



LIIKUNNAN JA KANSANTERVEYDEN JULKAISUJA 349

Marianne Turunen (toim.)

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA 2018

Marianne Turunen (toim.)

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA 2018



Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES
Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma
Jyväskylä 2019

Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349

ISBN	978-951-790-464-3 (nid.)
ISBN	978-951-790-465-0 (pdf)
ISSN	0357-2498 (nid)
ISSN	2342-4788 (pdf)

Työryhmä	Marianne Turunen, Tanja Onatsu, Matti Hirvonen, Anna Kankaanpää, Harto Hakonen
Toimittaja	Marianne Turunen
Ulkoasu	Kotisaari Graphic Management Oy
Kuvat	Jiri Halttunen, Pyöräilykuntien verkosto ry, Lauri Rotko, Studio Juha Sorri, Martti Tulenheimo
Paino	Kirjapaino Kari 2019
Jakelu	Kunnossa kaiken ikää -ohjelma Lutakonaukio 1 40100 Jyväskylä www.kkiohjelma.fi

Copyright	Kunnossa kaiken ikää -ohjelma/LIKES-tutkimuskeskus
-----------	--

Marianne Turunen (toim.)

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA 2018

TIIVISTELMÄ

Marianne Turunen (toim.)

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018

Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma 2019

100 sivua

Suomessa on vastikään asetettu kunnianhimoiset tavoitteet pyöräilymäärien kasvattamiseksi ja valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tähtäävät 30 prosentin lisäykseen pyöräilymäärissä vuoteen 2030 mennessä. Pyöräilymäärien ja -kulkutapaosuuden lisäämiseksi on tarpeen vaikuttaa pyöräilyn olosuhteisiin, mihin kansalaisten tuki on erilaisten selvitysten mukaan vahva. Niissä kunnissa, joissa pyöräilyn olosuhteisiin on puututtu kunnianhimoisesti viime vuosina, ovat pyöräilymäärät lupaavasti nousussa.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa oli toista kertaa kyselytutkimuksena toteutettu selvitys, jonka toteuttamisesta vastasi Kunnossa kaiken ikää -ohjelma. Selvityksen tavoitteena oli kartoittaa pyöräilyn olosuhteiden nykytilaa ja tarkastella muutoksia vuoden 2010 tilanteeseen. Selvitys tuotti tietoa pyöräilyn kehittämisestä, pyöräilyn resursseista, pyöräpysäköinnistä, kaupunkipyöräjärjestelmistä, pyöräilyn seurannasta, palautteen keruusta ja kyselyiden toteuttamisesta, pyöräilyn sujuvuudesta, talviolosuhteista, pyöräväylien pituuksista ja tyypeistä, pyöräilyyn käytetyistä määrärahoista sekä monista muista kuntien pyöräilyn olosuhteita kuvaavista osa-alueista.

Selvitys toteutettiin verkkokyselylomakkeella keväällä 2018. Kysely lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin ja osallistujiksi tavoiteltiin kuntien pyöräilyn olosuhteista vastaavia tahoja ja työryhmiä. Vastausaikaa annettiin yhteensä noin kolme viikkoa. Kyselyyn osallistui lopulta yhteensä 150 kuntaa, jolloin selvityksen osallistumisprosentti oli 51 prosenttia. Suomen suurista ja keskisuurista kaupungeista (yli 50 000 asukasta) tavoitettiin 100 prosenttia. Osallistuneissa kunnissa asui yhteensä noin 4,25 miljoonaa asukasta eli tulokset koskettavat noin 77 prosenttia Manner-Suomen väestöstä. Kyselyyn vastanneet olivat useimmin kuntien teknisestä toimesta ja liikunta- ja vapaa-aikatoimesta.

Selvityksen mukaan neljäsosassa (25 %) Suomen kuntia on olemassa pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai muu vastaava. Verrattuna kahdeksan vuoden takaiseen edistämishjelmiä laatineiden kuntien osuus oli yli tuplaantunut. Pyöräilyn edistämishjelma oli positiivisessa yhteydessä useisiin pyöräilyn olosuhteiden osa-alueisiin kunnissa, kuten poliittisten päätösten tekemiseen, pyöräilyyn liittyviin henkilöresursseihin ja pyöräilyinvestointeihin. Viimeisen viiden vuoden aikana tehdyt poliittiset päätökset pyöräilyn edistämiseksi olivat myös yli tuplaantuneet koskettamaan jo lähes puolta kunnista (48 %), kun kahdeksan vuotta sitten osuus oli vain reilu viidennes. Jo 22 prosentista kuntia löytyi pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä, kun vuonna 2010 vastaava osuus oli vain 9 prosenttia.

Kunnista 29 prosentissa oli verkkopohjainen pyöräilykartta ja 12 prosentissa internetissä tai mobiililaitteilla toimiva pyöräilyn reittiopas. Nykyaikainen ja laaja kaupunkipyöräjärjestelmä oli käytössä tai alkamassa vain muutamassa suurimmassa kaupungissa ja lisäksi kunnista 15 prosenttia ilmoitti suunnittelevansa kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönottoa tai laajentamista. Pyöräpysäköinnin laatua seurattiin vain 7 prosentissa kuntia ja käyttöastetta 11 prosentissa kuntia. 36 prosentissa kuntia oli velvoite ja normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen edes yhdessä suunnittelu- ja rakennusprosessin vaiheessa. Pyöräilyolosuhteita koskevia tyytyväisyyskyselyjä toteutti neljäsosa kunnista ja pienistä kunnista vain harva. Lisäksi pyöräliikenteen määriä ja kulkutapaosuuksia seurasi vain noin viidesosa kunnissa, eikä osuus ollut juuri muuttunut kahdeksan vuoden aikana.

Pyöräväylien keskipituus oli kunnissa noin 126 kilometriä kuntaa kohden ja 2,8 metriä asukasta kohden. Määrärahoja käytettiin 61 prosentissa kuntia 1–10 euroa/asukas/vuosi ja nollainvestointeja raportoi 23 prosenttia kunnista. Kaikkien kuntien pyöräväylistä talvikunnossapidon piirissä on 84 prosenttia. Pienissä kunnissa pyöräkaistojen osuus pyöräväylätyypinä on kasvanut. Vastaajien keskuudessa tärkeimmiksi pyöräilyn olosuhteita kehittäviksi asioiksi kunnassa koettiin huomion kiinnittäminen pyöräily-yhteyksiin, turvallisuuteen, pyöräväylien kunnossapitoon ja pyöräväylien laatuun.

Tulosten perusteella vastaajat näkivät monin osin kuntiensä pyöräilyn olosuhteiden tilanteen synkempänä esimerkiksi pyöräilyn sujuvuuden osalta verrattuna vajaan vuosikymmenen takaiseen tilanteeseen. Olosuhteet eivät itsessään ole välttämättä huonontuneet, vaan kunnat ovat itse nostaneet standardejaan ja vaativat itseltään enemmän. Pyöräilyn olosuhteiden seurannassa on kuitenkin yhä selkeitä puutteita ja on kiistämätöntä, että ilman todenmukaista kuvaa tilanteesta, kuntien pyöräilyä koskeva päätöksenteko on vaila todellisuuteen perustuvaa tietopohjaa. Nykyisellään myös pyöräilyinvestointien taso on sekä kuntien että valtion asettamille kulkutapaosuuden kasvutavoitteille riittämätön. Selvitys paljastaa kuitenkin monilta osin myös positiivista kehitystä ja Suomi näyttää olevan polkemassa itseään pyöräilymaana eteenpäin.

SAMMANFATTNING

Marianne Turunen (red.)

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018

Jyväskylä: Programmet I form för livet (IFFL) 2019

100 sidor

I Finland har man nyligen satt upp ambitiösa mål för att öka cykling. Statsrådets principbeslut om, och programmet för främjande av gång och cykling siktar på att antalet cykelresor ökar med 30 procent före 2030. För att andelen cykling och gång som färd sätt ska ökas måste man påverka förhållandena för cykling, vilket medborgarna enligt olika utredningar starkt stödjer. I de kommuner där man under de senaste åren ambitiöst har ingripit i förhållandena för cykling visar också antalet cykelresor en stigande trend, vilket är hoppningivande.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa (Förhållanden för cykling i Finlands kommuner) var en utredning som genomfördes i form av en enkät nu för andra gången. Programmet I form för livet svarade för genomförandet av enkäten. Avsikten med utredningen var att kartlägga nuläget för förhållandena för cykling och granska ändringarna jämfört med situationen 2010. Utredningen gav information om utveckling av cykling, resurser för cykling, cykelparkering, stadscykelssystem, uppföljning av cykling, insamling av respons och genomförande av enkäter, cyklingens smidighet, vinterförhållanden, typer och längder av cykelleder, anslag som använts för cykling samt många andra delområden som beskriver förhållandena för cykling i kommuner.

Utredningen genomfördes som webbenkät våren 2018. Den skickades till alla kommuner på fastlandet. I synnerhet ville man nå aktörer och arbetsgrupper med ansvar för cykelförhållandena i kommunerna. Enkäten var öppen i totalt tre veckor. Den besvarades slutligen av totalt 150 kommuner och svarsprocenten var 51. Av de stora och medelstora städerna i Finland (över 50 000 invånare) lyckades man nå alla. I de kommuner som deltog i enkäten bodde totalt cirka 4,25 miljoner invånare. Därmed berör enkätresultaten cirka 77 procent av befolkningen på fastlandet. De som besvarade enkäten representerade oftast det tekniska väsendet eller idrotts- och fritidsväsendet i kommunen.

Utredningen visar att en fjärdedel (25 %) av Finlands kommuner har ett program, en strategi eller motsvarande för främjande av cykling. Jämfört med situationen för åtta år sedan har andelen kommuner som utarbetat dylika program mer än fördubblats. Programmet för främjande av cykling var i positiv mening förknippat med flera olika delområden avseende förhållandena för cykling, såsom det politiska beslutsfattandet, personresurserna för cykling i kommuner och investeringarna i cykling. Antalet politiska beslut för att främja cykling under de senaste fem åren hade likaså över fördubblats och de gällde redan nästan hälften av kommunerna (48 %). För åtta år sedan var motsvarande andel bara en dryg

femtedel. Hela 22 procent av kommunerna hade en arbetsgrupp för cykelfrågor. År 2010 var motsvarande siffra blyga nio procent.

En webbaserad cykelkarta fanns i 29 procent av kommunerna och 12 procent hade en reseplanerare för cykling som fungerar på internet eller med mobila apparater. Endast några av de största städerna hade eller höll på att ta i bruk ett modernt och omfattande stadscykelssystem. Dessutom uppgav 15 procent av kommunerna att de planerar att införa ett stadscykelssystem eller bygga ut sitt befintliga system. Cykelparkeringens kvalitet följdes upp i endast sju procent av kommunerna och beläggingsgraden i 11 procent. I 36 av kommunerna fanns det skyldighet/norm att i minst ett planerings- eller byggskede ordna med cykelparkering. Enkäter om nöjdheten med förhållandena för cykling genomfördes i en fjärdedel av de större kommunerna och i bara några få av de små kommunerna. Därutöver följde endast cirka en femtedel av kommunerna upp antalet cykelresor och cyklingens andel som färd sätt. Andelen hade knappast förändrats på åtta år.

Cykelledernas genomsnittliga längd i kommunerna var cirka 126 kilometer per kommun och 2,8 meter per invånare. Upp till 61 procent av kommunerna använde 1–10 euro i anslag per invånare per år, och 23 av kommunerna rapporterade nollinvesteringar. Av cykellederna i samtliga kommuner omfattas 84 procent av vinterunderhållet. I små kommuner har andelen cykelfiler som typ av cykelled ökat. De som besvarade enkäten ansåg att det viktigaste visavi att utveckla förhållandena för cykling är att fästa uppmärksamhet vid cykelförbindelserna, säkerheten, underhållet av cykellederna och deras kvalitet.

Resultaten visar att situationen med förhållandena för cykling i kommuner anses i många avseenden vara dystrare än för knappt tio år sedan. Så är fallet till exempel med cyklingens smidighet. Förhållandena i sig har inte nödvändigtvis blivit sämre utan kommunerna har själva höjt sina standarder och kräver mer av sig själva. Det finns emellertid fortfarande tydliga brister i att följa upp förhållandena för cykling. Därutöver är det obestridligen så att utan en sanningsenlig bild på situationen saknar besluten om cykling i kommunerna reellt botten. Så som det nu är, är också investeringsnivån i fråga om cykling otillräcklig jämfört med de tillväxtmål som kommunerna och staten har satt upp för andelen cykling som färd sätt. Utredningen visar emellertid också positiv utveckling i många avseenden och Finland tycks ändå trampa vidare som cykelland.

SISÄLLYS

	TIIVISTELMÄ	6
	SAMMANFATTNING	8
	ESIPUHE	13
1	JOHDANTO	17
2	SELVITYKSEN TAUSTALLA	19
2.1	Pyöräilyn nykytila Suomessa ja tutkimuksissa	19
	2.1.1 Pyöräilyn määrä	19
	2.1.2 Pyöräilyn edistäminen	19
2.2	Valtakunnalliset ja kansainväliset sopimukset, ohjelmat ja linjaukset	21
	2.2.1 Pyöräily ympäristösuojelu- ja ilmastotavoitteissa	21
	2.2.2 Pyöräilyn kytkeytyminen liikennepolitiikkaan	22
	2.2.3 Liikunnan, terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen	23
3	PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TOTEUTUS	25
3.1	Selvityksen toteuttajatahot ja toimeenpano	25
3.2	Tutkimusaineisto ja menetelmät	25
	3.2.1 Tutkimusaineisto	25
	3.2.2 Kyselylomake	26
	3.2.3 Aineistonkeruu	26
	3.2.4 Analyysimenetelmät ja tulosten esittäminen	27
4	PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TULOKSET	29
4.1	Kyselyyn vastaaminen	29
	4.1.1 Kyselyyn vastanneet kunnat	29
	4.1.2 Kyselyyn vastanneet henkilöt kunnissa	31
4.2	Pyöräilyn kehittäminen	31
	4.2.1 Pyöräilyn edistämishjelma	31
	4.2.2 Poliittiset päätökset	32
4.3	Pyöräilyä edistävät henkilöresurssit	34
4.4	Pyöräkartat ja reittioppaat	36
4.5	Pyöräpysäköinti	38
	4.5.1 Pyöräpysäköinnin olosuhteet	38
	4.5.2 Avoimet kommentit pyöräpysäköinnistä	40
4.6	Kaupunkipyöräjärjestelmät	42
	4.6.1 Olemassa olevat ja suunnitellut kaupunkipyöräjärjestelmät	42
	4.6.2 Avoimet kommentit kaupunkipyöräjärjestelmistä	43
4.7	Pyöräilyn kulkumuoto-osuus	45
4.8	Pyöräilyn seuranta	46
	4.8.1 Pyöräliikenteen määrän seuranta	46
	4.8.2 Pyöräilymäärien kehitys	49

	4.8.3 Kehittämishankkeet pyöräilyn seuraamiseksi	49
4.9	Palautteet ja kyselyt	51
	4.9.1 Palautteen kerääminen pyöräilyolosuhteista	51
	4.9.2 Tyytyväisyyskyselyt pyöräilyn olosuhteista	52
4.10	Pyöräilyn sujuvuus	53
	4.10.1 Pyöräreittien viitoitus ja opasteet	54
	4.10.2 Pyöräily tasa-arvoisena liikennemuotona muiden liikennemuotojen rinnalla	55
	4.10.3 Pyöräilyn yhdistäminen osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa	56
	4.10.4 Huomion kiinnittäminen polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan kunnan suunnittelukäytännöissä	57
	4.10.5 Pyöräily-yhteydet kouluihin	58
	4.10.6 Pyöräily-yhteydet keskustaan	59
	4.10.7 Pyöräily-yhteydet keskustan lävitse	59
	4.10.8 Pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin	60
	4.10.9 Pyöräilyn edistämistavoitteiden kehittäminen	60
	4.10.10 Pyöräilyn olosuhteet käyttäjäpalautteen perusteella	61
4.11	Pyöräilyn olosuhteet talvella	63
	4.11.1 Kuntien pyöräilyverkostojen talvikunnossapito	63
	4.11.2 Avoimet kommentit pyöräilyverkostojen talvikunnossapidosta	65
4.12	Pyöräilyverkkoon liittyvät määrälliset kysymykset	67
	4.12.1 Pyöräväylien pituudet	67
	4.12.2 Pyöräväylien tyypittely ja ominaisuudet	68
4.13	Pyöräilyn investoinnit ja määrärahat	70
4.14	Muut kysymykset	72
	4.14.1 Tärkeimmiksi koetut seikat pyöräilyn kehittämisessä	72
	4.14.2 Kommentit pyöräilyn olosuhteista	74
5	MITÄ SELVITYS KERTOO PYÖRÄILYN ASEMASTA JA OLOSUHTEISTA SUOMESSA?	77
	LÄHTEET	79
	LIITTEET	83
	Liite 1: Kyselylomake	83
	Liite 2: Kyselylomake (ruotsiksi)	89
	Liite 3: Saatekirje kuntien kirjaamoihin, liikuntatoimenjohtajille ja liikennesuunnittelijoille	95
	Liite 4: Saatekirje kuntien kirjaamoihin, liikuntatoimenjohtajille ja liikennesuunnittelijoille (ruotsiksi)	96
	Liite 5: Saatekirje Pyöräilykuntien verkoston jäsenkunnille	97
	Liite 6: Saatekirje Pyöräilykuntien verkoston jäsenkunnille (ruotsiksi)	98



Fyysisen aktiivisuuden ja arkiliikunnan dramaattinen väheneminen on yhteiskunnallinen ongelma, joka tuottaa merkittäviä kustannuksia muun muassa terveyspalvelujen tarpeen lisääntymisenä, työn tuottavuuden menetyksinä ja yksilöön kohdistuvina toimintakyvyn rajoituksina. Tuoreimman FinTerveys 2017 -tutkimuksen tulosten perusteella viime vuosikymmeninä tapahtunut hyvin selkeä suomalaisen väestön fyysisen toimintakyvyn parantuminen voi olla hidastumassa (Sainio ym. 2018). Iäkkäässä väestössä liikkumisvaikeudet ovat jo melko yleisiä ja väestön ikääntyminen kiihdyttää liikkumisvaikeuksia kokevien määrän kasvua tulevina vuosina (Sainio ym. 2018). Tuoreen KunnonKartta-tutkimuksen liikemittariaineistossa kestävyysliikuntasuosituksen mukaisen liikuntamäärän täytti vain viidesosa osallistujajoukosta (Husu ym. 2018). FinTerveys 2017 -tutkimuksen itseraportointiaineiston perusteella kestävyysliikuntasuositukset täyttää puolet Suomen väestöstä (Borodulin ym. 2018). Oli tilanne lähempänä kumpaa arviota tahansa, väestön fyysisen aktiivisuuden lisääntymisen eteen tehtävä työ on vahvasti perusteltua.

Maailman terveysjärjestö WHO:n tuore toimintasuunnitelma fyysisen aktiivisuuden lisäämiseksi maailmalla vuosina 2018–2030 linjaa, että fyysinen aktiivisuus tulisi integroida ihmisten arkiympäristöihin, missä asumme, teemme töitä ja vietämme vapaa-aikaa (WHO 2018a). Kävely ja pyöräily ovat suunnitelmassa avainkeinoja liikunnan lisäämiseksi jokapäiväisellä tasolla. Suomessa valtioneuvosto teki keväällä 2018 periaatepäätöksen kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja julkaisi valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman (LVM 2018b; Valtioneuvosto 2018c). Edistämishojelma tähtää parantamaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, tukee liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämistavoitteita ja pyrkii kansanterveyden parantamiseen. Sen kolmenkymmenen prosentin kävelyn ja pyöräilyn matkamäärien kasvu vuoteen 2030 mennessä vastaa päämääränä kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteita (LVM 2018b). Poliittinen tahtotila ja vahva yhteiskunnallinen tilaus ovat ryhtyneet ajamaan pyöräilyn edistämistä eteenpäin.

Vuonna 2010 toteutettiin Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys yhteistyössä Kunnossa kaiken ikää -ohjelman, Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Kuntaliiton kanssa. Selvitys tuotti tietoa pyöräilyn kehittämisestä, asemasta, sujuvuudesta, pyöräväyläverkoston määrästä ja laadusta, pyöräteiden rakentamisesta ja kunnossapidosta kunnissa. Vajaassa vuosikymmenessä pyöräily on noussut vahvasti liikkumisen keskiöön myös Suomessa. Miten pyöräilyn olosuhteet ovat tarkemmin kehittyneet, vaati uudelleen selvittämistä. Käsissäsi oleva raportti on kattava läpileikkaus pyöräilyn olosuhteista Suomessa vuonna 2018. Raporttia voidaan hyödyntää kehittämistyön pohjana ja arvioinnin välineenä niin kunnissa kuin laajemminkin. Selvitys vastaa myös tarpeeseen kehittää pyöräilyn olosuhteisiin liittyvää tiedonkeruuta valtakunnallisella tasolla. Tulokset osoittavat sen, että pyöräilyasiat ovat nostaneet päätään kuntien päätöksenteossa saaden aikaan lisää resursseja ja enemmän tehtyjä päätöksiä yhä suuremmissa osassa kaikenkokoisia kuntia. Samalla selvitys nostaa esille, kuinka seuranta ja arviointi on yhä varsin vähäistä suuressa osassa kuntia.



Selvityksen toteuttaminen ei olisi onnistunut ilman vahvaa tukijoukkoa. Vuoden 2010 raportti loi erinomaisen pohjan tämän selvityksen suunnittelulle, toteutukselle ja raportoinnille. Hanketta koordinoi tuolloin tutkija Hanna-Mari Maijala ja hänelle osoitamme suuret kiitokset siitä pohjatyöstä, jonka hän on vajaa vuosikymmen sitten tehnyt. Suuri kiitos kuuluu myös Pyöräilykuntien verkosto ry:n Matti Hirvoselle, joka oli mukana ensimmäisessä selvityksessä ja vankalla asiantuntemuksellaan kirjoitti myös tämän raportin pohdintaosiot. Kiitos myös Kuntaliiton Johanna Vilkunalle ja Kari Sjöholmille asiantuntemuksesta ja avusta kyselyn levittämisessä kunnille. Terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan TEHYLI-olosuhderyhmä, jossa on laaja poikkihallinnollinen edustus arkiliikunnan olosuhteita käsittelevistä ministeriöistä sekä muista asiantuntijatahoista, edistää osaltaan pyöräilyn mahdollisuuksien, viihtyvyyden ja turvallisuuden parantamista. Kiitämme TEHYLI-olosuhderyhmää työn tukemisesta.

Työryhmän puolesta

Marianne Turunen ja Tanja Onatsu

Kunnossa kaiken ikää -ohjelma





1 JOHDANTO

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*
Marianne Turunen, *Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma*

Suomessa on vastikään asetettu erittäin kunnianhimoiset tavoitteet pyöräilymäärien kasvattamiselle. Tärkeimpinä perusteina ovat oikeutetusti kansanterveyshyödyt sekä liikenteen päästöjä vähennystavoitteet. Valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä (Valtioneuvosto 2018c) sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 2018b) tähtäävät siihen, että vuoteen 2030 mennessä kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät lisääntyvät 30 prosentilla. Tällöin kävely- ja pyörämatkoja tehtäisiin jopa 450 miljoonaa nykyistä enemmän (LVM 2018b; Valtioneuvosto 2018c).

