjen kehittäminen

Toimenpide	Vastuutaho
Yhtenäistetään seudun raittiverkon kunnossapitoluokitus ja varmistetaan kunnossapidon jatkuvuus kunta- ja kunnossapitorajoilla. ?	kunnat, Tielaitos
Kehitetään palautejärjestelmiä siten, että palautteen antaminen helpottuu ja palautteen edellyttämiin toimenpiteisiin ryhtyminen nopeutuu ja varmistuu. ?	kunnat, Tielaitos, YTV, VR, RHK,
Järjestetään säännöllinen pyöriteiden kuntoseuranta, määritetään kriteerit esim. päällysteiden uusimiseen ja reunakivien korjaamiseen. EI	kunnat, Tielaitos
Kunnossapito-organisaatioissa tehostetaan huonojen reunakivien korjaamista sekä pyöriteillä vaarallisesti olevien tolppien yms. esteiden siirtämistä pois pyöriteiltä. ?	kunnat, Tielaitos
Järjestetään systemaattiseksi näkemiä rajoittavan kasvillisuuden leikkaus tai sen vaihto vähemmän haittaavaksi. ?	kunnat, Tielaitos
Työmaakohteiden valvontaa tehostetaan ja kehitetään riittävä ja nopeasti toimiva urakoitsijoita koskeva sakkojärjestelmä. ?	kunnat, Tielaitos

Liityntäpyöräilyn kehittäminen

Toimenpide	Vastuutaho
Järjestetään em. periaatteiden mukaisesti asemille riittävästi laadukkaita pyöräpaikkoja. OK	kunnat, RHK, VR,
Järjestetään suoria, viihtyisiä ja turvallisia kevyen liikenteen yhteyksiä asemille. ?	kunnat
Myötävaikutetaan yleiseen käyttöön soveltuvan pyöräkaapin kehittämiseen ja hankitaan niitä tärkeimmille asemille yhteishankintana. OK	kunnat, RHK, VR, YTV
Laaditaan ja toteutetaan suunnitelma bussi- ja raitiovaunupysäkkien pyöräpysäköinnistä. EI	kunnat, Tielaitos, YTV

Pyörien kuljettaminen joukkoliikennevälineissä

Toimenpide	Vastuutaho
Saneerataan pyöräpaikat SM2- ja SM1-kalustoihin. ?	YTV, VR
Käynnistetään pyörien kuljetuskokeilu busseissa mahdollisimman pian. EI	YTV, bussiyhtiöt, kunnat
Niistä junayksiköistä, joissa on pyöräpaikat, poistetaan kuljetusmaksu järjestetyiltä pyöräpaikoilta ruuhka-aikojen ulkopuolella, sallitaan kuljetus ruuhka-aikoina ja lasketaan ruuhka-aikojen hintoja. EI	YTV, kunnat, VR

Pyörien säilyttäminen

Toimenpide	Vastuutaho
Laaditaan pyöräpysäköinnin järjestämisestä testilista sekä taloyhtiöitä että työpaikkoja varten ja julkaistaan ne kuntien tiedotuslehdissä ja netissä. EI	kunnat, YTV
Kaavoituksen ja rakennusjärjestysten kehittäminen pyöräpysäköinnin huomioonottamiseksi. ?	kunnat
Valvonnan lisääminen ja pyörien turvamerkintä. EI	kunnat, yritykset, poliisi
Kauppojen edustojen tai erilaisten yleisöpalvelupisteiden pyöräpysäköinnin kehittäminen. EI	kunnat, yritykset

Pyöräkeskus

Toimenpide	Vastuutaho
Tehdään esitys Helsingin kaupungille, VR-Yhtymä Oy:lle ja liikenneministeriölle pyöräkeskuksen hankesuunnitelman laatimisesta Helsingin päärautatieaseman yhteyteen. OK	YTV

Pyöräteiden opastus

Toimenpide	Vastuutaho
Ulkoilukarttaa ylläpidetään jatkuvasti ja se julkaistaan myös internetissä. OK	kunnat
Ulkoilukartan painamiseen haetaan laaja rahoituspohja, jotta kartasta voidaan ottaa suuria painoksia. EI	kunnat, YTV
Seutuverkon viitoitus täydennetään ja parannetaan sen kunnossapitoa. ?	kunnat, Tielaitos
Laaditaan opastustauluja koskeva suunnitelma, joka toteutetaan kahdessa vaiheessa. EI	kunnat, Tielaitos, YTV

Huolto ja saniteettitilat

Toimenpide	Vastuutaho
Kaavoituksen ja rakennusjärjestysten sekä suunnittelukäytännön kehittäminen saniteettitilojen ja pyörien huoltotilojen riittäväksi huomioonottamiseksi uudisrakentamisvaiheessa. ?	kunnat, YM
Suosituskirje oppilaitoksille saniteettitilojen järjestämisestä. EI	kunnat, YTV
Julkinen sektori toteuttaa riittävät saniteetti- ja pyöränhuoltotilat omilla työpaikoillaan. ?	kunnat, valtion laitokset

Markkinointi ja valistus

Toimenpide	Vastuutaho
Varataan 1 Mmk:n vuotuinen määräraha pyöräilyn markkinointiin pääkaupunkiseudulla. EI	kunnat, YTV
Laaditaan pääkaupunkiseudun pyöräilyn markkinointistrategia. EI	kunnat, YTV
Lisätään seudullista ja valtakunnallista yhteistyötä markkinoinnissa. EI	kunnat, YTV, Tielaitos
Haetaan yhteistyökumppaneita mm. elinkeinoelämän, järjestötoiminnan, liikunnan ja terveydenhuollon alueilta. EI	kunnat, YTV

Liikennepoliittiset toimenpiteet

Toimenpide	Vastuutaho
Tehostetaan kevyen liikenteen toimintaedellytysten parantamista ja otetaan päätöksenteossa huomioon tässä ohjelmassa esitetyt toimenpiteet ja tavoitteet. ?	kunnat, YTV, Tielaitos, RHK, VR

Liite 9. Pyörämatkaluvut suuralueittain vuonna 1997