Pyöräily on sekä järkevä liikennemuoto että terveysliikunta, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle. Suomalaiset eivät täytä tulevaisuudessaan kestävyysliikuntasuosituksia ja vältty runsaalta paikallaanololta ilman, että lisätään arkiliikunnan määrää. Kävelyn ja pyöräilyn rooli on tässä ratkaiseva. Pyöräilyllä on kaikkein eniten potentiaalia juuri lyhyiden (alle 7 km) henkilöautomatkojen korvaajana, joiden osuus on ainakin tuoreimman Henkilöliikennetutkimuksen (2018) mukaan vielä huomattavan suuri. Myös pidemmällä arkimatkoilla sähköavusteiset polkupyörät tuovat jo nyt ja lähitulevaisuudessa yhä enemmän mahdollisuuksia pyörän käyttämiseen kulkuvälineenä.

Jos pyöräilyä halutaan merkittävästi lisätä, on sen olosuhteita parannettava. Myös kansalaisten tuki pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi on vahva. Kun väestöltä on kysytty sekä valtakunnallisissa (mm. Pyöräilykansa suomalaiset 2017–2018, Taloustutkimus 2018) että kuntakohtaisissa selvityksissä, mikä saisi heidät pyöräilemään enemmän, ovat vastauksissa poikkeuksetta korostuneet pyöräilyn olosuhteet. Eniten parantamistoiveita kohdistuu pyöräväylien yhtenäisyyteen, laatuun, turvallisuuteen, sujuvuuteen, pyöräpysäköintiin sekä pyöräväylien ylläpitoon kaikkina

vuodenaikoina. Nämä osa-alueet ja niiden puutteet nousevat esille myös tässä selvityksessä.

Pyöräilyn olosuhteita on kehitetty viime vuosina joissain kunnissa hyvinkin kunnianhimoisesti. Näissä kunnissa pyöräilymäärät ovatkin lupaavasti nousussa. Alueelliset liikennetutkimukset antavat parhaimmillaan täsmällistä tietoa kulkutapajakaumista ja niiden muutoksista. Viime vuosina useat kaupungit ja kaupunkiseudut (esim. HSL-alue ja Tampereen seutu) ovat selvittäneet sekä kunnan sisäisiä kulkutapajakaumia että motiiveja ja esteitä pyöräilyyn. Pyöräiliikenne on voittoa tuottava investointikohde, johon panostaminen näkyy parhaimmillaan nopeasti kasvaneina pyöräilymäärinä. Kuntakohtaisissa kyselyissä yli 90 prosenttia asukkaista suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys toteutettiin ensimmäistä kertaa kyselytutkimuksena keväällä 2010 ja raportti julkaistiin vuonna 2011 (Maijala 2011). Tuota ennen ei koko maan kattavaa pyöräilyn olosuhdeselvitystä ollut toteutettu. Tuore Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys toteutettiin yhteistyössä Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman, Kuntaliiton ja Pyöräilykuntien verkoston kanssa. Raportin laatimisesta vastasi KKI-ohjelma, ja pohdintaosiot sekä johdantotekstin tuotti Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Matti Hirvonen. Selvityksen tavoitteena oli kartoittaa valtakunnanlaajuisesti kuntien pyöräilyn olosuhteiden nykytila ja olosuhteissa tapahtuneet muutokset viimeisen kahdeksan vuoden aikana sekä määrittää tärkeimmät kehittämiskohdat. Raportissa käydään läpi aihealueittain pyöräilyn olosuhdetekijöitä kunnissa kyselylomakkeella kerätyn aineiston perusteella ja jokaisen aihealueen pohdinta sijaitsee erikseen kappaleiden lopussa. Selvityksen tulokset nivotaan yhteen yhteisellä loppuyhteenvedolla ja pohdinnalla. Selvitys on osa valtakunnallisen Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteitä.



2 SELVITYKSEN TAUSTALLA

2.1 PYÖRÄILYN NYKYTILA SUOMESSA JA TUTKIMUKSISSA

2.1.1 PYÖRÄILYN MÄÄRÄ

Pyöräilyn osuus on 8 prosenttia kaikista kotimaan matkoista. Suomalaiset tekevät keskimäärin 79 pyörämatkaa henkeä kohden vuodessa ja matkojen keskipituus on 3,3 kilometriä. Yhteensä matkaa kertyy 263 kilometriä vuodessa henkeä kohden. Pyöräilyn kulkutapaosuudet ja kokonaissuoritteet ovat suurimmillaan kaupunkialueilla sekä paikalliskeskustoissa ja väestöprofiilissa pyöräily keskittyy lapsiin, nuoriin ja aikuisten keskuudessa naisiin. Kaikkein yleisintä pyöräilyä on itsenäisenä kulkutapana, mutta noin viisi prosenttia vuoden 2016 matkoista kuljettiin pyörää käyttäen muiden kulkutapojen ohella esimerkiksi liityntämatkana. (HLT 2018.)

Pyörällä liikkuu Pyöräilykansan suomalaiset -selvityksen mukaan 15–79-vuotiaista suomalaisista kolme neljästä ainakin silloin tällöin. Lähes puolet (45 %) pyöräilee lumetomaan aikaan vähintään kerran viikossa tai useammin. Hieman vajaa kymmenesosa (8 %) sanoo ajavansa pyörällä ympäri vuoden vähintään kerran viikossa tai useammin ja 5 prosenttia harvemmin kuin kerran viikossa. (Taloustutkimus 2018.)

Pyöräily on kaikista kulkutavoista herkin kausivaihteluil-le. Kesäaikaan suomalaiset pyöräilevät noin 1,2 kilometriä vuorokaudessa henkilöä kohden, mutta talvella pyöräilyn matkasuorite vähenee noin 200 metriin vuorokaudessa (HLT 2018). Keskusta-alueilla ongelmana on usein liukkaas, lumi ja sohjo väylillä ja risteyspaikoilla sekä lumen kasaantuminen vaaraa aiheuttavasti (LVM 2015). Pyöräilykansan suomalaiset -selvityksen vastaajista 25 prosenttia ilmoitti, että paremmat ja sujuvamat pyöräilyolosuhteet saivat heidät pyöräilemään enemmän (Taloustutkimus 2018). Eri

tutkimuksissa onkin havaittu, että talvipyöräilyn suosio on lisääntynyt ja muutos näkyy erityisesti niissä kaupungeissa, jotka ovat näkyvästi panostaneet pyöräilyn ympärivuotiseen edistämiseen ja talvihoitoon.

Erilaisista pyöräilyn kulkumuoto-osuuden lisäämistavoiteista huolimatta pyöräilymäärät ja -osuudet ovat säilyneet lähellä samaa tasoa vajaan vuosikymmenen ajan (HLT 2018). Pyöräilyyn hyvin soveltuvista 1–2 kilometrin pituisista matkoista 35 prosenttia tehdään edelleen henkilöautoa kuljetamalla ja vain 17 prosenttia pyöräillen, joten potentiaalia pyöräilymäärien lisäämiseen on yhä olemassa. Kaikista kotimaan matkoista 60 prosenttia tehdään henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana. (HLT 2018.)

2.1.2 PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

Kuntien terveydenedistämistyön suuntaa kuvaavan TEA-viisarin Liikunta kunnan toiminnassa (2018) -tulosten mukaan 65 prosentilla Suomen kunnista oli voimassa oleva liikuntasuunnitelma tai kehittämisohjelma ja noista kunnista 64 prosenttia oli sisällyttänyt siihen pyöräilyn ja kävelyn edistämisen. Osuus oli kasvanut edellisestä tiedonkeruusta vuodesta 2016, jolloin liikuntasuunnitelmien osuus kunnissa oli 49 prosenttia ja noista runsas puolikas oli sisällyttänyt suunnitelmaan tai ohjelmaan pyöräilyn ja kävelyn edistämisen (TEAvisari 2017). Suurista ja keskisuurista kaupungeista pyöräilyn ja kävelyn edistämissuunnitelma löytyy useimmista, mutta kuntakoon pienentyessä yhä harvem-masta kunnasta. Esimerkiksi yli 50 000 asukkaan kunnista 86 prosenttia on yhdistänyt pyöräilyn ja kävelyn osa-alueet liikuntasuunnitelmaan ja alle 10 000 asukkaan kunnista 56 prosenttia. Lisäksi ero näkyy kaupunkimaisten ja maaseutu-maisten kuntien välillä niin, että kaupunkimaista kunnista 82 prosentissa on edistämissuunnitelma ja maaseutumai-sissa kunnissa 53 prosentissa. (Liikunta kunnan toiminnassa 2018 -tiedonkeruun perustaulukot.)

Pyöräilyinfrastruktuurin laadulla on merkittävä vaikutus pyöräilyn määrään kaupungeissa. Tampereen teknillisen

yliopiston kansainvälisessä väitöstutkimuksessa todetaan, että pyöräilyn edistämistä aloittelevien kaupunkien tulisi toteuttaa korkealaatuiset pääväylät asuinalueilta keskuksiin ja työpaikkakeskittymiin. Edistyneempien kaupunkien tulisi puolestaan laajentaa laatutaso koko verkolle. Väylien laadun lisäksi olisi olennaista toteuttaa liikenneverkon suunnittelu kokonaisuutena niin, että kaikkien eri kulkutapojen liikenneverkko tukee pyöräilyä (Vaismaa 2014). Kävelyä ja pyöräilyä tulisi käsitellä erillisinä liikennemuotoina tasavertaisesti muiden liikennemuotojen joukossa ja yhdyskuntarakenteen suunnittelussa olosuhteet tulisi luoda sellaisiksi, että ne tukevat asukkaiden kokemusta pyöräilyn sujuvuudesta, mukavuudesta, helpoudesta, nopeudesta ja turvallisuudesta (Liikennevirasto 2014). Pyöräilyn toimintaedellytykset ratkaistaan jo kaavoitusvaiheessa, mutta nykyisten väylien laatutason nostaminen kuuluu yhtä lailla pyöräilyä edistäviin toimiin (Liikennevirasto 2014).

Pyöräilyä pidetään usein turvallisuuden kannalta haastavana liikennemuotona. Suomessa pyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on pysynyt kymmenen vuoden takaisesta tilanteesta lähes ennallaan, mutta samassa aikaikkunassa loukkaantumisten määrä on vähentynyt kolmanneksella (Liikenneturva 2018). Viimeisen kolmen vuoden aikana pyöräilyonnettomuuksissa on kuollut keskimäärin 25 henkilöä vuodessa ja loukkaantunut vuosittain runsaat 700 henkilöä. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä vajaa kymmenesosa oli pyöräilijöitä ja loukkaantuneista joka kahdeksas. Valtaosa kuolemantapauksista on auton ja polkupyörän yhteentörmäyksiä ja loukkaantumisonnettomuuksista suurin osa pyöräilijöiden yksittäisiä kaatumisia tai ulosajoja.

Yhteiskunnan tason päätöksenteossa yksi parhaista keinoista lisätä pyöräilyn turvallisuutta on lisätä pyöräilymääriä (Luukkonen & Vaismaa 2013). Väite perustuu Safety in numbers -teoriaan, jonka mukaan joukossa liikkuvan on pienempi todennäköisyys joutua onnettomuuteen kuin yksin liikkuvan. Liikenneturvan rahoittaman kirjallisuusselvityksen mukaan turvallisuuden parantumisen havaittiin johtuvan useista muistakin osatekijöistä kuin ainoastaan pyöräilyn absoluuttisen määrän kasvusta, sillä turvallisuuteen ja pyöräilijöiden määrään vaikuttavat tekijät ovat kuitenkin suurelta osin samoja. Näitä tekijöitä ovat pyöräilyinfrastruktuurin laatu, maankäyttö, liikenneverkko, autoliikenteen määrä, nopeudet, autoilijoiden tietoisuus pyöräilystä, tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus (Luukkonen & Vaismaa 2013). Näin ollen pyöräilijöiden määrää edistävät toimet edistävät myös pyöräilyn turvallisuutta. Yksilötason päätöksistä parhaiten turvallisuutta parantaa pyöräilykypärän käyttö,

koska pyöräilijän menehtymisen aiheuttaa usein päävamma (Liikenneturva 2018).

Maailman terveysjärjestö WHO on kehittänyt kävelyn ja pyöräilyn taloudellisten hyötyjen laskentaan HEAT-menetelmän (Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling). Menetelmä on työkalu, jolla eri maissa ja kaupungeissa on pystytty tekemään laskelmia kävelyn ja pyöräilyn taloudellisista hyödyistä väestötasolla (WHO 2017). Liikenneviraston ja ympäristöministeriön kävelyn ja pyöräilyn T&K -hankkeen yhteydessä laadittu Bikenomics-raportti vuodelta 2015 laski HEAT-työkalun avulla, että yhteiskunta hyötyy tällä hetkellä 1,15 miljardia euroa vuodessa suomalaisten pyöräilystä (Bikenomics 2016). Pyöräiliiton tilaaman ja WSP Finland Oy:n toteuttaman HEAT-menetelmällä tehdyn laskelman mukaan lisäämällä kävellessä ja pyöräillä tehtäviä matkoja 30 prosentilla vuosina 2011–2030 voitaisiin saavuttaa yhteensä 13,3 miljardin euron edestä terveyshyötyjä (WSP Finland 2017).

Pyöräilyä edistävät toimenpiteet on laskettu hyötykustannussuhteeltaan useimmin välille 5–10 ja korkeimmillaan suhde on ollut jopa 35,5. Ero on suuri suurten väylähankkeiden korkeimpiin hyötykustannussuhteisiin, jotka ovat olleet välillä 3,5–4,7. Arkiliikunnan kasvu hyödyttäisi koko maan bruttokansantuotetta. Päätelmää puoltaa Saksassa toteutettu tutkimus, jossa todettiin, että aktiivisten liikkumismuotojen kasvu 10 prosentilla taajama-alueilla kasvat- taisi koko maan bruttokansantuotetta 1,11 prosentilla eli 29 miljardilla eurolla. (Bikenomics 2016.)

Pyöräilykuntien verkoston PyöräKompassilla kunnan pyöräilyn tilannetta arvioidaan yhdeksän eri mittarin avulla. Työkalu on uusi ja pilottivaiheen tuloksia on päästy tarkastelemaan vuonna 2017. PyöräKompassi mittaa kuntien fyysisen ympäristön olosuhteita väylien, pysäköinnin, turvallisuuden ja asukastytytyvyyden osalta. Lisäksi se mittaa päätätätason toimia poliittisen tahtotilan, resursoinnin, seurannan ja viestinnän osilta. Lopputuloksena kunta saa itselleen kunkin mittarin tulokset ja ideoita jatkoon kehittämistyötä varten. Lisäksi kartoitusten avulla saadaan tärkeää tutkimustietoa Suomen kuntien pyöräilytilanteesta. (PyöräKompassi 2017.)

2.2 VALTAKUNNALLISET JA KANSAINVÄLISET SOPIMUKSET, OHJELMAT JA LINJAUKSET

2.2.1 PYÖRÄILY YMPÄRISTÖSUOJELU- JA ILMASTOTAVOITTEISSA

Pariisin ilmastopöytäkirja astui voimaan marraskuussa 2016. Sopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen. Lisäksi tavoitteena on saavuttaa maailmanlaajuisen kasvihuonekaasupäästöjen huippu mahdollisimman pian sekä vähentää päästöjä nopeasti sen jälkeen. Sopimus ei sisällä määrällisiä päästövähennysvelvoitteita, vaan se sitouttaa allekirjoittaneet maat valmistelemaan, tiedottamaan, ylläpitämään sekä saavuttamaan kansalliset päästötavoitteensa. (Ympäristöministeriö 2017a.)

Marraskuussa 2016 julkaistussa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa linjattiin erilaisia toimia päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitteena on kasvattaa kävely- ja pyörämatkojen määriä 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Energiatieteiden tutkimuskeskuksen pohjana on toimiva yhdyskuntarakenteen sekä liikenteen ja maankäytön huolellinen yhteensovittaminen. Valtion ja kuntien yhteistyö henkilöautoille vaihtoehtoisten liikennemuotojen kehittämisessä on ensiarvoisen tärkeää. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017.)

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 – Kohti ilmastoviisasta arkea hyväksyttiin eduskunnan täysistunnossa 14.3.2018. Suunnitelma linjaa tarvittavat keinot kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästökaupan ulkopuolisella sektorilla eli liikenteessä, maataloudessa, lämmityksessä ja jätehuollossa. Suunnitelman laatimisesta on säädetty ilmastolaissa (609/2015). Suunnitelma linjaa liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi toimenpiteinä muun muassa kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen ja liikennejärjestelmätyöhön osallistumisen. Tavoitteena on, että kaupunkien liikennesuunnittelussa ja hankkeiden rahoituksessa priorisoitaisiin kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukevia hankkeita. Lisäksi toimenpiteissä linjataan, että tarkoituksena on kehittää pyöräilyä liittyntäpyöräilyä liikenteen solmukohtissa ja toteuttaa valtion ja kaupunkiseutujen yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishanke vuosina 2018–2022. (Ympäristöministeriö 2017b.)

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista astui voimaan 1.4.2018. Alueiden käyttö kaikkien

muiden alojen ohella on tärkeässä roolissa, kun kasvihuonepäästöjä pyritään vähentämään. Päätöksessä linjataan, että muun muassa ilmastonmuutos ja ilmastonmuutoksen aiheuttamiin ääri-ilmiöihin varautuminen edellyttävät siirtymistä kohti vähähiilistä yhteiskuntaa. Yhtenä tavoitteena mainitaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalvelujen kehittäminen. Lisäksi merkittävien uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan niin, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. (Valtioneuvosto 2017.)

Valtio allekirjoitti 9.6.2016 suurimpien kaupunkiseutujen kuntien kanssa maankäytön, liikenteen ja asumisen sopimukset (MAL) vuosiksi 2016–2019. Juha Sipilän hallitusohjelman kärkihankkeisiin kuuluvat MAL-sopimukset pyrkivät parantamaan kaupunkiseutujen toimivuutta ja kilpailukykyä sekä kuntien tasapuolista kehittämistä. Liikennepalveluiden ja liikenneinfrastruktuurin osalta sekä valtio että kunnat sitoutuvat eri tavoin edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä. Valtio osoittaa kunnille MAL-rahoitusta, joka kohdistetaan pieniin kustannustehokkaisiin liikennehankkeisiin, jotka parantavat erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta. Toimenpiteitä tekevät ja rahoittavat yhdessä kunnat ja valtio. (Ympäristöministeriö 2018.)



2.2.2 PYÖRÄILYN KYTKEYTYMINEN LIIKENNEPOLITIikkaan

Liikenne- ja viestintäministeriö on jatkanut kävelyn ja pyöräilyn edistämislinjau erilaisissa liikennepoliittisissa linjauksissa 2010-luvulla. Maaliskuussa 2018 LVM julkaisi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman, joka tukee valtioneuvoston periaatepäätöstä kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Periaatepäätös on ensimmäinen kävelyä ja pyöräilyä koskeva valtioneuvoston periaatepäätös, jonka toteuttamiseen on sitoutunut useita julkisia toimijoita ja järjestöjä. Periaatepäätöksellä halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä Suomen kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista. Periaatepäätöksessä ja edistämishjelmassa on kymmenen toimenpidekokonaisuutta, jotka kohdistuvat vuosina 2018–2023 seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Kävelyn ja pyöräilyn mahdollistava yhdyskuntarakenne
- Laadukas kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri
- Kävely- ja pyöräilyväylien kunnosta huolehtiminen ja hoidon kehittäminen
- Kävely ja pyöräily osana liikenteen palvelukokonaisuutta
- Liikkumisen ohjaus
- Pyörämatkailun kehittäminen
- Lainsäädännön, ohjeistuksen ja koulutuksen kehittäminen
- Hallinnon rakenteiden kehittäminen, rahoitus ja poikkihallinnollisen yhteistyön lisääminen
- Taloudelliset ohjauskeinot
- Seuranta (LVM 2018b; Valtioneuvosto 2018c.)

Edellä mainittujen kokonaisuuksien toimenpiteillä on tarkoitus lisätä kävelyn ja pyöräilyn matkamääriä 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus on näin ollen tavoitteena nostaa 30 prosentista 35–38 prosenttiin. Tällöin kävely- ja pyörämatkoja tehtäisiin jopa 450 miljoonaa nykyistä enemmän.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukevan periaatepäätöksen taustalla on ollut menneen vuosikymmenen aikana monenlaisia tapahtumia ja julkaisuja, jotka ovat raivanneet tietä tuleville päätöksille. Vuonna 2014 julkaistiin Liikenneviraston johdolla toteutettu Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohje, joka korvasi vuonna 1998 valmistuneen kevyen liikenteen suunnitteluohjeen. Suunnitteluohje linjaa, että kaupungeissa jalankulun ja pyöräilyn kehittämis-tavoite on tarpeen asettaa jo kaupunginstrategiassa, jolloin

tavoite tulee huomioiduksi liikennejärjestelmän kehittämisessä. Lisäksi ainakin suurten ja keskisuurten kaupunkien olisi tärkeää laatia jalankulun ja pyöräilyn kehittämisstrategia, jossa määritellään selkeät toimintalinjat ja keskeisimmät toimenpiteet, joilla vaikutetaan jalankulun ja pyöräilyn toimintamahdollisuuksiin. Tavoitteet voidaan jaotella esimerkiksi asenteisiin vaikuttamiseen, yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin. (Liikennevirasto 2014.)

Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020 laadittiin liikenne- ja viestintäministeriön ensimmäiseksi yleisen tason ympäristöstrategiaksi, joka määritteli ympäristötyön keskeiset tavoitteet ja toimintalinjat kaikille liikennemuodoille. Strategiaan kirjattiin myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisen ohjelman (ILPO) 2009–2020 päivitys. Ympäristöstrategiaan on kirjattu, että liikenteen ympäristötoimet kannattaa kohdistaa erityisesti tieliikenteeseen, koska tieliikenteen osalta päätöksenteko on suurilta osin kotimaisissa käsissä ja sen osuus päästöistä on suurin. Tavoitteena on, että vuonna 2020 kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt saavat olla enintään noin 11,2 miljoonaa tonnia (laatimisaikana noin 13 miljoonaa tonnia). (LVM 2013.)

Ilmastopoliittisen ohjelman (ILPO) seurantaraportti julkaistiin syksyllä 2014. ILPO-ohjelma koostuu kuudesta eri toimenpiteestä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi, jotka ovat 1) vaihtoehtojen käyttövoimien käytön edistäminen, 2) henkilöautokannan uudistaminen, 3) liikenteen energiatehokkuuden parantaminen, 4) kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvun ohjaaminen ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin, 5) Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen tukeminen tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikalla ja 6) (tie-)liikenteen taloudellisista ohjauskeinoista päättäminen. Viimeinen mainittu toimenpide linjaa, että jos liikennesektorin ilmastotavoitetta ei saavuteta toimien 1–4 avulla, liikennemääriin ja kulkumuotojakaumiin vaikutetaan suoran taloudellisen ohjauksen keinoin. (LVM 2014.)

Liikenneverkon rahoitusta pohtinut parlamentaarinen työryhmä julkaisi helmikuussa 2018 loppuraporttinsa, jossa se esitti lopputulemana, että nykyinen liikenneverkon rahoitus-taso ja lyhytjänteinen väyläpolitiikka ovat toimineet yhteiskunnan kehityksen esteenä. Parlamentaarisen työryhmän mukaan liikenneverkkoa tulee jatkossa kehittää ja kunnossapitää pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti niin, että liikenneverkko tulevaisuudessa huomioi paremmin elinkeinoelämän ja kansalaisten muuttuvat tarpeet. Loppuraportissa linjataan, että tulevaisuudessa joukkoliikenteen käytettävyyttä voidaan merkittävästi parantaa kytkeillä kävely ja pyöräily

sekä erilaiset liikkumispalvelut käyttäjille saumattomiksi ja toimiviksi matkaketjuiksi. Lisäksi loppuraportissa linjattiin tärkeäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman toteuttamisen turvaaminen. (LVM 2018c.)

Syyskuussa 2018 julkaistiin liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportti ”Hiilettömä liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen”, joka kuvaa kolme vaihtoehtoista skenaariota liikenteen päästöjen poistamiseksi. Yksi näistä skenaarioista olisi PALVELU-polku, joka perustuisi palveluihin ja siihen, että kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus lisääntyisi suhteessa eniten päästöjä aiheuttaviin kulkumuotoihin verrattuna. Muut skenaariot olivat BIO-skenaario ja TEKNO-skenaario. Työryhmä on asetettu ajalle 12.4.–12.12.2018 ja sen seuraavana tehtävänä on arvioida, miten ja millaisessa aikataulussa erilaisia keinoja ja toimenpiteitä yhdistelemällä on mahdollista saavuttaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen poistamisen tavoite vuoteen 2045 mennessä. (LVM 2018a.)

2.2.3 LIIKUNNAN, TERVEYDEN JA HYVINVOINNIN EDISTÄMINEN

Riittämätön fyysinen aktiivisuus on yksi suurimmista ennen aikaisen kuoleman riskitekijöistä maailmanlaajuisesti aiheuttaen arviolta 3,2 miljoonaa kuolemaa vuosittain. Maailmanlaajuisella tasolla neljännes aikuisista liikkuu terveytensä kannalta riittämättömästi (WHO 2018b). Kansallisella tasolla vähäinen fyysinen aktiivisuus näkyy suorina terveydenhuollon kustannuksina sekä menetettyjen työpanosten osalta epäsuorina tuottavuuskustannuksina miljardeina euroina. Tämän lisäksi vähäinen fyysinen aktiivisuus on yhteydessä lisääntyneisiin koti- ja laitoshoidon kustannuksiin, syrjäytymisen kustannuksiin sekä sosiaalietuuksien lisäkustannuksiin. Vuosittain nämä kustannukset nousevat vähintään 3,2 miljardiin euroon (Valtioneuvosto 2018a).

Pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman Edistetään terveyttä ja hyvinvointia sekä vähennetään eriarvoisuutta -kärkihankkeen tavoitteena on muun muassa kansanterveyden ja kansalaisten liikkumisen edistäminen sekä terveyttä ja hyvinvointia edistävien hyvien käytänteiden ja toimintamallien toimeenpano yhteistyössä järjestöjen kanssa. Lisäksi tavoitteena on vähentää terveyseroja eri sosioekonomisten ryhmien välillä. Terveysindikaattoreissa muutoksia voidaan odottaa 5–10 ja joskus jopa 20–25 vuoden viiveellä ja tämän vuoksi kärkihankkeen vaikuttavuutta seurataan kymmenen vuoden aikajänteellä. (STM 2016.)

Vuonna 2013 julkaistuissa valtakunnallisissa yhteisissä linjauksissa terveyttä ja hyvinvointia edistävään liikuntaan 2020 todetaan, että vaikka suomalaiset liikkuvat vapaaajallaan melko aktiivisesti, on muu osa päivästä suurelta osalta istumista. Linjausten visio vuoteen 2020 on, että suomalaiset liikkuvat enemmän ja istuvat vähemmän koko elämänsä aikana. Yhteiset linjaukset vuoteen 2020 ovat 1) arjen istumisen vähentäminen elämänsä aikana, 2) liikunnan lisääminen elämänsä aikana, 3) liikunnan nostaminen keskeiseksi osaksi terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä sekä sairauksien ehkäisyä, huoltoa ja kuntoutusta sekä 4) liikunnan aseman vahvistaminen suomalaisessa yhteiskunnassa. (STM 2013.)

Kansallisissa suosituksissa istumisen vähentämiseen todetaan, että istumisen vähentäminen on jokaisen yksilön henkilökohtainen valinta, mutta yhteiskunnalla ja yhteisöillä on mahdollisuus tukea ja kannustaa yksilöitä fyysisesti aktiivisiin valintoihin. Liikkumista rajoittavia esteitä tulisi poistaa ja kansalaisille tulisi luoda turvalliset, esteettömät ja viihtyisät arjen liikkumisympäristöt kevyen liikenteen väyläineen, ulkoilureitteineen ja muine viheralueineen. Hallinnonalojen rajat ylittävä yhteistyö niin kunnissa kuin valtakunnallisesti on tässä tärkeää. (STM 2015.)

Vuonna 2010 toteutettiin sosiaali- ja terveysministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja Suomen Kuntaliiton yhteistyönä Suositukset liikunnan edistämiseksi kunnissa. Suositusten tavoitteena oli kannustaa kuntia tekemään liikunnan edistämisestä keskeinen strateginen valinta ja ne antoivat konkreettisia toimenpide-ehdotuksia niin liikuntatoimelle kuin sosiaali- ja terveystoimelle, opetustoimelle, nuorisotoimelle, kulttuuri- ja kirjastotoimelle sekä elinympäristötoimelle (STM 2010). Valmisteilla oleva maakunta- ja sote-uudistus tulee muuttamaan hallintotasojen välisiä tehtäväjakoja, kun maakunnille siirretään osa kuntien tehtävistä. Jatkossa Suomen julkinen hallinto tullaan järjestämään kolmella tasolla, jotka ovat valtio, maakunta ja kunta. Lopullinen työnjako hallintotasojen kesken on vielä avoinna (Valtioneuvosto 2018b).



3 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TOTEUTUS

3.1 SELVITYKSEN TOTEUTTAJATAHOT JA TOIMEENPANO

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys valmisteltiin ja toteutettiin Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman toimesta yhteistyössä Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Suomen Kuntaliiton kanssa. Kysely toteutettiin maaliskuuhuhtikuussa 2018 ja aineiston analyysit suoritettiin touko-kesäkuussa 2018. Selvityksen toteuttivat Kunnossa kaiken ikää -ohjelman ohjelmakoordinaattori Tanja Onatsu ja tutkimusassistentti Marianne Turunen, joiden tehtävinä olivat selvityksen suunnittelu, aineistonkeruu, aineiston analyysit ja raportin koostaminen. Tilastoasiantuntijoina toimivat Harto Hakonen (LIKES-tutkimuskeskus) ja Anna Kankaanpää (LIKES-tutkimuskeskus). Pyöräilyn olosuhteiden asiantuntijana toimi Pyöräilykuntien verkosto ry:n toiminnanjohtaja Matti Hirvonen, joka auttoi kyselylomakkeen rakentamisessa sekä vastasi tulosten yhteenvedosta ja pohdinnasta. Kuntaliitto oli mukana välittämässä kyselyä kunnille. Yhteistyötä tehtiin myös Hanna-Mari Maijalan (tutkija, Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2011 -selvitys), Jyrki Komulaisen (ohjelmajohtaja, KKI-ohjelma) sekä Erja Metsärannan (puheenjohtaja, TEHYLI-olosuhtederyhmä) kanssa.

3.2 TUTKIMUSAINEISTO JA MENETELMÄT

3.2.1 TUTKIMUSAINEISTO

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen perusjoukkona toimivat kaikki Manner-Suomen kunnat, joita oli Suomen virallisen tilaston mukaan vuoden 2018 ensimmäisenä päivänä yhteensä 295 (Kuntaliitto 2017a) (taulukko 1). Manner-Suomen kunnista 33 (11,2 %) oli kaksikielisiä (Kuntaliitto 2017c). Edellisen Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen jälkeen Suomen väestö- ja kuntarakenne on jonkin verran muuttunut. Suomen kokonaisväkiluku nousi tänä aikana vajaasta 5,4 miljoonasta reiluun 5,5 miljoonaan asukkaaseen ja vuoden 2018 alkuun mennessä oli tapahtunut yhteensä 31 kuntaliitosta (Kuntaliitto 2017b; Kuntaliitto 2018). Väestönkasvu ja kuntaliitokset ovat saaneet aikaan kuntien kasvua. Tämän selvityksen tekoaikaa edeltävän vuoden 2017 viimeisenä päivänä kunnissa oli keskimäärin 17 727 asukasta ja kuntien asukasluvun mediaani oli 6 149 asukasta (Kuntaliitto 2017b). Edellisen selvityksen aikaan vuoden 2009 viimeisenä päivänä keskimääräinen asukaspopulaatio suomalaisessa kunnassa oli 15 712 asukasta ja asukasluvun mediaani oli 5 850 asukasta (Kuntaliitto 2017b).

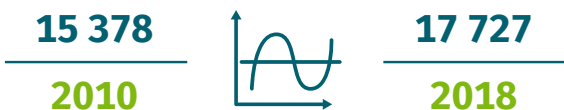
SUOMEN VÄKILUKU



KUNTIEN LUKUMÄÄRÄ VUODEN ALUSSA (JOISTA MANNER-SUOMESSA)



KUNTIEN ASUKASLUVUN KESKIARVO



KUNTIEN ASUKASLUVUN MEDIAANI



TAULUKKO 1. Suomen kunnat ja asukasluvut tilastoissa selvitysten toteutusvuosina.

Kunnat jaettiin neljään eri luokkaan kuntien asukasluvun perusteella seuraavasti: pienet kunnat (alle 10 000 asukasta), pienet kaupungit (10 000–50 000 asukasta), keskisuuret kaupungit (50 000–150 000 asukasta) ja suuret kaupungit (yli 150 000 asukasta). Samaa luokkajakoa käytettiin jo vuonna 2011 julkaistussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksessä.

Kuntaliitosten myötä, edelliseen selvitykseen osallistuneista kunnista on yhdistynyt toisiin kuntiin yhteensä 12, jotka olivat Artjärvi, Jalasjärvi, Karjalohja, Kiikoinen, Maaninka, Nilsia, Oulunsalo, Ristiina, Töysä, Vihanti, Vähäkyrö ja Vöyri-Maksamaa (Kuntaliitto 2018). Näistä kunnista jokainen kuului pienten kuntien luokkaan (alle 10 000 asukasta). Kuntaliitokset ovat kasvattaneet joitain keskisuuria kaupunkia vielä suuremmiksi ja sen myötä verrattuna edelliseen selvitykseen esimerkiksi Oulu on noussut keskisuurten kaupunkien joukosta suurten kaupunkien (yli 150 000 asukasta) kategoriaan ja Porvoo sekä Kotka ovat nousseet pienten kaupunkien joukosta keskisuurten kaupunkien kategoriaan (50 000–150 000 asukasta) (Kuntaliitto 2017b).

3.2.2 KYSELYLOMAKE

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen aineistonkeruu toteutettiin poikkileikkausasetelmalla verkkokyselylomakkeella keväällä 2018 (liite 1 ja liite 2). Kyselylomake luotiin SurveyPal-tiedonkeruuohjelmalla. Kyselyyn pääsi vastaamaan osallistumiskutsussa jaetun linkin kautta. Kysely sisälsi monivalintakysymyksiä, väittämiä (Likertasteikko) ja avoimia kommenttiosuuksia. Osaan monivalintakysymyksistä vastaaja sai valita useamman vaihtoehdon ja osassa piti valita vain yksi vaihtoehdoista. Määrällisissä kysymyksissä vastaajia pyydettiin merkitsemään erilliseen kohtaan, mikäli heidän vastauksensa perustui arvioon. Kysymyksistä ainoastaan kunnan nimi, haluttu kyselyn kieli ja lomakkeen lähettäjän ammattinimike olivat pakollisia vastata.

Kysymykset luotiin edellisen Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen kyselylomakkeen pohjalta suomeksi (liite 1) ja ruotsiksi (liite 2). Kysymysten päivittämiseksi vanha kysely käytiin läpi hyödyntäen Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Matti Hirvosen asiantuntemusta pyöräilyn edistämisen kentältä. Lisäksi Pyöräilykuntien verkoston hallitus sekä Kuntaliiton liikenneasiantuntija Johanna Vilkuna testasivat ensimmäisen uuden kyselyluonnoksen ja antoivat siitä palautetta. Kysymysten suunnittelussa pyrittiin mahdollisimman selkeään kysymysten muotoiluun,

vastausten antaman tiedon informatiivisuuteen, termien ajantasaistamiseen ja pyöräilyn uusien tuulien huomiointiin (esim. kaupunkipyörät). Lopulta vuoden 2010 selvityksen kysymyksistä noin puolet säilyivät ennallaan ja loppuihin tehtiin joko pieniä ilmaisullisia muutoksia, ne poistettiin kokonaan tai lisättiin täysin uusia.

Yksi toistuva ilmaisullinen muutos kyselyssä oli pyörätien termin korvaaminen pyöräväylä-termillä, joka on nykypäivänä käytetty kattokäsite kaikille erilaisille pyöräväylätyypeille. Kyselylomakkeessa määriteltiin, että termillä pyöräväylä tarkoitetaan:

- erillistä pyörätietä
- yhdistettyjä ja eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä
- pyöräkatuja
- pyöräkaistoja

Kyselylomakkeessa määriteltiin lisäksi termi pyöräreitti, jolla tarkoitetaan pyöräväyliä ja pyöräilyverkoston osana toimivien tie- ja katu-yhteyksien muodostamaa verkostoa.

3.2.3 AINEISTONKERUU

Osallistumiskutsut lähetettiin sähköpostitse KKI-ohjelman ja Kuntaliiton toimesta. Kutsut lähetettiin kaikkien Manner-Suomen kuntien kirjaamoihin (295 kappaletta), liikunta-toimen johtajille (295 kappaletta), Kuntaliiton rekisteriin kuuluneille liikennesuunnittelijoille (40 kappaletta) ja Pyöräilykuntien verkoston jäsenkuntien yhteyshenkilöille (88 kappaletta). Kyselylomaketta lähetettiin ensimmäisellä kierroksella yhteensä 718 kappaletta. Osallistumiskutsun saatetekstissä ohjeistettiin, että vastaanottajaa pyydetään välittämään viesti kunnassaan pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (liite 3 ja liite 4). Pyöräilykuntien verkoston jäsenkunnille luotiin erilainen saateteksti (liite 5 ja liite 6). Kannustimena osallistujille tarjottiin Silja Line -etukortti kiitoksena vastaamisesta, mikäli he vain halusivat.

Osallistumiskutsu lähetettiin vastaajien sähköposteihin ensimmäisen kerran 26.3.2018 ja vastausaikaa annettiin kaksi viikkoa 9.4.2018 asti. Tänä aikana vastaajille lähetettiin yksi muistutusviesti. Ensimmäisellä kierroksella vastauksia saatiin kokoon 105 kunnasta, jolloin vastausprosentti oli 36 prosenttia ja vastausaikaa päätettiin jatkaa. Niille kunnille, jotka eivät vielä olleet vastanneet ensimmäiseen kyselyyn, lähetettiin 10.4.2018 ilmoitus vastausajan jatkamisesta 18.4.2018 saakka. Lisäksi niihin suuriin ja keskisuuriin

kaupunkeihin, joista vastauksia ei oltu saatu, soitettiin vielä soitettiin vielä vastausajan loppuilla. Tämän jälkeen verkkolomake suljettiin. Tavoite oli saada yksi vastaus jokaisen kunnan pyöräilystä vastaavalta taholta tai kunnan työryhmältä. Kyselyä lähetettäessä riski tuplavastauksen saamiseksi arvioitiin pieneksi ja mahdolliset tapaukset, joissa samasta kunnasta vastaanotettaisiin useampi kuin yksi vastaus, päätettiin arvioida tilannekohtaisesti.

3.2.4 ANALYYSIMENETELMÄT JA TULOSTEN ESITTÄMINEN

Tilastolliset testaukset toteutettiin IBM SPSS Statistics 25 -ohjelmistolla. Analyysia varten kunnat luokiteltiin asukasluvun mukaan kuntakokoluokkiin. Tulokset raportoidaan pääasiassa vastausten prosenttiosuuksina kuntakokoluokissa sekä kaikkien kuntien joukossa. Joissain kohdissa prosenttiosuuksia on tarkasteltu myös AVI-alueuokittain. Kahden luokittelusteikollisen muuttujan välistä yhteyttä tarkasteltiin ristiintaulukoinnilla ja yhteyden tilastollinen merkitsevyys testattiin χ^2 -testillä. Jatkuvan muuttujan ja Likert-asteikollisen muuttujan keskiarvojen erot kuntaluokkien välillä testattiin yksisuuntaisella varianssianalyysillä ja erot kaksiluokkaisen muuttujan luokkien välillä riippumattomien otosten t-testillä. Jatkuvan muuttujan ja Likert-asteikollisen muuttujan vuosien 2010 ja 2018 välisen muutoksen tilastollinen merkitsevyys testattiin riippuvien otosten t-testillä. Luokitellun muuttujan muutoksen tilastollinen merkitsevyys vuosien 2010 ja 2018 välillä testattiin riippuvien otosten McNemarin testillä tai Wilcoxonin testillä. Tilastolliset vertailut vuosien 2010 ja 2018 välillä tehtiin niille kunnille, jotka olivat edustettuina molemmissa aineistoissa ($n=77$). Muutoin on esitetty kuntakokoluokittaisia eroja vuosien välillä esimerkiksi prosenttivertailuina ilman tilastollisia testauksia. Tilastollisissa testauksissa noudatettiin 95 prosentin luottamustasoa, jolloin vertailut hyväksyttiin tilastollisesti merkitsevinä, kun p-arvo alitti merkitsevyystason 0.05.





4 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TULOKSET

4.1 KYSELYYN VASTAAMINEN

- Kaikki yli 50 000 asukkaan kunnat vastasivat kyselyyn. Kokonaisuudessaan kyselyn tavoitavuus oli 51 prosenttia kaikista Manner-Suomen kunnista.
- Kyselyyn vastanneissa kunnissa asui 4,3 milj. asukasta, joten kyselyn tavoittamien kuntien olosuhteet kosketavat 77 prosenttia Suomen väestöstä.
- Vastausprosentti oli matalin Pohjois-Suomen ja Lapin AVI-alueilla ja korkein Länsi- ja Sisä-Suomen ja Etelä-Suomen AVI-alueilla.
- Suurin osa kyselyyn vastanneista henkilöistä työskenteli kuntien teknisessä toimessa ja heistä valtaosa oli ammattinimikkeeltään teknisiä johtajia.

4.1.1 KYSELYYN VASTANNEET KUNNAT

Kyselyyn vastasi yhteensä 141 suomenkielistä ja 9 kaksikielistä kuntaa (taulukko 2). Tavoitetut 150 kuntaa vastaavat 51 prosenttia koko Manner-Suomen kunnista. Suurista (yli 150 000 asukasta) ja keskisuurista (50 000–150 000 asukasta) kaupungeista tavoitettiin jokainen. Pienistä kaupungeista (10 000–50 000 asukasta) tavoitettiin 52 prosenttia ja pienistä kunnista (alle 10 000 asukasta) tavoitettiin 45 prosenttia. Kyselyyn vastanneista kunnista 4 prosenttia (n=6) oli suuria kaupunkeja, 10 prosenttia (n=15) keskisuuria kaupunkeja, 27 prosenttia (n=40) pieniä kaupunkeja ja 59 prosenttia (n=89) pieniä kuntia.

Kunnan koko:	n	Vastausprosentti	Kunta:
Suuret kaupungit: yli 150 000 asukasta	6	100 %	Espoo, Helsinki, Oulu, Tampere, Turku, Vantaa
Keskisuuret kaupungit: 50 000–150 000 asukasta	15	100 %	Hämeenlinna, Joensuu, Jyväskylä, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Mikkeli, Pori, Porvoo, Rovaniemi, Salo, Seinäjoki, Vaasa
Pienet kaupungit: 10 000–50 000 asukasta	40	52 %	Forssa, Heinola, Imatra, Jämsä, Järvenpää, Kangasala, Kauhava, Kempele, Kirkkonummi, Kokkola, Kontiolahti, Kurikka, Kuusamo, Laukaa, Lempäälä, Lieksa, Lieto, Liperi, Lohja, Loimaa, Loviisa, Mustasaari, Muurame, Mänttä-Vilppula, Nivala, Nurmijärvi, Paimio, Parainen, Pedersören kunta, Pieksämäki, Pietarsaari, Pirkkala, Rauma, Savonlinna, Sotkamo, Tuusula, Ulvila, Valkeakoski, Varkaus, Vihti
Pienet kunnat: alle 10 000 asukasta	89	45 %	Asikkala, Eurajoki, Evijärvi, Haapajärvi, Hailuoto, Halsua, Hankasalmi, Hanko, Hartola, Hausjärvi, Heinävesi, Hirvensalmi, Honkajoki, Ikaalinen, Ilomantsi, Inkoo, Isokyrö, Joroinen, Jämijärvi, Karvia, Kauniainen, Kaustinen, Keitele, Keminmaa, Kemiönsaari, Keuruu, Kihniö, Kinnula, Kivijärvi, Korsnäs, Kristiinankaupunki, Kruunupyy, Kuhmo, Kustavi, Kärsämäki, Laihia, Laitila, Lapinjärvi, Lemi, Luhanka, Luumäki, Maalahti, Marttila, Masku, Merikarvia, Muhos, Mynämäki, Mäntyharju, Orivesi, Outokumpu, Padasjoki, Parkano, Pelkosenniemi, Pielavesi, Pomarkku, Pornainen, Pudasjärvi, Puolanka, Puumala, Pyhäntä, Pälkäne, Rantasalmi, Ranua, Rautjärvi, Ruovesi, Saarijärvi, Savitaipale, Siuntio, Sodankylä, Suonenjoki, Sysmä, Säkylä, Tervo, Teuva, Tohmajärvi, Toivakka, Tuusniemi, Tyrnävä, Urjala, Utajärvi, Utsjoki, Uurainen, Uusikaarlepyy, Vaala, Vehmaa, Vesilahti, Viitasaari, Vimpeli, Ähtäri
Kaikki	150	51 %	

TAULUKKO 2. Kyselyyn vastanneet kunnat.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

Kuntaluokka	n	Asukasmäärä ¹	% ²
Suuret kaupungit	6	1 768 675	100,0
Keskisuuret kaupungit	15	1 166 822	100,0
Pienet kaupungit	40	888 044	53,6
Pienet kunnat	89	427 356	48,0
Yhteensä	150	4 250 897	77,1

¹ Väestö 31.12.2017.

² Selvitykseen osallistuneiden osuus koko populaatiosta kuntakokoluokittelun mukaan.

TAULUKKO 3. Aineiston koskettama väestö.

Selvityksessä mukana olevissa kunnissa asui vuoden 2017 lopussa yhteensä 4,25 miljoonaa asukasta (taulukko 3) (SVT 2018). Osuus kattaa noin 77 prosenttia koko Suomen väestöstä. Suurten ja keskisuurten kaupunkien väestö tavoitettiin kokonaisuudessaan. Kyselyyn vastanneissa 10 000–50 000 asukkaan kunnissa asui yhteensä 888 044 asukasta, mikä on 53,6 prosenttia kaikkien vastaavan kokoisten kuntien väkiluvuista. Kyselyn alle 10 000 asukkaan kunnat kattoivat asukasmäärillään 48 prosenttia koko Suomen alle 10 000 asukkaan kuntien populaatiosta (SVT 2018).

Selvitykseen vastanneista kunnista suurin osa sijaitsi Länsi- ja Sisä-Suomen AVI-alueella (32 %) ja pienin osuus Lapin AVI-alueella (4 %) (taulukko 4). Muutoin alueiden osuudet aineistossa vaihtelivat 11–23 prosentin välillä. Jokaisesta

AVI-alueesta tavoitettiin melko tasaisesti runsaat puolet siihen kuuluvista kunnista, lukuunottamatta Pohjois-Suomen ja Lapin AVI-alueita. Aineistoon kuuluvien kuntien keskimääräinen väkiluku kuntaa kohden eri AVI-alueilla oli melko tasainen lukuun ottamatta Etelä-Suomen AVI-aluetta.

Vuonna 2010 selvityksessä mukana olleista kunnista tavoitettiin yhteensä 77 kappaletta ja uusia kuntia oli mukana 73 kappaletta. Uudelleen tavoitetuista kunnista osa oli tässä selvityksessä asukaslukunsa puolesta siirtynyt eri kuntakokoluokkaan kuin missä ne olivat edellisessä selvityksessä. Vuoden 2017 viimeisen päivän tilaston mukaisella jaolla näistä kunnista oli mukana suuria kaupunkeja 6, keskisuuria kaupunkeja 14, pieniä kaupunkeja 27 ja pieniä kuntia 30 (SVT 2018).

AVI-alue ¹	n	% N=150	% AVI-alueesta	Keskimääräinen väkiluku (asukasta/kunta)
Etelä-Suomen AVI	34	23 %	55 %	58 508
Lounais-Suomen AVI	23	15 %	52 %	22 074
Itä-Suomen AVI	23	15 %	51 %	18 190
Länsi- ja Sisä-Suomen AVI	48	32 %	56 %	19 605
Pohjois-Suomen AVI	16	11 %	42 %	19 319
Lapin AVI	6	4 %	29 %	14 239

¹ Aluejako 1.1.2018 (SVT 2018).

TAULUKKO 4. Vastausmäärät ja osuudet AVI-alueittain (%).

4.1.2 KYSELYYN VASTANNEET HENKILÖT KUNNISSA

Suurin osa vastaajista oli kuntien teknisestä toimesta (n=99; 66 %). Vastaajien ammattinimikkeet olivat yleisimmin tekninen johtaja (n=23; 15 %) ja liikenneinsinööri (n=10; 6 %). Muita ammattinimikkeitä olivat muun muassa kaupungin insinööri, yhdyskuntatekniikan päällikkö, yhdyskuntateknikko, liikennesuunnittelija, suunnitteluinsinööri, suunnittelu-päällikkö, maanrakennusmestari, kuntatekniikan päällikkö, kunnallisteknikko, tekninen päällikkö, projekti-insinööri, ka-tuinsinööri ja metsätalousinsinööri.

Seuraavaksi useimmin vastaajat edustivat liikunta- ja vapaa-aikatoimea (n=37; 25 %). Yleisimpiin ammattinimikkeisiin kuuluivat liikuntasihtööri (n=8; 5 %), vapaa-aikasihtööri (n=7; 5 %) ja liikunnanohjaaja (n=5; 3 %). Muita ammattinimikkeitä olivat muun muassa vapaa-aikapäällikkö, vapaa-aikaohjaaja, liikuntaneuvoja, liikuntatoimenjohtaja, liikuntapaikkamestari sekä kirjasto- ja vapaa-aikatoimenjohtaja.

Yksi vastaajista ilmoitti nimikkeekseen pyöräilykoordinaattori. Lisäksi kyselyyn vastanneissa oli kunnanjohtajia, hyvinvointijohtajia, hyvinvointikoordinaattori, kunnanhallituksen toinen varapuheenjohtaja, lukion rehtori/vastaava sivistystoimen osastopäällikkö, markkinointipäällikkö, vesihuoltopäällikkö, vs. strategiapäällikkö sekä ympäristöasiantuntija, ympäristöpäällikkö, ympäristörakennusmestari ja ympäristötarkastaja.

Suurin osa (47 %) vastaajista pyöräili itse keskimäärin 100–500 kilometriä vuodessa. Alle 100 kilometriä pyöräili 30 prosenttia, 500–2000 kilometriä 14 prosenttia ja yli 2000 kilometriä 9 prosenttia vastaajista. Kunnan koko oli yhteydessä siihen, miten paljon kunnan vastauksista vastannut henkilö pyöräili keskimäärin vuodessa ($p=0,001$). Mitä suurempi kuntakokoluokka, sitä pienempi osuus oli kaikista vähiten pyöräileviä ja sitä suurempi osuus kaikista eniten pyöräileviä. Verrattuna vuoteen 2010 vastaajien pyöräilymäärät olivat pysyneet samalla tasolla. Yhteensä 108 vastaajaa (72 % vastaajajoukosta) halusi vastaanottaa vastauspalkkioksi tarjotun Silja Line -etukortin.

4.2 PYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN

- Kunnista 25 prosentilla oli pyöräilyn edistämishjelma tai vastaava. Osuus oli 14 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2010.
- Kunnista 48 prosentissa oli tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana. Osuus oli yli tuplaantunut vuodesta 2010.
- Poliittisten päätösten tekeminen oli sitä yleisempää, mitä suuremmasta kunnasta oli kyse. Myös pyöräilyn edistämishjelman olemassaolo kunnassa oli positiivisesti yhteydessä pyöräilyn kehittämiseksi tehtyihin poliittisiin päätöksiin.

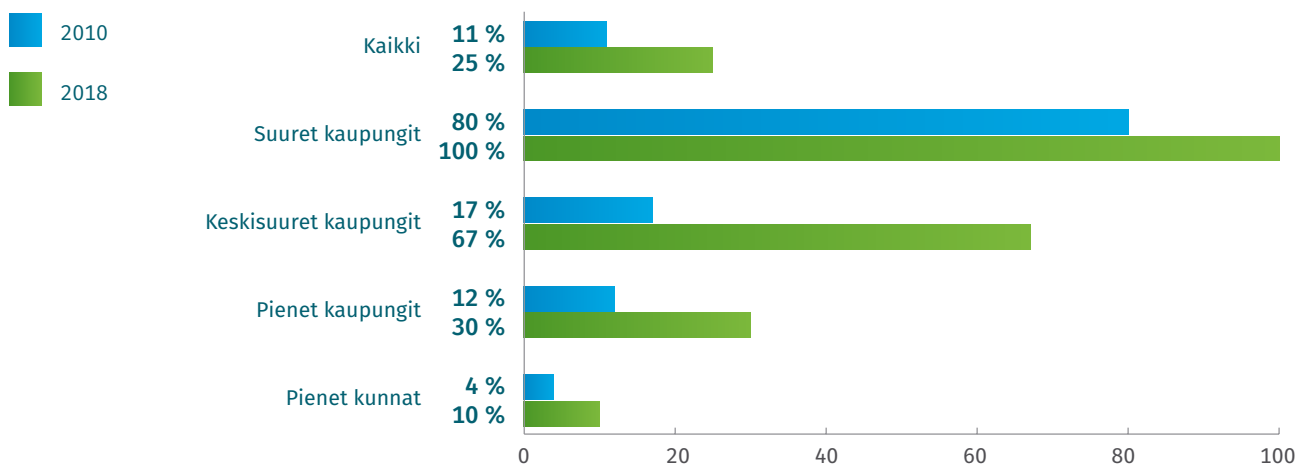
4.2.1 PYÖRÄILYN EDISTÄMISHJELMA

Neljäsosassa (25 %) kunnista löytyi pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava (kuvio 1). Kysymyksessä hyväksyttiin sekä erilliset pyöräilyn edistämishjelmat että esimerkiksi viisaan liikkumisen ohjelmat, joissa pyöräily on yksi osa ohjelmaa. Ohjelmien olemassaolo oli selvästi yhteydessä kuntakokoluokkaan ($p=0,001$). Suurista kaupungeista jokaisessa oli olemassa jonkinlainen pyöräilyn edistämishjelma, keskisuurista kaupungeista kahdella kolmanneksella ja pienillä kaupungeilla alle kolmanneksella. Pienistä kunnista vain kymmenesosalla oli jonkinlainen pyöräilyn edistämishjelma.

Kuviota 1 tarkastelemalla on nähtävissä, että pyöräilyn edistämishjelmia laatineiden kuntien osuudet kuntakokoluokissa olivat kasvaneet selvästi kahdeksan vuoden takaisesta ja kaiken kaikkiaan niiden osuus kunnissa oli yli kaksinkertaistunut vuodesta 2010. Niissä kunnissa, jotka olivat edustettuina sekä vuonna 2010 että vuonna 2018 (n=76) muutos oli myös tilastollisesti merkitsevä ($p<0,001$).

Pyöräilyn edistämishjelmat olivat 88 prosentin osuudella pääasiassa kunnan omia ohjelmia. Suurten ja keskisuurten kaupunkien edistämishjelmista lähes kaikki olivat kunnan omia ohjelmia. Pienistä kaupungeista, joissa edistämishjelma oli olemassa, 90 prosentissa pyöräilyn edistämishjelma oli kunnan oma ohjelma ja pienistä kunnista 75 prosentissa. Vuoteen 2010 verrattuna kunnat olivat ahkerampia laatimaan omia ohjelmiaan, koska vuonna 2010 kuntien omien ohjelmien osuus oli vain 44 prosenttia kaikista pyöräilyn kehittämishjelmista.

Kunnista 51 prosenttia oli päivittänyt kunnan oman pyöräilyn edistämishjelman viimeksi vuosina 2016, 2017 tai 2018.



2010 n=138: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=12, pienet kaupungit n=49, pienet kunnat n=72.
 2018 n=147: suuret kaupungit n=6, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=40, pienet kunnat n=86.

KUVIO 1. Onko kunnassanne pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava (erillinen tai osana esim. viisaan liikkumisen ohjelmaa) (2018); Onko kunnassanne pyöräilyn kehittämisohjelma (2010).

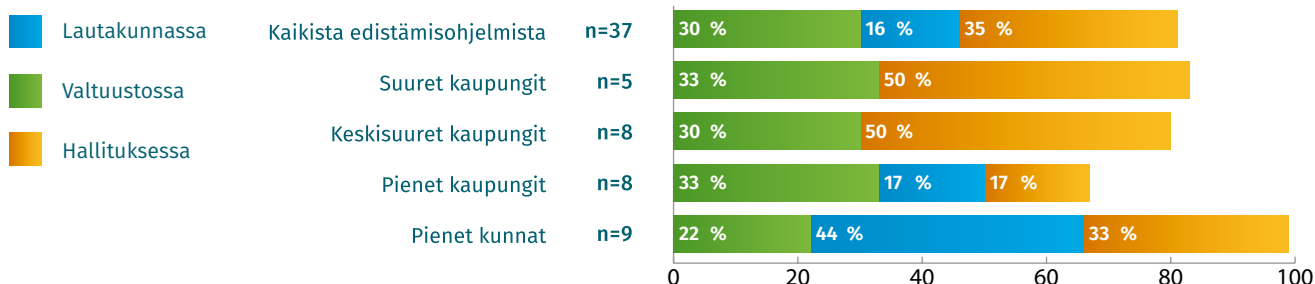
Kaiken kaikkiaan edistämishjelmat oli päivitetty viimeksi vuosien 2012–2018 välillä. Muutama kunta ilmoitti aikeistaan laatia pyöräilyn edistämishjelman vuoden 2018 tai 2019 aikana, vaikka vastaushetkellä niillä ei sellaista ollut. Seudulliset ohjelmat oli päivitetty varsin tasaisesti vuosien 2012 ja 2017 välillä. Vain yhdessä tapauksessa edistämishjelman viime päivityksestä oli jo reilusti yli kymmenen vuotta.

Pyöräilyn edistämishjelman laatineista kunnista 81 prosenttia oli hyväksyttänyt ohjelman lautakunnassa, valtuustossa tai hallituksessa (kuvio 2). Pienten kuntien kategoria oli ainoa, jossa edistämishjelma oli aina hyväksytty vähintäänkin lautakunnassa. Tämä kysymys kysyttiin ensimmäistä kertaa tässä vuonna 2018 toteutetussa selvityksessä.

4.2.2 POLIITTISET PÄÄTÖKSET

Vajaa puolet kunnista (48 %) ilmoitti, että kunnassa on tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana (kuvio 3). Vastaukset kysymykseen olivat yhteydessä kuntakokoon niin, että mitä suurempi kunta, sitä todennäköisemmin kysymykseen oli vastattu myönteisesti ($p=0,003$). Suurista kaupungeista kaikissa ja keskisuurista-kin 73 prosentissa oli tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi mainitulla ajanjaksolla. Pienistä kaupungeista joka toinen kunta vastasi myönteisesti ja pienistä kunnista 38 prosenttia.

Pyöräilyn edistämishjelman olemassaolo kunnassa ja poliittisten päätösten tekeminen pyöräilyn edistämiseksi oli-



KUVIO 2. Millä tasolla pyöräilyn edistämishjelma on hyväksytty.

vat tilastollisesti merkitsevässä yhteydessä ($p < 0,001$). Niistä kunnista, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma ($n=37$), 78 prosenttia oli tehnyt viimeisen viiden vuoden aikana poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi. Kunnissa, joissa ei ollut pyöräilyn edistämishjelmaa ($n=108$) ainoastaan reilu kolmannes (36 %) vastasi myönteisesti.

Pyöräilyä edistäviä poliittisia päätöksiä tehneiden kuntien määrä näytti nousseen, kun vertailu tehtiin vuoden 2010 vastauksiin kuntakoluokittain (kuvio 3). Kun vuonna 2010 kunnista 22 prosenttia ilmoitti tehneensä poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi edeltävän viiden vuoden aikana, niin vuonna 2018 määrä oli jo yli tuplaantunut. Kehitys näyttäisi olevan positiivista kaikenkokoisissa kunnissa. Muutoksen merkitsevyys testattiin vielä niiden kuntien väliltä, jotka osallistuivat selvitykseen sekä vuonna 2010 että 2018 ($n=77$) ja näiden kuntien välillä havaittiin tilastollisesti merkitsevä muutos ($p < 0,001$).

Avointen vastausten perusteella suurimmassa osassa kuntia poliittiset päätökset koskivat pyöräteiden rakentamista, kunnossapitoa tai määrärahojen suuntaamispäätöksiä näihin liittyen. Varsinkin pienet kunnat kertoivat yleisimmin tämän tyyppisistä päätöksistä. Toiseksi eniten päätökset koskivat pyöräilyn edistämishjelmien ja kehittämissuunnitelmien laadintaa. Suurin osa kysymykseen vastanneista pienistä kaupungeista suurimpiin kuuluivat tähän ryhmään. Erilaisia pyöräilykampanjoita ja hankkeita sekä liikenneturvallisuuteen ja kaavoitukseen liittyviä päätöksiä raportoi-

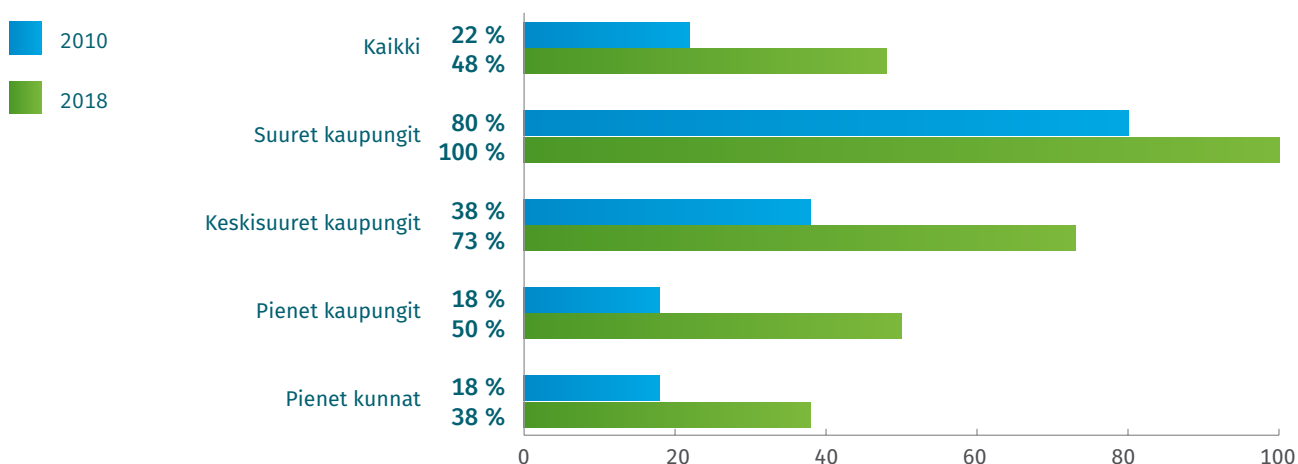
tiin myös varsinkin useissa pienemmissä kunnissa. Lisäksi päätökset koskivat poikkeahallinnollisuuden tukemista pyöräilyyn liittyvässä päätöksenteossa, pyöräreittien selkeyden selvittämistä, koululiikenteen selvittämistä sekä Pyöräilykuntien verkostoon liittymistä.

POHDINTA

Matti Hirvonen, Pyöräilykuntien verkosto ry

Vuonna 2010 kunnilta kysyttiin, onko kunnassa pyöräilyn kehittämissuunnitelma ja onko se kunnan oma ohjelma vai osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Vuonna 2018 kysymys oli muotoa ”Onko kunnassanne pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava (erillinen tai osana esim. viisaan liikkumisen ohjelmaa)?” ja ”Onko kuntanne pyöräilyn edistämishjelma tai vastaava kunnan oma ohjelma vai osana seudullista ohjelmaa?” ja onko ohjelma hyväksytty lautakunnassa, valtuustossa tai hallituksessa. Kysymykset näin ollen poikkeavat hieman vuosien 2010 ja 2018 välillä, mikä tulee ottaa huomioon vertailujen tulkin-

Tämän selvityksen yksi positiivisimpia tuloksia on se, että pyöräilyn edistämishjelmat ovat yleistyneet huomattavasti. Suurissa kaupungeissa ne ovat nykyisin täysin vakiintunut tapa toimia ja keskiuurissakin jo yleinen lähtökohta edistämistyölle. Myös pienissä kaupungeissa ja kunnissa



2010 $n=138$: suuret kaupungit $n=5$, keskisuuret kaupungit $n=13$, pienet kaupungit $n=49$, pienet kunnat $n=71$.
2018 $n=147$: suuret kaupungit $n=6$, keskisuuret kaupungit $n=15$, pienet kaupungit $n=40$, pienet kunnat $n=86$.

KUVIO 3. Onko kunnassanne tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana, vuodet 2010 ja 2018.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

laaditaan ja toteutetaan edistämishojelmia oleellisesti useammin kuin ennen. Edistämishojelmien merkitys on lähes ratkaiseva, jos pyöräilyä halutaan edistää tavoitteellisesti, systemaattisesti ja pitkäjänteisesti. Edistämishojelmat on aina suositeltavaa hyväksyttää kunnanvaltuuston tai -hallituksen tasolla, jotta ohjelmalle saadaan riittävä poliittinen painoarvo, budjettivaikutteisuutta ja toimeenpanovaltaa.

Edistämishojelmien laatimisen yleistymiseen on varmasti vaikuttanut osaltaan muiden kuntien kannustava esimerkki, Pyöräilykuntien verkoston suositukset ja asiantuntijatuiki jäsenkunnilleen sekä Liikkumisen ohjauksen valtionavustus (Liikennevirasto 2018), jota osa kunnista on saanut edistämishojelmiensa laadintaan. Myös seudulliset edistämishojelmat ovat kannustaneet kuntia omien ohjelmien laadintaan, kuten on käynyt esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudulla, missä ensin laadittiin yhteinen seudullinen visio ja tavoitteet pyöräilyn lisäämiseksi. Useimmiten paras ratkaisu pyöräilyn kannalta on oma kuntakohtainen ohjelma, joka voi toki hyödyntää mahdollista seudullista tai alueellista ohjelmaa.

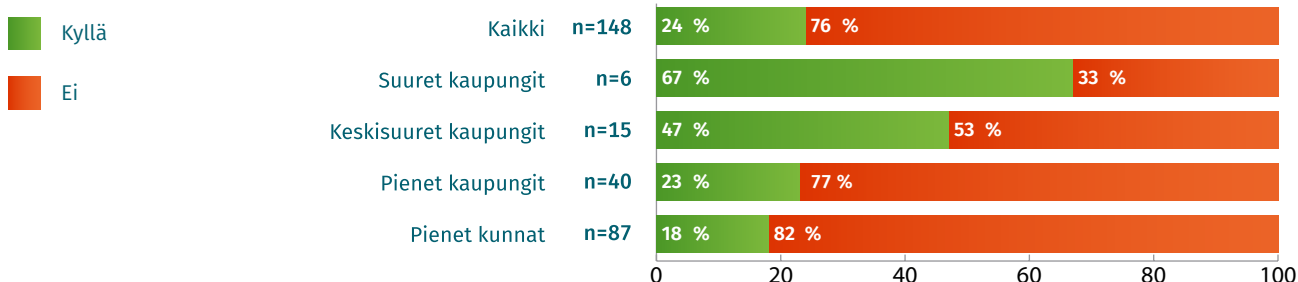
Myönteinen korrelaatio edistämishojelmien ja poliittisten päätösten välillä on ilmeinen nyt, kuten se oli myös vajaa vuosikymmen sitten. Pyöräilyn kannalta myönteisten poliittisten päätösten lisääntyminen johtuu varmasti sekä edistämishojelmien yleistymisestä että pyöräilyn roolin kasvusta yleisemmin liikennepoliitikassa ja sitä kautta myös kuntien agendalla. Poliittisia päätöksiä tarvitaan kipeimmin pyöräilyyn suunnatun rahoituksen lisäämisessä, erityisesti liikenneinvestointeihin ja kunnossapitoon liittyen.

4.3 PYÖRÄILYÄ EDISTÄVÄT HENKILÖRESURSSIT

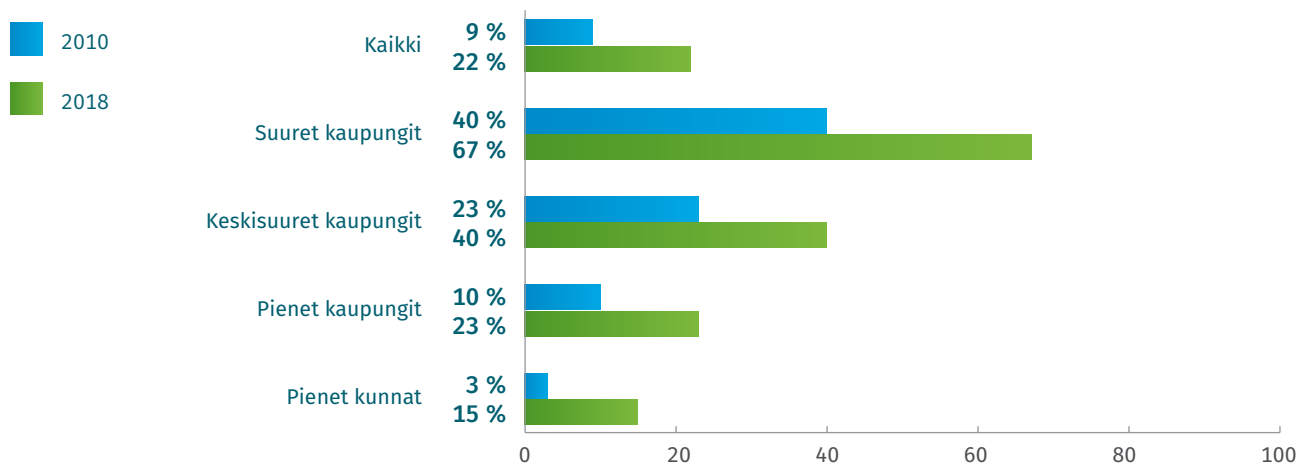
- 24 prosentissa kunnista toimi pyöräilykoordinaattori tai vastaava viranhaltija.
- Vuonna 2010 kunnista 9 prosentissa oli pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä, kun nyt osuus oli kasvanut 22 prosenttiin.
- Kunnan pyöräilyasioista vastasi yleisimmin tekninen toimi.
- Yhteensä 40 prosentissa kuntia oli vähintään yksi pyöräilyä edistävä yhdistys tai seura. Pyöräilyasioita edistävät seurat tai yhdistykset olivat yleisimmin Suomen Ladun jäsenyhdistyksiä.

Kunnista neljänneksessä toimi nimetty pyöräilykoordinaattori tai vastaava viranhaltija (kuvio 4). Mitä suuremmasta kunnasta oli kyse, sitä useammin kysymykseen vastattiin myönteisesti ($p=0,002$). Suurista kaupungeista kaksi kolmannesta ja keskisuurista kaupungeista noin puolet vastasivat myöntävästi kysymykseen. Pienistä kaupungeista taas vajaa neljännes ja pienistä kunnista vajaa viidennes. Lähes tulkoon kaikissa kunnissa, joissa oli pyöräilykoordinaattori, pyöräilyn edistäminen oli vain osa pyöräilykoordinaattorin työnkuva. Ainoastaan yksi pieni kunta ja yksi suuri kaupunki vastasivat, että pyöräilyasioiden hoitaminen on kunnan pyöräilykoordinaattorin tai vastaavan ainoa tehtävä. Vuonna 2010 pyöräilyasiamies tai muu pyöräilystä vastaava löytyi 16 prosentista kuntia, mutta kysymyksen erilaisen muotoilun vuoksi tilastollista vertailua ei tehty.

22 prosentissa kunnista oli pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä (kuvio 5). Vuoteen 2010 verrattuna pyöräilyasioita käsittelevät työryhmät kunnissa olivat yleistyneet yli tuplaten. Muutos oli tilastollisesti merkitsevä niissä kunnissa, jotka



KUVIO 4. Toimiiko kunnassanne nimetty pyöräilykoordinaattori tai vastaava viranhaltija.



2010 n=137: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=13, pienet kaupungit n=49, pienet kunnat n=70.
 2018 n=147: suuret kaupungit n=6, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=40, pienet kunnat n=86.

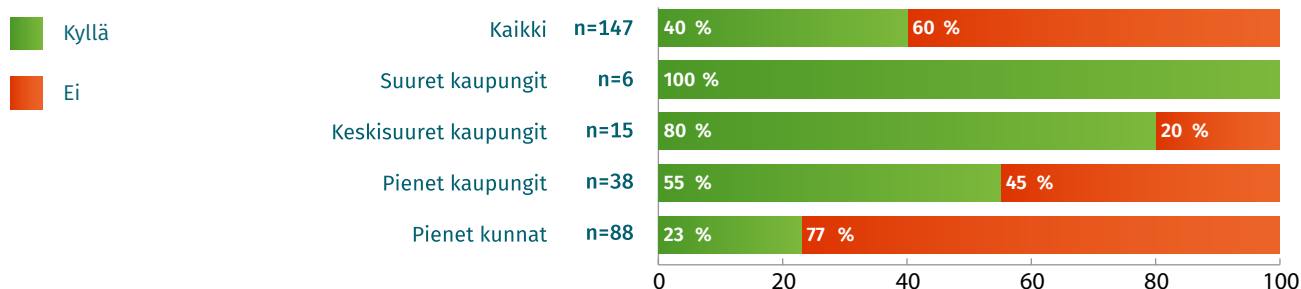
KUVIO 5. Onko kunnassanne pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä, vuodet 2010 ja 2018.

olivat mukana molemmissa selvityksissä (n=77) ($p=0,001$). Muutos näkyi samansuuntaisena kaikissa kuntakokoluokissa. Kuntakoko oli merkitsevästi yhteydessä siihen, löytyikö kunnasta pyöräilyasioita käsittelevää työryhmää niin, että suuremmissa kunnissa työryhmän olemassaolo oli yleisempää kuin pienemmissä ($p=0,006$).

Kuntia pyydettiin kertomaan tarkemmin, mitkä hallintokunnat käsittelevät pyöräilyasioita kunnassa. Osa kunnista vastasi yhden ja osa useamman eri hallintokunnan. Kuntien pyöräilyasioita käsitteli selvästi useimmin tekninen toimi (75 kunnassa). Seuraavaksi eniten pyöräilyasioita käsitelivät liikunta- ja vapaa-aikatoimi (26 kuntaa), erilaiset kaupunki- ja kuntarakennetoimet (24 kuntaa) ja sivistystoimi (23 kuntaa). Lisäksi vastauksissa mainittiin useaan otteeseen sosiaali- ja terveystoimi, hyvinvointipalvelut, ympäristötoimi, liikenneturvallisuustyöryhmät, elinympäristöpalvelut,

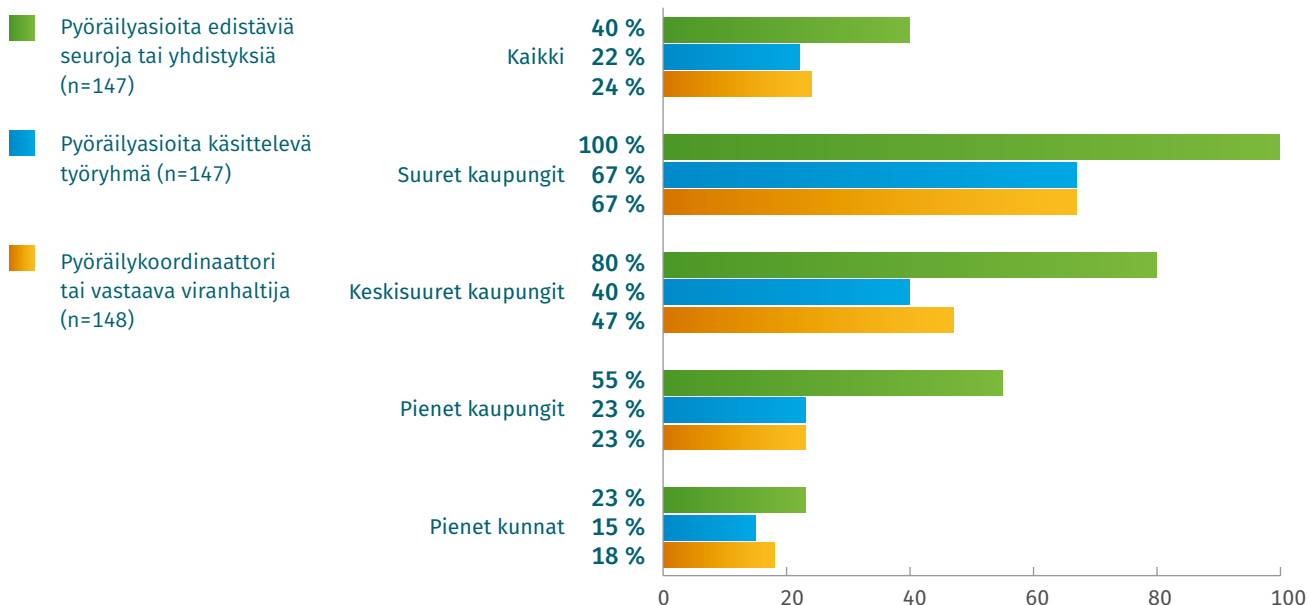
kaikki hallintokunnat, kaavoitus ja pyöräilytyöryhmä alenevassa järjestyksessä. Kuusi kuntaa ilmoitti, että kaikki hallintokunnat käsittelevät kunnassa pyöräilyä ainakin jollakin tasolla. Kysymykseen vastasi 127 kuntaa.

Pyöräilyasioita edistäviä seuroja tai yhdistyksiä oli 40 prosentissa kunnista (kuvio 6). Kuntakoko oli yhteydessä seurojen tai yhdistysten olemassaoloon kunnassa niin, että suuremmissa kaupungeissa seurat tai yhdistykset olivat yleisempiä ($p<0,001$). Vuonna 2010 pyöräilyä edistäviä yhdistyksiä oli 28 prosentissa kuntia, mutta tuolloin kysyttiin ainoastaan yhdistyksistä eikä lainkaan seuroista, joten vertailu ei ole täysin luotettava. Yleisimmin kuntien pyöräilyasioita edistivät Suomen Ladun jäsenyhdistykset sekä pyöräily- ja urheiluseurat. Seuraavaksi eniten mainittiin erilaisia kyläyhdistyksiä ja useampaan otteeseen myös Pyöräilykuntien verkosto.



KUVIO 6. Edistääkö jokin/useampi yhdistys tai seura pyöräilyä kunnassanne.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta



KUVIO 7. Kuntien pyöräilyn henkilöresurssit

POHDINTA

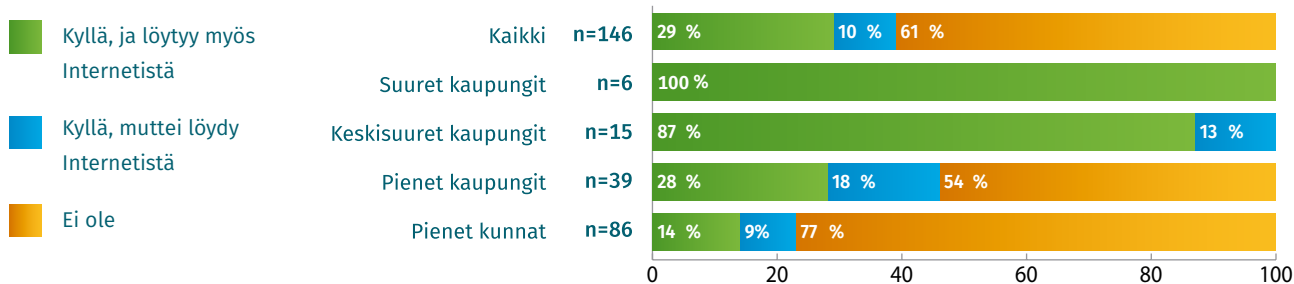
Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

On varovaisesti pääteltävissä, että pyöräilystä vastaavien viranhaltijoiden määrä Suomen kunnissa on lisääntymään päin. Edistämistyön kannalta myönteistä kehitystä on ilman muuta se, että pyöräilytyöryhmien määrä on yli kaksinkertaistunut kunnissa ja reipasta kasvua on kaikissa kokoluokissa. Kaikesta päätellen työryhmät ovat myös korostuneen poikkihallinnollisia, mikä onkin edellytys työn onnistumiselle. Pyöräilyasioita käsittelevien työryhmien voimakas lisääntyminen ja pyöräilystä vastaavien viranhaltijoiden yleistyminen kunnissa vaikuttavat yhdessä siten, että pyöräilyn edistämiseen käytettävä työaika ja henkilöresurssit kunnissa ovat kasvussa, mikä on ehdottomasti myönteinen kehityssuunta.

4.4 PYÖRÄKARTAT JA REITTIOPPAAT

- 29 prosentilla kunnista oli internetistä löytyvä pyöräilykartta, 10 prosentilla muu pyöräilykartta ja 61 prosentilla ei ollut minkäänlaista pyöräilykarttaa.
- 12 prosentissa kuntia oli käytössä internetissä tai mobiililaitteilla toimiva pyöräilyn reittiopas ja 25 prosentissa se oli suunnitteilla.
- Vuoteen 2010 verrattuna ei ollut tapahtunut suuria muutoksia pyöräilykarttojen tai reittioppaiden yleisyydessä.

Suomen kunnista 39 prosentissa oli olemassa pyöräilykartta ja 29 prosentissa se löytyi internetistä (kuvio 7). Kunnan koko korreloi merkitsevästi sekä sen kanssa, löytyikö kun-



KUVIO 8. Onko kunnallanne pyöräilykarttaa ja löytyykö pyöräilykartta Internetistä.

nasta pyöräilykarttaa että löytyikö kartta verkosta niin, että suuremmissa kunnissa pyöräilykartat olivat yleisempiä ja löytyivät yleisemmin internetistä ($p < 0,001$). Suurista ja keskisuurista kaupungeista lähes jokaisella oli pyöräilykartta, mutta pienissä kaupungeissa ja kunnissa se oli huomattavasti harvinaisempaa. Niistä kunnista, joissa pyöräilykartta oli, 74 prosentissa pyöräilykartta oli ladattu myös verkkoon. Tulokset eivät poikenneet juurikaan vuoden 2010 kyselyn tuloksista.

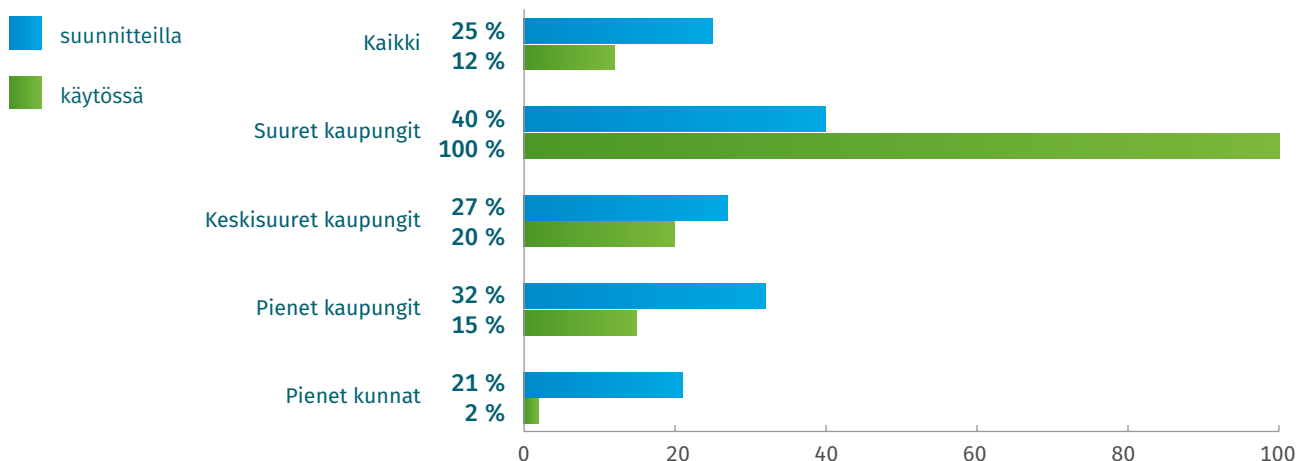
Kunnista 12 prosentissa oli vastausten perusteella internetissä tai mobiililaitteilla toimiva pyöräilyn reittiopas (kuvio 8). Suunnitteilla tällainen reittiopas oli 25 prosentissa kuntia. Kuntien suunnitteluvaiheessa olevat reittioppaat eivät olleet merkittävästi yhteydessä kuntakokoluokkiin, mutta olemassa olevat reittioppaat olivat sitä yleisempiä, mitä suuremmasta kuntakokoluokasta oli kyse ($p < 0,001$). Tuloksista oli havaittavissa, että niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma, oli todennäköisemmin myös pyöräilyn reittiopas ($p < 0,001$). Vuonna 2010 internetissä toimiva reittiopas oli 10 prosentissa kuntia ja suunnitteilla se oli 15 prosentissa (n=136). Vuosien 2010 ja 2018 välillä ei ollut havaittavissa tilastollisesti merkitsevää muutosta.

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Pyöräilykarttojen tekeminen ei ole pysynyt kunnissa muun pyöräilyn edistämisen tahdissa. Osaltaan asiaan vaikuttaa varmasti nopeasti kehittyvä mobiiliteknologia ja maailmanlaajuiset sovellukset, joista löytyy koko ajan parempaa palvelutasoa myös pyöräilijälle reittiohjeineen (esim. Google Maps). Laadukas pyöräkartta olisi lisäarvo myös pyörämatkailijalle, mutta pyörämatkailun potentiaalia ei ole Suomessa vielä laajasti tunnustettu, vaikka joitain hyviä kuntakohtaisia ja alueellisia reittikokonaisuuksia löytyykin. Reittioppaiden yleistymisen on yleensä sidoksissa joukkoliikenteeseen, jolloin pyöräilyn reittiopas toimii osana joukkoliikenteen reittiopaspalvelua. Näin ollen nykyisen kaltaisia pyöräilyn reittioppaita (esim. HSL) on todennäköisesti jatkossakin tarjolla vain suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Tässä selvityksessä kysyimme ”Onko kunnallanne internetissä tai mobiililaitteilla toimiva pyöräilyn reittiopas (myös seudullinen reittiopas, esim. HSL)?” Vuonna 2010 kysymys esitettiin muodossa ”Onko kunnassanne internetissä toimiva pyöräilyn reittiopas?” Kysymyksen vastausmahdollisuuksien laajentaminen on saattanut olla osaltaan vaikuttamassa havaittuihin muutoksiin vuosien 2010 ja 2018 välillä.



Suunnitteilla n=147: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=38, pienet kunnat n=89.
Käytössä n=146: suuret kaupungit n=6, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=40, pienet kunnat n=85.

KUVIO 9. Onko kunnallanne internetissä tai mobiililaitteilla toimiva pyöräilyn reittiopas (myös seudullinen reittiopas, esim. HSL) ja onko kunnassanne suunnitteilla pyöräilyn reittiopas.

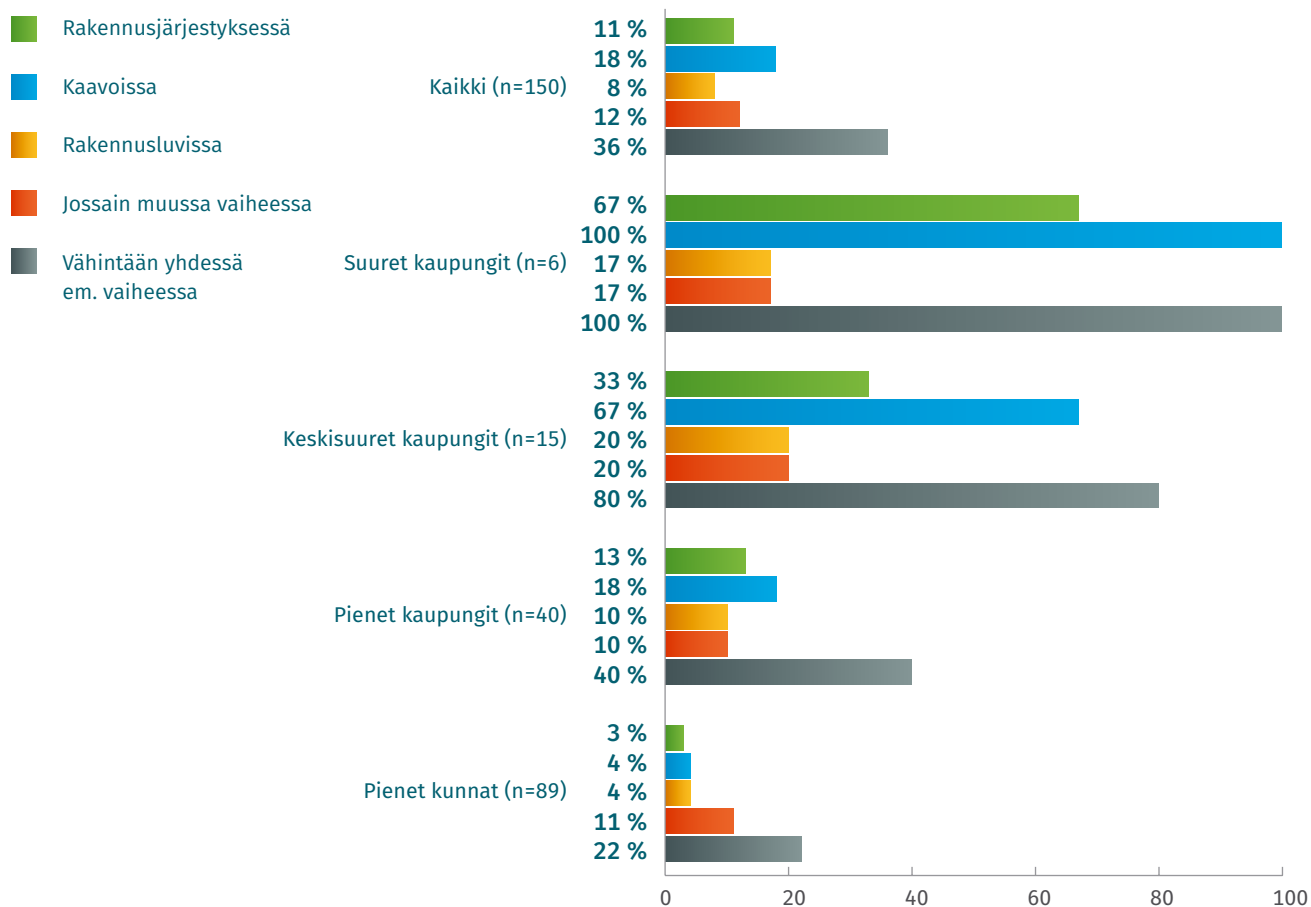
suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

4.5 PYÖRÄPYSÄKÖINTI

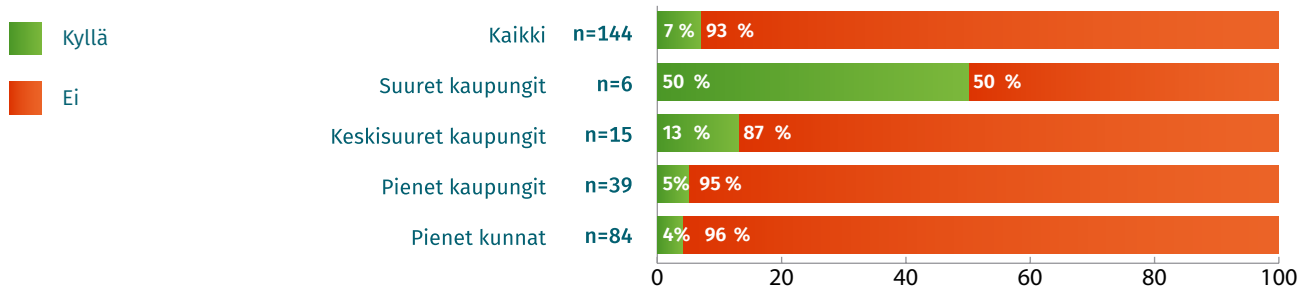
- Kunnista 36 prosentissa oli velvoite/normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen ainakin yhdessä suunnittelu- ja rakennusprosessin vaiheessa.
- Kunnista ainoastaan 7 prosenttia ilmoitti seuraavansa säännöllisesti kuntansa pyöräpysäköintipaikkojen käyttöastetta ja 11 prosenttia niiden laatua.
- Puolet kunnista eivät olleet tallentaneet tietoja kunnan pyöräpysäköintipaikoista mihinkään. Vain yhdessä kunnassa tiedot olivat kuntalaisille saatavilla tai avoimena datana.

4.5.1 PYÖRÄPYSÄKÖINNIN OLOSUHTEET

Kunnista 36 prosentissa oli velvoite tai normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen ainakin yhdessä suunnittelu- ja rakennusprosessin vaiheessa (kuvio 10). Velvoitteen tai normin olemassaolo oli sitä yleisempää, mitä suuremmasta kuntakokoluokasta oli kyse. Rakennusjärjestyksessä ja kaavoissa velvoitteen tai normin olemassaolo oli selkeästi yhteydessä kuntakokoon, mutta rakennusluvuissa tai muussa vaiheessa tämä oli yhtä yleistä kaikenkokoisissa kunnissa. Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa velvoite tai normi oli yleisimmin kaavatasolla. Pienissä kaupungeissa ja kunnissa velvoite pyöräpysäköinnin järjestämiseen oli harvinaisempaa, mutta yleisintä se oli kuitenkin pienissä kaupungeissa kaavoissa (18 %) ja pienissä kunnissa jossain muussa vaiheessa (11 %).



KUVIO 10. Onko kunnalla velvoite/normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen rakennusjärjestyksessä, kaavoissa, rakennusluvuissa tai jossain muussa vaiheessa.



KUVIO 11. Seurataanko kunnassanne pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti.

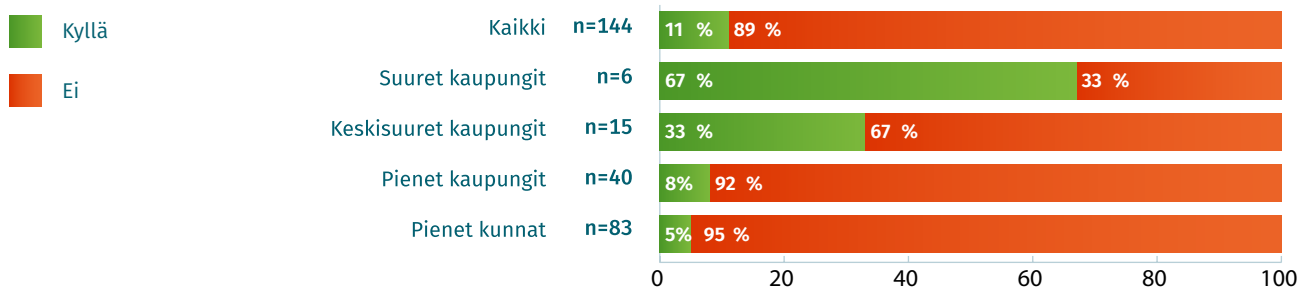
Pienistä kunnista suurin osa täsmensi, ettei osaa sanoa, missä muussa vaiheessa pyöräpysäköinti otetaan huomioon. Mainittuja vaiheita huomioida pyöräpysäköinti olivatkin uudet kaavat ja rakennusjärjestykset, käyttäjien tarpeen mukaan, pysäköintipolitiikka, pysäköintinormi, katusuunnitelma, koulujen ulkoalueiden suunnittelu ja julkisten rakennusten suunnitteluvaiheet. Vuonna 2010 kunnilta kysyttiin, missä vaiheessa polkupyörien pysäköintiin kiinnitetään huomiota velvoitteen sijaan ja vastausvaihtoehdot olivat myös hieman toisenlaiset, minkä vuoksi tulokset eivät ole vertailukelpoiset.

Ainoastaan seitsemässä prosentissa kuntia seurattiin pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti eli 93 prosentissa kuntia seuranta ei ollut lainkaan (kuvio 11). Kuntakoko oli yhteydessä pysäköintipaikkojen käyttöasteen seurantaan

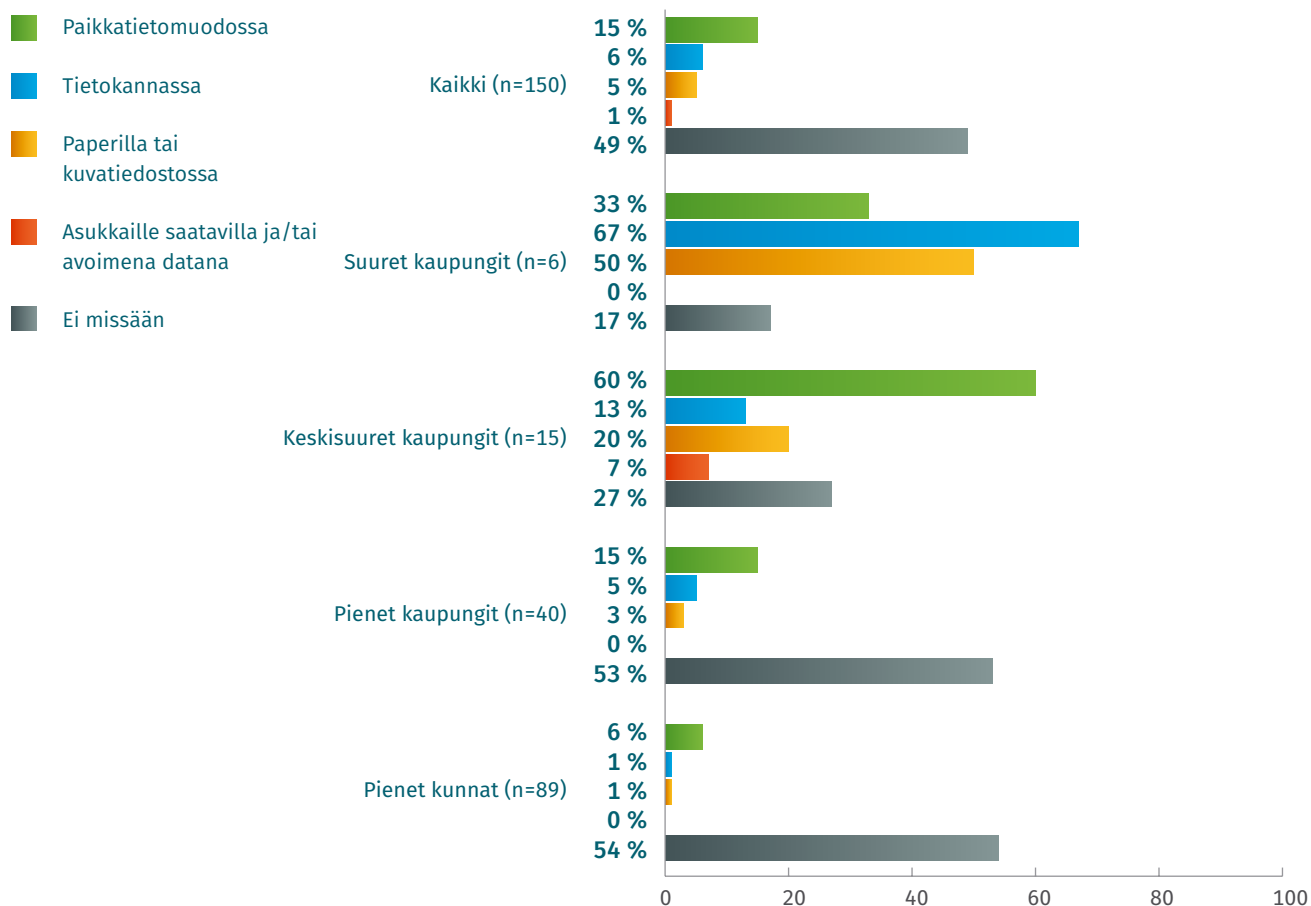


($p < 0,001$) ja niin oli myönteisessä yhteydessä myös pyöräilyn edistämishjelma kunnassa ($p = 0,004$). Suurista kaupungeista vielä puolet eli kolme kuudesta vastasi myönteisesti kysymykseen, mutta keskisuurista kaupungeista enää 13 prosenttia. Pienissä kaupungeissa ja kunnissa pyöräpysäköinnin käyttöasteen seuraaminen ei ollut käytäntönä kuin muutamassa kunnassa kummassakin kuntakokoluokassa.

Ainoastaan runsaassa kymmenesosassa kunnista arvioitiin kunnan pyöräpysäköinnin laatua säännöllisesti (kuvio 12). Vastauksista kävi ilmi, että suuremmissa kaupungeissa arviointia suoritettiin useammin kuin pienissä kaupungeissa ja kunnissa ($p < 0,001$). Pyöräilyn edistämishjelma oli myös myönteisessä yhteydessä pyöräpysäköinnin laadunarviointiin ($p < 0,001$). Suurista kaupungeista kaksi kolmasosaa ja keskisuurista kaupungeista kolmannes toteutti arviointitoi-



KUVIO 12. Arvioidaanko kunnassanne pyöräpysäköinnin laatua säännöllisesti.



KUVIO 13. Onko kunnalla tiedot pyöräpysäköintipaikoista paikkatietomuodossa, tietokannassa, paperilla tai kuvatiedostossa, asukkaille saatavilla ja/tai avoimena datana vai ei missään.

menpiteitä, mutta pienistä kunnista ja kaupungeista enää alle joka kymmenes. Niissä kunnissa, joissa laaduntarkkailua tehtiin, nostettiin esiin konkreettisia arviointitoimia esimerkiksi ”käyttäjänäkökulman pyörätelinekokeilu” (pieni kaupunki), ”keskusta-alueen pysäköintitutkimus” (suuri kaupunki) ja ”kuntalaispalaute” (pieni kaupunki).

Kunnista 20 prosenttia ilmoitti vähintään yhden paikan, johon kunta on tallentanut tiedot pyöräpysäköintipaikoista. Osuus oli suurien kaupunkien luokassa 83 prosenttia, keskisuurien kaupunkien luokassa 73 prosenttia, pienten kaupunkien luokassa 18 prosenttia ja pienten kuntien luokassa 8 prosenttia. Noin puolet kunnista myönsi, ettei heillä ole tallennettuna kuntansa pyöräpysäköinnin paikkatietoja mihinkään (kuvio 13). Vastausten perusteella tiedot on tallennettu usein ainoastaan hallintokuntien omaan käyttöön. Ainoastaan yksi keskisuuri kaupunki ilmoitti kunnan pyöräpysäköinnin paikkatietojen olevan asukkaille saatavilla ja/tai avoimena datana.

4.5.2 AVOIMET KOMMENTIT PYÖRÄPYSÄKÖINNISTÄ

Avoimia vastauksia pyöräpysäköinnin olosuhteista kunnassa antoi 47 prosenttia vastaajista (pienet kunnat n=29, pienet kaupungit n=24, keskisuuret kaupungit n=10 ja suuret kaupungit n=5). Vastaukset luokiteltiin kolmeen eri luokkaan: neutraaleihin kommentteihin (25), kehityspyrkimystä kuvaaviin kommentteihin (21) ja kielteisiin tai kehitystarvetta kuvaaviin kommentteihin (13). Pienten kuntien ja kaupunkien vastaajat kommentoivat pääasiassa neutraalisti kuntansa pyöräpysäköinnin olosuhteita. Kommenteissa todettiin, että maaseutumaisilla paikkakunnilla pyöräpysäköintiä ei ole tarpeellista nostaa esille. Pyörätelineitä löytyy päiväkotien, koulujen ja julkisten rakennusten pihoilta, mutta helposti kaikkialta muutenkin. Jotkut kunnat mainitsivat pyöräpysäköinnin olevan kiinteistöjen vastuulla. Yksi pieni kaupunki ilmoitti seuraavansa julkisten pyöräpysäköintipaikkojen määrää kohdekohtaisesti Excel-tiedostolla.

Kielteisiä tai kehitystarvetta kuvaavia vastauksia tuli myös useita. Vastauksissa kuvattiin tilanteen kunnassa olevan kohtalainen tai heikko, mutta ei kuitenkaan suuri ongelma kuntalaisille. Varsinkin pyöräpysäköintipaikkojen laatuun oltiin tyytymättömiä. Yksi pienen kaupungin vastaaja kaipasi lisää katoksellisia ja runkolukittavia pysäköintipaikkoja, yksi vastaaja kertoi pyörätelineiden olevan lumen alla ja yksi ilmoitti tuulen kaatavan pyörätelineitä pyörineen kovalle tuulella. Pienten kaupunkien vastaajista useat kertoivat, että kunnan tavoitteena on parantaa pyöräpysäköinnin olosuhteita tulevaisuudessa. Useissa kunnissa oli lähivuosina panostettu pyöräpysäköintiin ja erityisesti liityntäpysäköintiin oli ohjattu resursseja, minkä lisäksi haluja lisäinvestointeihin oli edelleen.

Keskisuuret ja suuret kaupungit nostivat eniten esiin kehityspyrkimystään pyöräpysäköinnin suhteen. Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa pyöräpysäköintiä haluttiin kehittää ennen kaikkea keskustojen kävelykaduilla, kaavojen suunnittelussa, erilaisten telineyppiratkaisujen osalta (esim. runkolukitus mainittiin tärkeäksi) ja liityntäliikenteen osalta. Lisäksi kaupungit olivat kiinnostuneita kehittämään edelleen tiedonkeruutaan pyöräpysäköintipaikoista kattavammaksi. Neljä keskisuurta kaupunkia ilmoitti, että pyöräpysäköinnissä on parannettavaa. Yhdessä vastauksessa todettiin, ettei pyöräpysäköinnin olosuhteisiin valitettavasti ole ehditty panostaa. Yksi totesi, että parantamistarpeita on ja tilanne on tiedossa. Kaksi kuntaa kommentoi keskustaj- ja asema-alueidensa pysäköintipaikkojen kaipaavan parannuksia.

"Pyöräpysäköinnistä on tehty kehittämissuunnitelmat keskustan kävelykatu- ja toriympäristöistä sekä aseman ('matkakeskuksen') alueelta. Järjestettyjä pysäköintipaikkoja on aivan liian vähän suureen pyörämäärään nähden, tähän haetaan järjestelyillä korjausta, keskustassa 2018–19, aseman alueella 2019–2020."

-KESKISUURI KAUPUNKI

"Pyöräpysäköinnin kehittämiseen on varattu 'oma' rahoitus ja vuosittain rakennetaan n. 200 uutta pyöräpysäköintipaikkaa... Paikkoja on vielä liian vähän ja osa telineistä on sellaisia, että käyttäjät ei osaa tai halua käyttää niitä oikein."

-SUURI KAUPUNKI

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Pyöräpysäköinnin kokonaistila kunnissa on yhä parhaimmillaankin tyydyttävä. Velvoite tai normi kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestämiseen on vielä melko harvinaista muualla kuin kaikkein suurimmissa kaupungeissa. Seurannan ja laadunarvioinnin osalta tilanne on kaikkein heikoin. Tiedot pyöräpysäköintipaikoista ylipäättään missään muodossa löytyvät vain noin puolelta kunnista. On selvää, että näin suurten puutteiden vallitessa suurimmissa osassa kuntia pyöräpysäköinnin kokonaisvaltainen kehittäminen on tällä hetkellä lähes mahdotonta.

Nykytilanne on suuresti ristiriidassa pyöräilyn edistämistavoitteiden ja usein myös asukkaiden mielipiteiden kanssa. Kuntakohtaisissa aikaisemmissa selvityksissä paremmat pyöräpysäköinnin olosuhteet ovat monessa kaupungissa asukkaiden mielestä kaikkein tärkein kehittämiskohde (esim. Helsinki, Vantaa, Turku). Pyöräpysäköinnillä on suora vaikutus pyöräliikenteen sujuvuuteen ja houkuttelevuuteen sekä suuressa määrin myös pyöräilyn imagoon. Puutteelliset ja huonosti toimivat pyöräpysäköintijärjestelyt paitsi estävät pyöräilyä ja toimivia matkaketjuja myös viestivät pyöräliikenteen arvostuksesta ja asemasta kunnan liikennejärjestelmässä sekä kunnan halusta ja kyvystä käyttää julkista katutilaa tehokkaasti ja viihtyvyttä edistävällä tavalla.

Nopeasti yleistyvät ja kasvavat kaupunkipyöräjärjestelmät luovat omalta osaltaan painetta sujuvan pyöräpysäköinnin järjestämiseksi. Erityisesti asemattomien kaupunkipyöräien kohdalla yleisten pyöräpysäköintipaikkojen tarve kasvaa väistämättä.

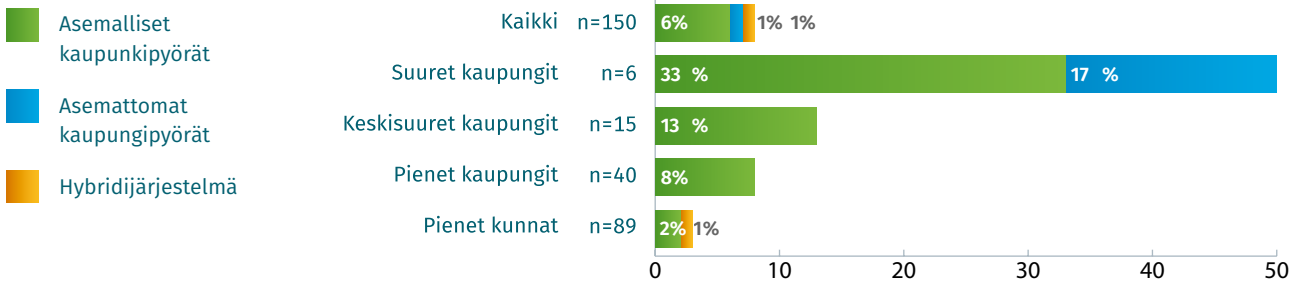


4.6 KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMÄT

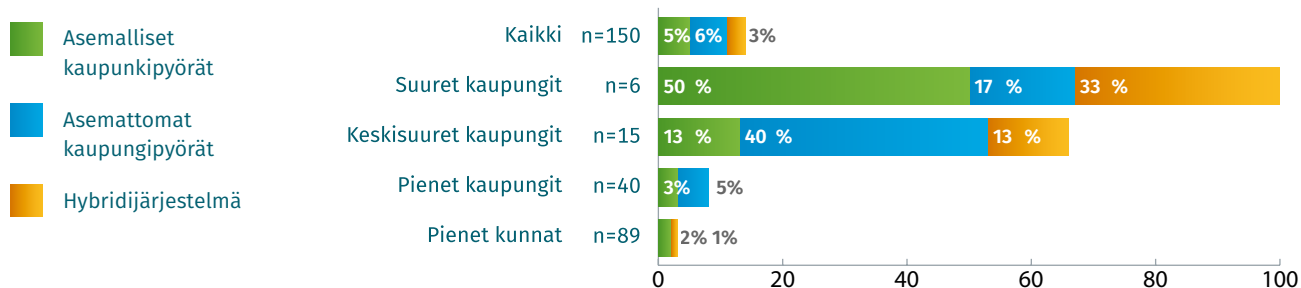
- Suurista kaupungeista Helsinki ja Espoo olivat ottaneet käyttöön laajan ja nykyaikaisen asemallisten kaupunkipyöräiden järjestelmän, joka on yhteensopiva eli käyttäjän ei tarvitse välittää kuntarajoista.
- Turussa oltiin 1.5.2018 ottamassa käyttöön laajaa nykyaikaista kaupunkipyöräjärjestelmää, joka tulisi palvelemaan ensimmäisenä Suomessa ympärivuotisesti.
- 15 prosenttia kunnista ilmoitti joko suunnittelevansa kaupunkipyöräjärjestelmän käyttöönottoa tai olemassa olevan järjestelmän laajentamista tai päivittämistä.
- Useissa kunnissa kaupunkipyöräprosessi oli vireillä tai kesken.

4.6.1 OLEMASSA OLEVAT JA SUUNNITELLUT KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMÄT

Kaupunkipyöräjärjestelmät olivat ajankohtainen aihe pääasiassa vain suurille ja keskisuurille kaupungeille (kuvio 14). Asemalliset kaupunkipyörät olivat vastaajien mukaan käytössä kahdessa pienessä kunnassa, kolmessa pienessä kaupungissa, kahdessa keskisuuressa kaupungissa ja kahdessa suuressa kaupungissa. Asemattomien kaupunkipyöräiden järjestelmä oli käytössä vain yhdessä suuressa kaupungissa. Yksi pieni kunta oli vastannut, että heidän kunnassaan on käytössä kaupunkipyöräiden hybridijärjestelmä. Suunnitteilla kaupunkipyöräjärjestelmä oli 15 prosentissa kuntia (kuvio 15). Kahdeksan kuntaa ilmoittivat suunnittelevansa asemallisia kaupunkipyöriä ja viisi hybridijärjestelmiä.



KUVIO 14. Onko kunnassanne jo käytössä: asemalliset kaupunkipyörät, asemattomat kaupunkipyörät, molempia tukeva järjestelmä (hybridijärjestelmä).



KUVIO 15. Onko kunnassanne suunnitteilla: asemalliset kaupunkipyörät, asemattomat kaupunkipyörät, molempia tukeva järjestelmä (hybridijärjestelmä).

4.6.2 AVOIMET KOMMENTIT KAUPUNKIPYÖRÄJÄRJESTELMISTÄ

Kunnista, joissa kaupunkipyörät olivat vastaajien mukaan käytössä, tarkemmin kuntansa tilannetta kommentoivat Espoo, Helsinki, Järvenpää ja Pietarsaari. Kyselyn ajankohdalla Espoon asemallisten kaupunkipyörien järjestelmä oli juuri käyttöönottoaiheen kynnyksellä ja sen tavoitteena oli palvella alkuvaiheessa ennen kaikkea liityntäpyöräilyä, jolloin pyöräasemat oltiin sijoittamassa aluksi niin sanotulle "metrovyöhykkeelle" (70 kpl pyöriä) ja myöhemmin kesällä vielä lisäksi radanvarren tuntumaan Leppävaaraan (35 kpl pyöriä). Järjestelmä toimisi seudullisena Helsingin ja Espoon alueilla. Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmästä kommentoitiin seuraavasti:

"Helsingin kaupungissa on yksi maailman menestyneimmistä kaupunkipyöräjärjestelmistä. Kaupunkipyöräjärjestelmän vetovastuu on ollut Helsingin kaupungin liikelaikoksella. Tämän lisäksi työhön on osallistunut kuntatoimijoista kaupunkiympäristön toimiala ja markkinoinnista on vastannut HSL. Järjestelmää on tarkoitus laajentaa vuonna 2019 ja mahdollisesti senkin jälkeen."
(HELSINKI)

Järvenpään kunnan vastaaja kuvasi heidän ratkaisuaan, joka on kuitenkin enemmän vuokrapyörätoimintaa kuin kaupunkipyöräjärjestelmää:

"Järvenpäässä on toiminut useana perättäisenä kesänä "fillarikontti" josta on ollut mahdollista vuokrata Jopoja kaupungin sisäisiin matkoihin. Fillarikontin pyörät ovat palvelleet matkailun ja vapaa-ajan tarpeita, eivät niinkään päivit-

täistä liikkumistarvetta. Pyörillä on ollut yksi vuokrausasema ja muutamia palautusasemia. Ajatuksena se, että vuokratulla pyörällä voidaan ajaa esim. kulttuurikohteeseen."
(JÄRVENPÄÄ)

Suunnitteilla olevien kaupunkipyöräjärjestelmiensä tilannetta kommentoi 21 kuntaa. Suurten kaupunkien joukosta Turussa asemallisten kaupunkipyörien järjestelmä ilmoitettiin käynnistettävän pian kyselyn toteuttamisen jälkeen 1.5.2018. Oulussa valmisteltiin kaupunkipyöräjärjestelmien tarjoajien kilpailutusta ja tavoitteeksi pyörien hankinta oli asetettu vuodelle 2019. Vantaalla selvitettiin asemattomien kaupunkipyörien mahdollistamista niin sanotulla yhteisymärryssopimuksella. Tampereen kaupungissa oli kuluneena keväänä ollut tavoitteena pilotoida erilaisia kaupunkipyöräjärjestelmiä:

"Tampereella on ollut vuodesta 2010 lähtien 75 pyörän Tampere citybike kaupunkipyöräjärjestelmä, joka muutettiin kesällä 2017 Visit Tampere-vuokrapyöräksi, joilla oli n. 1 000 vuokraustapahtumaa kesäkaudella 2017. Tampereen kaupunkistrategiassa on esitetty, että Tampereella otetaan käyttöön vuoteen 2021 mennessä (raitiotien käyttöönoton yhteydessä) uusi kaupunkipyöräjärjestelmä osana joukko-liikennejärjestelmää. Keväällä 2017 linjattiin, että Tampere pilotoi muutaman kaupunkipyöräoperaattorin kanssa erilaisia järjestelmiä mm. asemallisia sähköpyöriä ja asemattomia kaupunkipyöräjärjestelmiä. Pilotoinnit käynnistyvät keväällä 2018."
(TAMPERE)

Useimmissa keskisuurissa kaupungeissa kaupunkipyörien hankkimisen edellytyksiä oli alettu selvittää ja edelläkävijöiden tilannetta ja kokemuksia oli vastaajien mukaan seurattu. Kuopio oli keskisuurista kaupungeista suunnitelmis- ja pisimmällä ja kyselyn ajankohtana Kuopion kaupunkipyörien hybridijärjestelmä oli kilpailutusasteella. Kaupungin maastorakenteen mäkisyyden tuomiin matkustusongelmiin oli haettu ratkaisua linjaamalla, että kolmasosa hankittavista pyöristä olisi sähköpyöriä. Kouvolan ja Kotkan kaupungit olivat panostaneet yhteiseen hankkeeseen, jonka tarkoituksena olisi pilotoida kevyttä asemattomien kaupunkipyörien järjestelmää vuosina 2018–2019. Porissa konsepti oli vielä auki, mutta kaupunkipyöräjärjestelmän laajentamisesta oltiin valmistelemassa esitystä ensi vuodelle. Salossa kaupunkipyörähanke oli käynnistymässä ja toteutus kokeiluasteella.

Kunnat, joissa kaupunkipyöräjärjestelmä ei ollut ajankoh- tainen, kommentoitiin eniten, että kaupunkipyörät eivät ole kunnassa tarpeellisia, ajankohtaisia tai mahdollisia tai kes- kustelut niistä olivat vasta alustavia. Toiseksi eniten nos- tettiin esiin erilaisia yksityisiä toimijoita tai hallintokuntia, jotka vuokraavat pyöriä kunnassa, vaikka varsinaista kau- punkipyöräjärjestelmää kunnassa ei olekaan. Keskisuurista kaupungeista Lappeenranta ja Hämeenlinna olivat selvit- täneet asiaa ja kertoivat seuraavansa muiden kaupunkien tilanteita. Rovaniemellä kaupunkipyöräselvitys oli valmis- tunut ja sen perusteella kaupunki ei ollut lähtemässä ra- hoittamaan toimintaa, mutta sallisi yksityisen toiminnan. Pienistä kaupungeista Tuusulassa oli esitetty pyöräilyn edis- tämisohjelmassa (hallinnollisesti käsittelemättä) kaupun- kipyöräjärjestelmän edellytysten selvittämistä.

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Kaupunkipyörät muuttavat maailmaa nopeasti ja Suomes- sakin ollaan pääsemässä niiden osalta vauhtiin. Kolmessa kaupungissa on jo laaja nykyaikainen kaupunkipyöräjärjes- telmä, viidessä kunnassa kokeilu tai pilotti ja 15 prosenttia kunnista ilmoittaa vähintään suunnittelevansa kaupunki- pyörien hankintaa. Nykyaikaiset järjestelmät perustuvat di- gitalisaation tuomiin mahdollisuuksiin, kuten paikannuk- seen ja älykkäisiin järjestelmiin. Pyörien saatavuutta voi seurata ajantasaisena tietona mobiiliin karttasovelluksen kautta. Sijainti on myös operaattorin tiedossa koko ajan.

Asemattomat kaupunkipyörät ovat kaupunkipyörien uu- sin kehitysaste, jossa käyttö perustuu älykkäisiin lukko- järjestelmiin ja niitä tukeviin älypuhelinsovelluksiin. Nämä mahdollistavat pyörän jakamisen usean käyttäjän kesken ilman tarvetta erillisiin asemiin. Pyörät voivat olla pysä- köitynä vapaisiin pyörätelineisiin tai niille voidaan vara- ta ja määrittää digitaalisesti omia alueita kaupunkitilassa. Hybridijärjestelmällä tarkoitetaan palvelua, joka toimii osit- tain kaupunkipyöräasemiin ja osittain digitaalisesti määri- teltyyn toiminta-alueeseen tukeutuen.

Suhteellisen tuoreena ilmiönä kaupunkipyöriin liittyvä terminologia on vielä osittain vakiintumatonta ja tämän- kin selvityksen vastauksissa näkyy, että vastaajat ovat tarkoittaneet kaupunkipyörillä hyvinkin erilaisia asioita. Vastanneista kunnista esimerkiksi Helsingin, Espoon ja Turun järjestelmät sekä Oulun tuleva järjestelmä ovat ny- kyaikaisia ja laajoja asemallisia kaupunkipyöräjärjestelmiä. Tiedossa on, että ainakin Kuopion ja Salon tulevat järjes- telmät sekä Tampereen, Imatran, Kotkan ja Kouvolan pilo- toinnit ovat asemattomia tai hybridejä.

Osittain suurten kaupunkien yleisyyttä kaupunkipyörä- paikkakuntina selittää se, että kaupunkipyöräjärjestelmän kytkeytyminen joukkoliikenteeseen on todettu lähes poik- keuksetta olevan kaupunkipyörien käyttöä ja järjestelmän toimivuutta lisäävä yhdistelmä.

4.7 PYÖRÄILYN KULKUMUOTO-OSUUS

- 22 prosenttia kunnista oli selvittänyt pyöräilyn kulkumuoto-osuutta kunnassaan ja 14 prosenttia näistä viimeisen viiden vuoden aikana.
- Kulkumuoto-osuusselvityksistä 27 prosenttia oli toteutettu edellisen kerran vuonna 2012.
- Pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli kunnissa selvitysten mukaan keskimäärin 11–16 prosenttia.

Pyöräilyn kulkumuoto-osuutta oli selvitetty reilussa viidenneksessä kunnista (kuvio 16). Kuntakoko oli selkeästi yhteydessä siihen, oliko kulkumuoto-osuutta selvitetty ($p < 0,001$). Suurista kaupungeista kaikissa, keskisuurista kaupungeista kahdessa kolmanneksessa, pienistä kaupungeista vajaassa viidenneksessä ja pienistä kunnista kymmenesosassa oli tehty kulkumuoto-osuusselvityksiä. Tuloksissa ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa vuoden 2010 tilanteeseen.

Tuoreimmat kulkumuoto-osuusselvitykset oli toteutettu joissakin kunnissa kuluvana vuonna, kun taas toisissa kunnissa tuoreimmat selvitykset olivat lähes kymmenen vuoden takaa, vuodelta 2009. Kaikkiaan ainoastaan 14 prosenttia kunnista oli selvittänyt kulkumuoto-osuuden viimeisten viiden vuoden aikana. Niistä kunnista, joissa pyöräilyn kulkumuoto-osuutta oli selvitetty, 42 prosenttia oli tehnyt selvitykset edellisen kerran vuosien 2016–2017 aikana ja 27 prosenttia vuonna 2012. Loput kunnat olivat tehneet selvityksensä vuosina 2009 (1 kpl), 2011 (2 kpl), 2014 (1 kpl), 2015 (4 kpl) ja 2018 (2 kpl). Positiivista kehitystä vuoteen 2010 on nähtävissä siltä osin, ettei yksikään kulkumuoto-osuusselvitys ollut tuoreissa vastauksissa yli kymmenen vuoden takaa, kun vuonna 2010 sellaisia raportoititiin vielä neljässä tapauksessa.

■ Kyllä	Kaikki	n=147
■ Ei	Suuret kaupungit	n=6
	Keskisuuret kaupungit	n=15
	Pienet kaupungit	n=38
	Pienet kunnat	n=88

KUVIO 16. Onko pyöräilyn kulkumuoto-osuutta selvitetty kunnassanne.

Selvitetyt pyöräilyn kulkumuoto-osuudet prosentteina sijoittuivat välille 6–36 prosenttia. Keskimääräinen pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli kuntien selvitysten mukaan pienissä kunnissa 12 prosenttia, pienissä kaupungeissa 11 prosenttia, keskisuurissa kaupungeissa 16 prosenttia ja suurissa kaupungeissa 11 prosenttia. Monikaan vastaaja ei kuitenkaan vastannut kysymykseen (n=32). Kulkumuoto-osuutta oli selvitetty pääasiassa syksyisin. Pyöräilybarometrejä raportoitiin Turussa ja Helsingissä (Tampereella laadinnassa, mutta työ kesken), liikennebarometri Vantaalla ja laaja liikennetutkimus Jyväskylässä. Myös vuoden 2010 selvityksen aikaan kulkumuoto-osuuksia oli selvitetty usein syksyisin ja osuudet sijoittuivat 5–30 prosentin välille.



POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäminen on edelleen korostuneesti suurten ja keskisuurten kaupunkien asia eikä merkittävää positiivista kehitystä ole tapahtunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tilanne on huolestuttava, sillä pyöräilyn kulkumuoto-osuus ja koko kulkutapajakauma kuntakohtaisesti on perustieto, joka tarvitaan kehittämissuunnan lähtökohdaksi sekä tavoitteiden asettamista ja mahdollista saavuttamista varten.

Tilannetta selittää osaltaan se, että suuret ja keskisuuret kaupungit saavat usein kulkutapajakaumansa selville kaupunkiseutujen yhteistyön tuloksena ja osittain joukkoliikennealueisiin liittyen (esim. HSL-alue, Tampereen kaupunkiseutu). Myös valtakunnallisen liikennetutkimuksen (esim. Henkilöliikennetutkimus) tulokset ovat tältä osin vain suurempien kaupunkien hyödynnettävissä, koska pienemmillä paikkakunnilla otos jää niin pieneksi, ettei siitä voida vielä kulkutapaosuutta tilastollisesti pätevästi laskea.

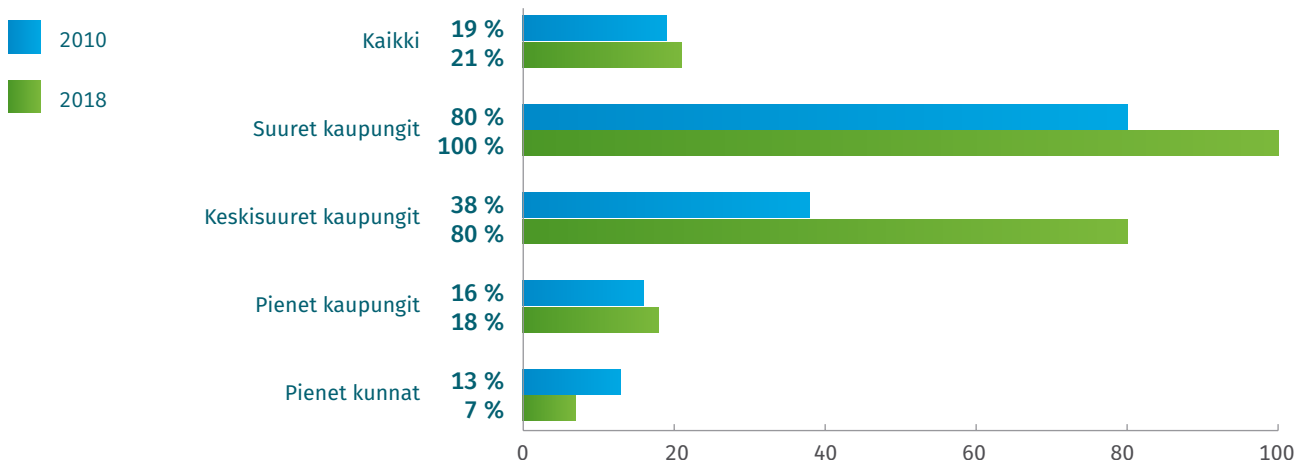
Toisaalta vastanneista kaupungeista monet ovat alkaneet tehdä myös omia liikkumiskyselyitään esimerkiksi kahden vuoden välein, koska seudulliset liikennetutkimukset tehdään tyypillisesti paljon harvemmin. Tämä näkyy myös siinä, että tiedot ovat keskimäärin tuoreempia kuin edellisessä selvityksessä.

4.8 PYÖRÄILYN SEURANTA

- 21 prosenttia seurasi kuntansa pyöräliikenteen määrää.
- Pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita oli meneillään 28 prosentissa kuntia.
- Kehittämishankkeet olivat yleistyneet vuoteen 2010 verrattuna merkitsevästi ja ne olivat sitä yleisempiä, mitä suuremmasta kuntakokoluokasta oli kyse.
- Pyöräilymäärien raportointiin kasvaneen sitä todennäköisemmin, mitä suuremmasta kuntakokoluokasta oli kyse.

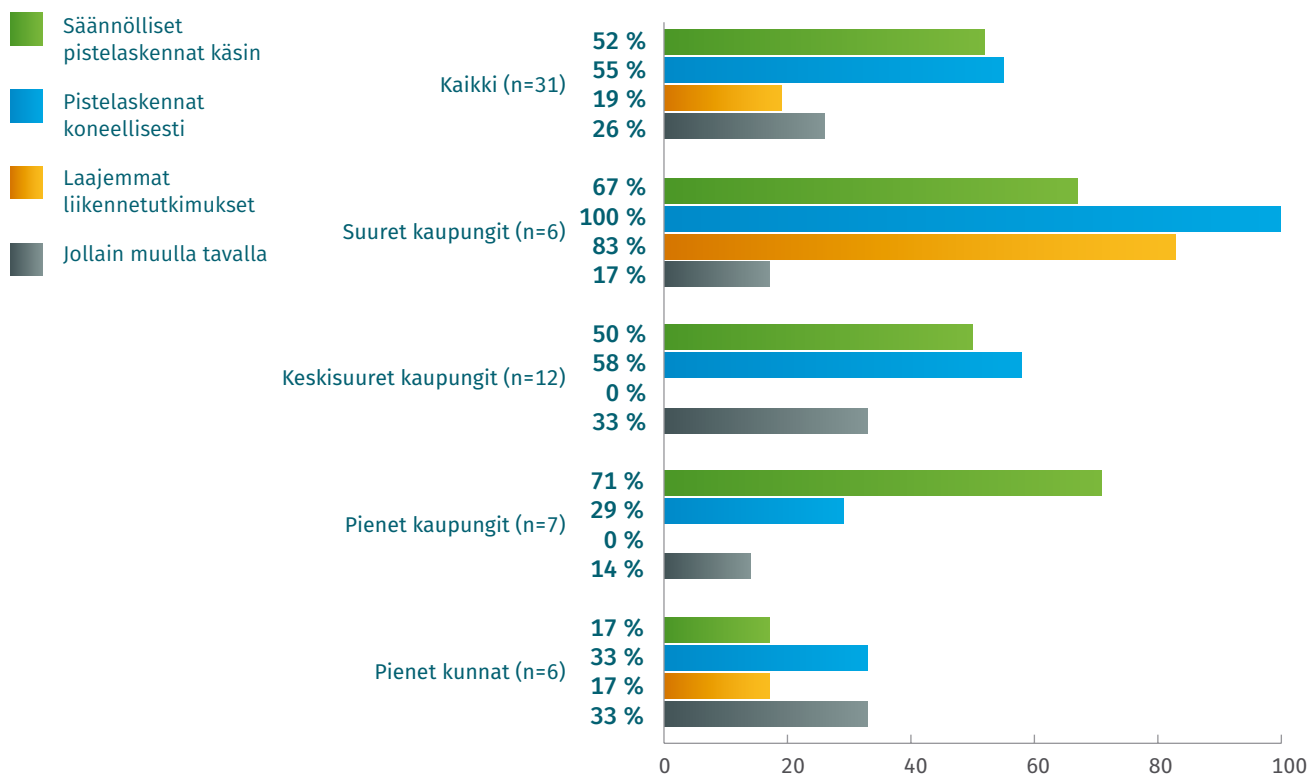
4.8.1 PYÖRÄLIIKENTEEN MÄÄRÄN SEURANTA

Kunnista 21 prosenttia ilmoitti seuraavansa pyöräliikenteen määrää (kuviot 17). Pyöräliikenteen seuranta yleistyi kuntakoon kasvaessa ja ero kasvoi suureksi varsinkin pienten ja keskisuurten kaupunkien välillä ($p < 0,001$). Pyöräilyn edistämishankkeiden ja pyöräliikenteen määrän seurannan väliltä löydettiin myös tilastollisesti merkitsevä yhteys ($p > 0,001$). Verrattuna vuoteen 2010, ilman kuntakokoluokittaista vertailua pyöräliikenteen seurannassa ei ollut tapahtunut merkittäviä muutoksia. Keskisuurten kaupunkien joukossa muutos oli kuitenkin selkeä, kun pyöräliikennemääriään seuraavien kuntien osuus oli yli tuplaantunut.



2010 n=137: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=13, pienet kaupungit n=49, pienet kunnat n=70.
2018 n=148: suuret kaupungit n=6, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=39, pienet kunnat n=88.

KUVIO 17. Seurataanko kunnassanne pyöräliikenteen määrää.



KUVIO 18. Millä eri tavoin pyöräilyn määrää seurataan: säännölliset pistelaskennat käsin, pistelaskennat koneellisesti, laajemmat liikennetutkimukset, jollain muulla tavalla (osuudet niissä kunnissa, joissa seurataan pyöräliikenteen määrää).

Niiltä kunnilta, joissa seurattiin pyöräliikenteen määrää, kysyttiin vielä tarkentavia kysymyksiä käytetyistä seurantatavoista (n=31) (kuvio 18). Suurissa kaupungeissa pyöräliikenteen määrien seuranta suoritettiin useimmiten pistelaskentoina koneellisesti ja se toteutuikin jokaisessa suuressa kaupungissa. Lisäksi viidessä kuudesta suuresta kaupungista suoritettiin laajempia liikennetutkimuksia ja neljässä kuudesta säännöllisesti pistelaskentoja käsin. Viisi suurta kaupunkia ilmoitti koneellisten laskentapisteidensä lukumäärän: Helsingissä noin 20, Turussa noin 10, Tampereella 12 automaattilaskinta (ja 28 liikennevaloliittymää silmukoilla), Vantaalla 14 ja Oulussa 11 laskinta. Turussa, Tampereella ja Oulussa laskentapisteidistä jokainen oli ympärivuotisesti käytössä, Helsingissä 19 kappaletta ja Vantaalla 5 kappaletta. Keskisuurissa kaupungeissa pistelaskennat käsin



ja koneellisesti olivat suurin piirtein yhtä yleisiä ja niitä toteutettiin noin joka toisessa seurantaa suorittavista keskisuurista kaupungeista. Pistelaskentakoneita oli näissä keskimäärin 4,3 kappaletta ja niistä keskimäärin 3,9 kappaletta oli ympärivuotisesti käytössä. Pienissä kaupungeissa pyöräliikenteen määrän seuranta suoritettiin useimmiten käsin ja pienissä kunnissa oli vaihtelevasti käytössä eri toteutustapoja.

Verrattuna vuoteen 2010 säännölliset pistelaskennat käsin ovat vähentyneet kaikissa kuntakokoluokissa, paitsi pienissä kaupungeissa, joiden joukossa ”jokin muu tapa” on vähentynyt selvästi ja pistelaskennat käsin yleistyneet huomattavasti (kuvio 19). Koneellinen laskenta on yleistynyt kaikenkokoisissa kunnissa selvästi, vaikkakin suurissa kaupungeissa koneellinen laskenta on ollut käytös-

sä jo edellisen selvityksen aikaan kattavasti. Vielä vuonna 2010 laajempia liikennetutkimuksia raportoitiin verrattain yleisesti pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa, mutta nyt niitä ei raportoitu näissä kuntakokoluokissa laisinkaan. Suurissa kunnissa laajat liikennetutkimukset ovat yleistyneet. Suuremmat kaupungit ovat myös ottaneet yleisemmin käyttöönsä muita pistelaskutapoja, kun taas pienemmissä kunnissa ne ovat harvinaistuneet.

Muut kuin edellä luetellut pyöräliikenteen määrän seurannan tavat, eli ”jokin muu tapa”, olivat kunnissa avoimien vastausten perusteella: pistelaskennat käsin tarvittaessa, haastepyöräilykampanjat, kuntalaisten palaute, kyselyjä esimerkiksi neljän vuoden välein Liitu-suunnitelman päivityksen yhteydessä, liikenneturvallisuukselvityksissä, liikennelaskentojen yhteydessä, liikennevalojen avulla ja kohdennetusti koululaisten pyöräilymääriä seuraamalla.



2010 n=26: suuret kaupungit n=4, keskisuuret kaupungit n=5, pienet kaupungit n=8, pienet kunnat n=8.
2018 n=31: suuret kaupungit n=6, keskisuuret kaupungit n=12, pienet kaupungit n=7, pienet kunnat n=6.

KUVIO 19. Millä eri tavoin pyöräilyn määrää seurataan: säännölliset pistelaskennat käsin, pistelaskennat koneellisesti, laajemmat liikennetutkimukset, jollain muulla tavalla; osuudet pyöräliikenteen määrää seuraavien kuntien joukossa vuosina 2010 ja 2018.

4.8.2 PYÖRÄILYMÄÄRIEN KEHITYS

Kunnista 60 prosenttia pystyi kuvaamaan, miten pyöräilymäärät ovat kehittyneet kunnassa viimeisen kymmenen vuoden aikana (kuvio 20). Suurien kaupunkien luokassa kaikki pystyivät kuvaamaan kuntansa pyöräilymäärien kehitystä. Vaikka keskisuurista kaupungeista 80 prosenttia ilmoitti seuraavansa pyöräiliikenteen määrää (kuvio 17), vain 67 prosenttia kuntansa puolesta vastanneista pystyi ilmoittamaan, mihin suuntaan kehitys on tapahtunut menneinä kymmenenä vuotena. Pienistä kaupungeista ja kunnista runsas puolet osasi kuvata kuntansa pyöräiliikenteen kehitystä, vaikka pyöräiliikenteen seuranta ei edellisten vastausten perusteella suorita lähellekään yhtä suuri osa. Niistä kunnista, joissa ilmoitettiin olevan pyöräilyn edistämishjelma, 72 prosenttia pystyi kuvaamaan pyöräilyn määrän kehitystä viimeisen kymmenen vuoden aikana ja 56 prosenttia niistä kunnista, joissa edistämishjelmaa ole ollut.

Pyöräilyn edistämishjelma oli merkitsevässä yhteydessä pyöräilymäärien kehitykseen ($p=0.025$). Pyöräilymäärät olivat lisääntyneet vastausten perusteella huomattavasti suuremmassa osassa kuntia, joissa pyöräilyn edistämishjelma oli laadittu (42 %) verrattuna niihin kuntiin, joissa ohjelmaa ei ole (19 %).

Pyöräilyn määrän muutos oli lisääntyessään arviolta keskimäärin 15,4 prosenttia ja vähentyessään 11,4 prosenttia. Enimmillään arvioitiin, että pyöräilymäärät ovat lisääntyneet 60 prosenttia ja vähentyneet 30 prosenttia.

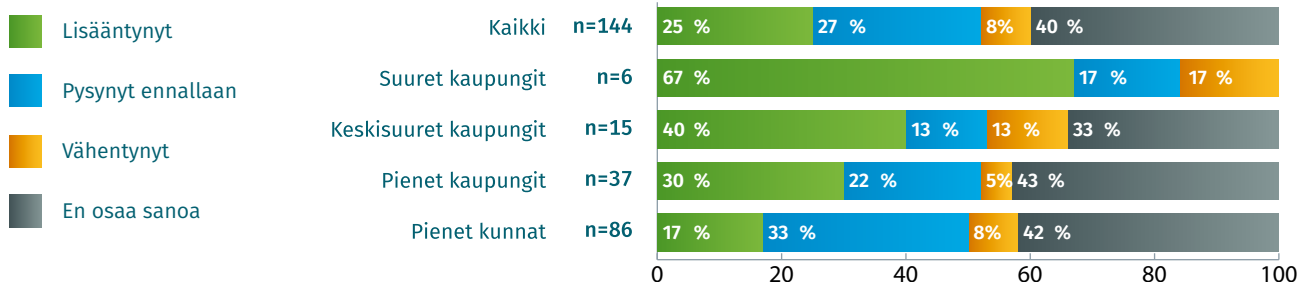
Vuonna 2010 osuudet kuntien vastauksista jakautuivat niin, että 33 prosentissa kuntia pyöräilymäärät olivat vastausten mukaan lisääntyneet, 43 prosentissa kuntia pysyneet ennal-

laan, 4 prosentissa vähentyneet ja 20 prosenttia vastaajista ei osannut sanoa. Varsinkin epätietoisien määrä kasvoi selvästi edellisestä selvityksestä, kun näiden osuus jopa tuplaantui. Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa pyöräilymäärien lisääntyminen näyttäisi levittäytyneen yhä suurempaan osaan saman kokoluokan kaupungeista, mutta pienissä kaupungeissa ja kunnissa pyöräilymäärien lisääntymistä raportoititiin yhä harvemmin.

4.8.3 KEHITTÄMISHANKKEET PYÖRÄILYN SEURAAMISEKSI

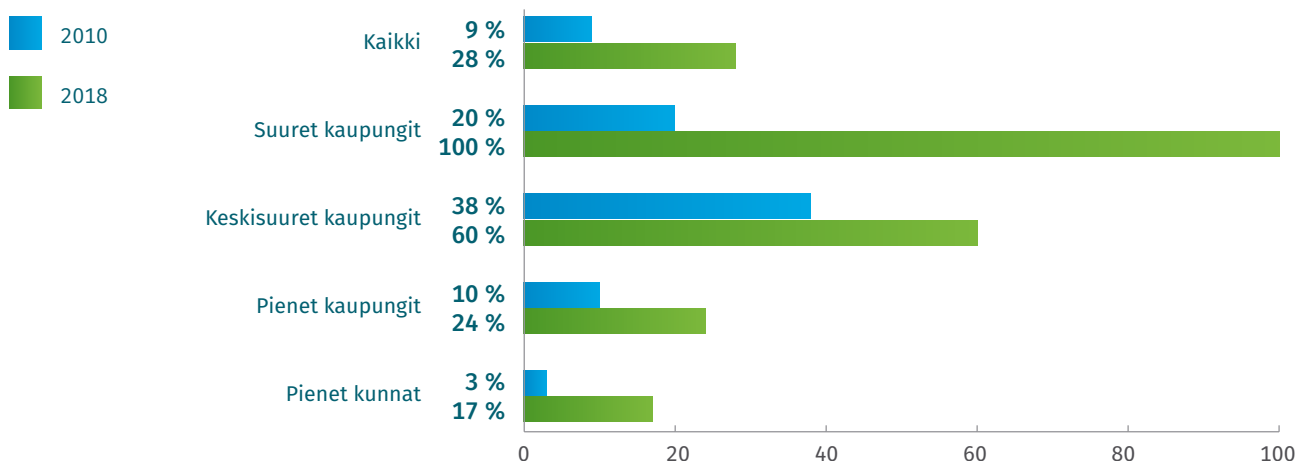
Kunnista 28 prosentissa oli meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita (kuvio 21). Kuntakoko vaikutti kehittämishankkeiden olemassaoloon niin, että mitä suurempi kuntakokoluokka, sitä yleisempiä meneillään olevat hankkeet olivat ($p<0,001$). Pyöräilyn seurantaan liittyvien kehittämishankkeiden osuus oli kasvanut 19 prosenttiyksikköä vuodesta 2010. Ero oli suurin pienissä kunnissa, joissa kehittämishankkeiden määrä oli vastausten perusteella 5,7-kertaistunut ja suurissa kaupungeissa, joissa määrä oli viisinkertaistunut. Muutos verrattuna vuoteen 2010 niiden kuntien osalta, jotka olivat vastanneet molempiin kyselyihin ($n=70$), oli tilastollisesti merkitsevä ($p<0,001$).

Suurissa kaupungeissa oli meneillään useita erilaisia pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita. Vantaalla pohdittiin drone-lennokkien käyttöä laskennassa, Oulussa tavoitteena oli lisätä automaattisten laskentapisteidien määrää yhdestätoista 25:een ja samoin täydentäminen oli aiheena Tampereella, Turussa ja Helsingissä. Tampereella suunniteltiin lisäksi Crosscycle-ohjelman hyödyntämistä pyöräilyreittien seurantaan. Turussa oli suunnitteilla liiken-



KUVIO 20. Miten pyöräilyn määrä on kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana kunnassanne.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta



2010 n=138: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=13, pienet kaupungit n=49, pienet kunnat n=71.
 2018 n=130: suuret kaupungit n=6, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=34, pienet kunnat n=75.

KUVIO 21. Onko kunnassanne meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita, vuodet 2010 ja 2018.

nemääriä havainnollistavia barometrejä ja Helsinki kertoi raportoivansa pyöräilyn seurantatuloksia kahden vuoden välein Pyöräilykatsaus-julkaisussa.

Muissa kuntakokoluokissa meneillään olevia pyöräilyn seurannan kehittämishankkeita olivat kulkumuoto-osuuden selvittämisen aloitus, koneellisten laskentapisteiden ensihankinnan tai lisäämisen suunnittelu, laskentapisteiden ympärivuotistaminen, laskentojen systematiikan parantaminen, yhdessä pienessä kunnassa vieraskirjaseuranta ja yhdessä pienessä kaupungissa viisaan liikkumisen suunnitelman valmistelu, missä otetaan huomioon myös pyöräliikenteen seuranta.

POHDINTA

Matti Hirvonen, Pyöräilykuntien verkosto ry

Pyöräilymäärien seurannassa on edelleen merkittäviä puutteita ja kuntakoon merkitys korostuu tässäkin. Tilanne ei kuitenkaan ole aivan yhtä heikko kuin kulkutapaosuuden seurannan kohdalla. Pyöräilyn seurantaan liittyvien kehittämishankkeiden määrän moninkertaistuminen antaa toivoa paremmasta seurannasta jatkossa ja samoin usean kunnan suunnitelmat lisätä ympärivuotisten automaattilaskureiden määrää. Rohkaisevaa tuloksissa oli se, että monessa kunnassa pyöräilyn määrän raportointiin lisääntyneen merkittävästikin viime vuosina.

Määrällisesti ja laadullisesti riittävä seuranta on onnistuneen edistämistyön edellytys ja ajantasaista tietoa tarvitaan monella tasolla. Vanha toteamus siitä, että mitä ei seurata ja tilastoida, sitä ei poliittisesti ole olemassa, pitää pyöräliikenteen osalta erityisen hyvin paikkansa. Uskottavaa pyöräilypolitiikkaa on lähes mahdotonta tehdä ilman seurantatietoa, jota käytetään muun muassa pyöräilyn lukuisten hyötyjen (esim. terveys- ja ympäristövaikutukset) laskemiseen. Lisäksi suunnittelijoiden on erittäin tärkeää saada tietoa esimerkiksi uusien pyöräliikenneinvestointien ja -ratkaisujen vaikutuksista pyöräilymääriin kyseisillä väylillä.

4.9 PALAUTTEET JA KYSELYT

- Kunnista 46 prosenttia ilmoitti keräävänsä asukkailtaan palautetta pyörävyliensä olosuhteista ja toimivuudesta. Suuressa osassa vastauksia kyse oli kuitenkin yleisestä kuntalaispalautekanavasta, ei erityisesti pyöräilyn palautekanavasta.
- Kunnista 24 prosenttia ilmoitti tekevänsä asukkailleen tyytyväisyyskyselyitä pyöräilyn olosuhteista.

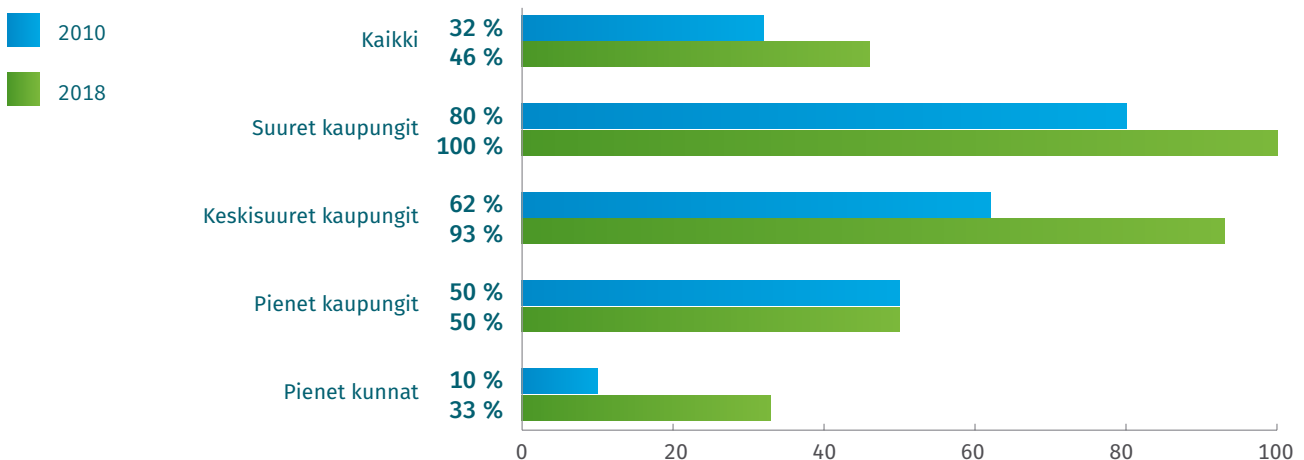
4.9.1 PALAUTTEEN KERÄÄMINEN PYÖRÄILOLOSUUTEISTA

Lähestulkoon puolet (46 %) vastanneista kunnista keräsi palautetta pyörävyliensä olosuhteista tai toimivuudesta (kuvio 22). Kuntakoko korreloi vastausten kanssa niin, että mitä suurempi kuntakokoluokka, sitä yleisempää palautteenkeruu pyörävyliensä olosuhteista ja toimivuudesta oli ($p < 0,001$). Myös pyöräilyn edistämishjelman olemassaolo oli yhteydessä palautteenkeruuseen, kun 80 prosentissa niitä kuntia, joissa edistämishjelma oli, kerättiin myös palautetta pyörävyliensä olosuhteista ($p < 0,001$). Niistä kunnista, joissa pyöräilyn edistämishjelmaa ei ilmoitettu olevan, vain 36 prosenttia ilmoitti keräävänsä palautetta kunnan pyörävyliensä tilanteesta.

Verrattuna vuoteen 2010 palautteen kerääminen lisääntyi. Suurin kehitys näytti tapahtuneen pienten kuntien ryhmässä, jossa palautteenkeruu oli yleistynyt jopa yli kolminker-

taisesti. Ainoastaan pienten kaupunkien joukossa tilanne oli pysynyt samankaltaisena. Niissä kunnissa, jotka osallistuivat sekä vuoden 2010 että 2018 selvityksiin, muutos olikin tilastollisesti merkitsevä ($p = 0,004$).

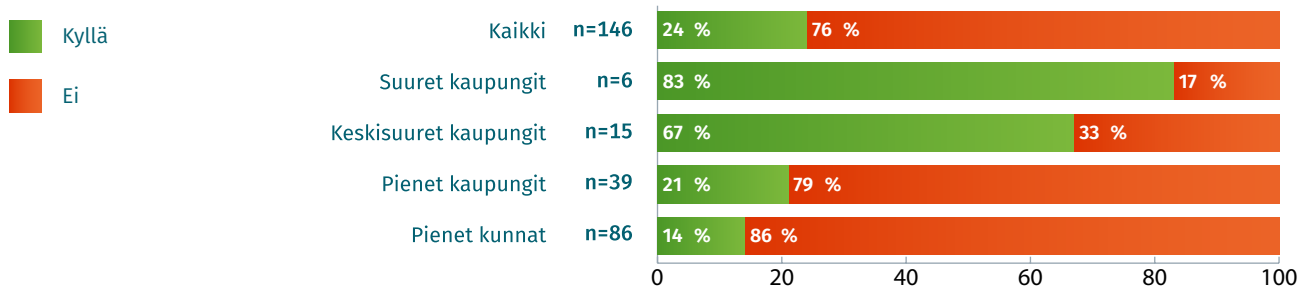
Suurin osa kunnista ilmoitti keräävänsä kuntalaispalautetta avointen palautekanavien kautta, joissa pyöräilyä ei oltu erikseen eritelty. Pienten kuntien palautteenkeruutavoista valtaosa oli avoimia palautekanavakkeita, sähköpostien vastaanottoa ja tallennusta tai vuorovaikutteista viestintää Facebookissa. Muita vastauksia olivat liikenneturvallisuuskyselyt ja palaute suoraan puhelimitse tai kasvotusten. Pienissä kaupungeissa yleisin palautteenkeruutapa oli myös avoin kuntalaispalaute. Yksittäisistä vastauksista kävi ilmi, että yhdessä kunnassa palautejärjestelmä aiottiin ottaa käyttöön vuoden 2018 aikana, yhdessä kunnassa pyrittiin kannustamaan kuntalaisia antamaan palautetta pyöräilyä ja yksi kunta toteutti harvakseltaan ulkopuolisen palveluntarjoajan avulla asukastyytyväisyyskyselyn yleisesti yhdyskuntateknisistä palveluista. Keskisuurista kaupungeista puolet ja suurista kaupungeista yksi kuudesta keräsi palautetta pääasiassa avointen palautekanavien kautta. Keskisuurten ja suurten kaupunkien joukossa osa käytti myös paikkatietopohjaisia palautejärjestelmiä. Yksi keski-suuri kaupunki ilmoitti keräävänsä palautetta talvihoidon asukasraadin kautta 2–3 kertaa vuodessa.



2010 n=134: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=13, pienet kaupungit n=48, pienet kunnat n=68.
2018 n=146: suuret kaupungit n=5, keskisuuret kaupungit n=15, pienet kaupungit n=40, pienet kunnat n=86.

KUVIO 22. Kerätäänkö kunnassanne palautetta pyörävyliensä olosuhteista/toimivuudesta, vuodet 2010 ja 2018.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta



KUVIO 23. Tehdäänkö kunnassanne kyselyjä tyytyväisyydestä pyöräilyn olosuhteisiin.

4.9.2 TYYTYVÄISYYSKYSELYT PYÖRÄILYN OLOSUhteista

Kaikista kunnista vajaa neljännes (24 %) ilmoitti tekevänsä tyytyväisyyskyselyjä kuntalaisilleen pyöräilyn olosuhteista (kuvio 23). Kuntakoko oli yhteydessä tyytyväisyyskyselyjen toteuttamiseen niin, että mitä suurempi kunta, sitä todennäköisempää kyselyjen teettäminen oli ($p < 0,001$). Samoin pyöräilyn edistämishjelma vaikutti myönteisesti tyytyväisyyskyselyjen toteuttamiseen ($p < 0,001$). Kunnista, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma, 80 prosentissa tehtiin kyselyjä tyytyväisyydestä pyöräilyolosuhteisiin.

Seuraavan kohdan analyysia varten luokkia yhdistettiin ja niistä luotiin kaksi eri tarkasteluryhmää: alle 50 000 asukkaan kunnat ($n=16$) ja yli 50 000 asukkaan kaupungit ($n=15$). Tässä kysyttiin niiltä kunnilta, jotka ilmoittivat tekevänsä kyselyjä tyytyväisyydestä pyöräilyn olosuhteisiin, kuinka usein tyytyväisyyskyselyjä kunnassa tehdään. Alle 50 000 asukkaan kunnista yhteensä 15 prosenttia ja yli 50 000 asukkaan kaupungeista 47 prosenttia ilmoitti tekevänsä pyöräilyn tyytyväisyyskyselyjä 1–2 vuoden välein. Alle 50 000 asukkaan kunnista 30 prosenttia teki kyselyjä 3–4 vuoden välein ja yli 50 000 asukkaan kaupungeista 27 prosenttia. Harvemmin kuin viiden vuoden välein tai epäsäännöllisesti kyselyjä teki alle 50 000 asukkaan kunnista 35 prosenttia ja yli 50 000 asukkaan kaupungeista 27 prosenttia.

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Palautteen keräämisessä pyöräilyolosuhteista on tapahtunut pientä kehitystä viime vuosina, mutta niissä kunnissa, joissa palautteenkeruu pyöräilyolosuhteista tapahtuu vain kunnan yleisen palautekanavan kautta, ei lisäarvo ole kummoinen. Merkityksellisintä on toki se, kuinka palautetta hyödynnetään, mutta se ei valitettavasti käy ilmi tästä selvityksestä.

Tyytyväisyyskyselyt pyöräilyn olosuhteista ovat jo huomattavasti kuntalaispalautetta täsmällisempi ja käyttökelpoisempi väline kehittämistyössä. Suuret ja keskisuuret kaupungit korostuvat pyöräilyn olosuhteisiin liittyvän tyytyväisyyden selvittämisessä, mutta puutteita on vielä niidenkin osalta. Säännöllinen ja tarpeeksi usein toistuva (esim. 1–2 vuoden välein) tyytyväisyyden selvittäminen olisi erittäin oleellista kehittämisen pohjatyötä ja muutamissa maailman johtavissa pyöräilykaupungeissa (esim. Kööpenhaminassa) pyöräilijöiden tyytyväisyys eri osa-alueisiin on nostettu kehittämistyössä aivan etusijalle.



4.10 PYÖRÄILYN SUJUVUUS

- Pyöräreittien viitoituksen ja opasteet hyväkuntoisiksi kokevien osuus laski viimeisen kahdeksan vuoden aikana 43 prosentista 27 prosenttiin.
- Noin kolmannes kunnista näki pyöräilyn tasa-arvoisena liikennemuotona muiden liikennemuotojen rinnalla. Vertailuissa ainakin jokseenkin samaa mieltä olleiden osuus laski 19 prosenttiyksikköä vuodesta 2010.
- Yhä harvemmin koetaan, että pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaketjua. Toisaalta suurissa kaupungeissa kehitys oli päinvastainen.
- Kunnista 37 prosenttia ei osannut ottaa kantaa, kiinnitetäänkö kunnan suunnittelukäytännöissä huomiota pyöräpysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan. Osuus kasvoi kaikissa kuntakokoluokissa vuodesta 2010.
- Sekä vuonna 2010 että 2018 kunnat kokivat suurelta osin, että pyöräily-yhteydet kouluihin ovat kunnassa hyvällä mallilla, mutta vastaaminen oli silti monille haasteellista.
- Kuntien oli hankalaa ottaa kantaa, ovatko pyöräily-yhteydet keskustaan kunnassa yhtenäiset ja laadukkaat.

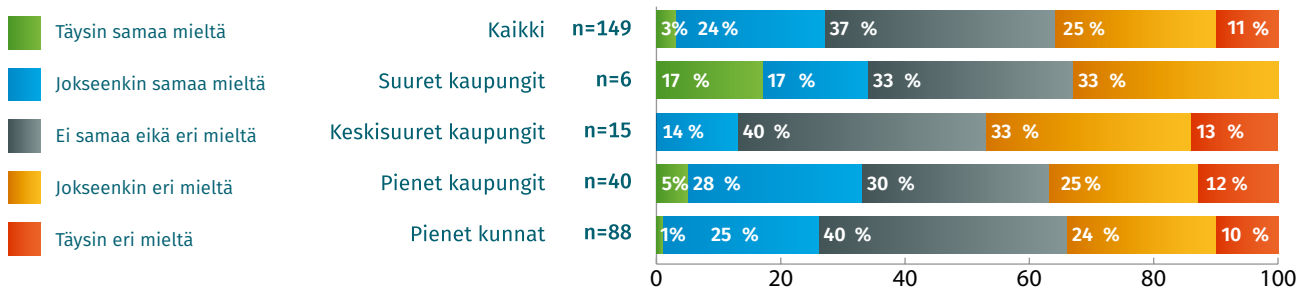
- Pyöräily-yhteydet keskustan lävitse koettiin sitä useammin yhtenäisiksi ja laadukkaiksi, mitä pienemmästä kuntakokoluokasta oli kyse.
- Kunnista 52 prosenttia koki, että pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin ja vapaa-ajan palveluihin ovat hyvät.
- Pyöräilyn edistämistavoitteita pyrittiin kehittämään määrätietoisesti yleisemmin, mitä suuremmasta kuntakokoluokasta oli kyse. Kuntien omat vastaukset olivat kehittyneet positiivisempaan suuntaan.
- Kunnista 58 prosenttia ei osannut ottaa kantaa, kokevatko kuntalaiset käyttäjäpalautteen perusteella pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi.

Pyöräilyn sujuvuutta kartoitettiin kymmenellä väittämällä, joihin vastaajat vastasivat asteikolla 1–5 niin, että 1 = Täysin eri mieltä, 2 = Jokseenkin eri mieltä, 3 = Ei samaa eikä eri mieltä, 4 = Jokseenkin samaa mieltä ja 5 = Täysin samaa mieltä. Jokainen väittämä käsitellään seuraavissa kappaleissa erikseen. Kuntien vastauksia verrataan kuntakohtaisesti väittämässä 1–5 ja 9–10 vuosien 2010 ja 2018 välillä niiden kuntien osalta, jotka vastasivat molempina vuosina kyselyyn. Väittämät 6–8 esiintyivät ensimmäistä kertaa tuoreessa kyselyssä.

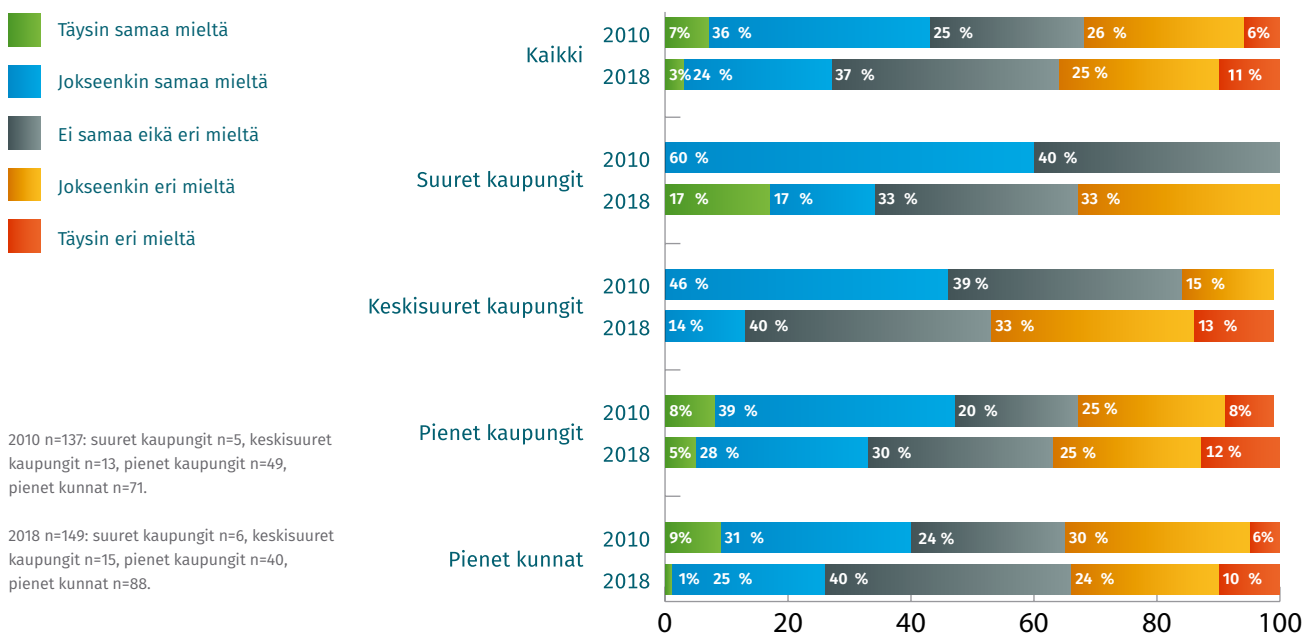
4.10.1 PYÖRÄREITTIIEN VIITOITUS JA OPASTEET

Ensimmäisen väittämän vastaukset jakautuivat melko tasaisesti (keskiarvo 2,83) (kuvio 24). Vastaajista 27 prosenttia oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa, että pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassa hyvässä kunnossa, 36 prosenttia oli eri mieltä ja 37 prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä. Vähiten tyytyväisiä ja eniten tyytymättömiä kunnan viitoitukseen ja opasteisiin oltiin keskisuurissa kaupungeissa. Eniten tyytyväisiä oli pienissä ja suurissa kaupungeissa.

Vuoteen 2010 verrattuna harvempi oli tuoreessa kyselyssä täysin tai jossain määrin samaa mieltä väitteen kanssa, että pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassa hyvässä kunnossa (kuvio 25). Kun vuonna 2010 43 prosenttia oli ainakin jokseenkin samaa mieltä, niin vuonna 2018 vain 27 prosenttia vastasi myönteisesti väittämään. Ainakin jokseenkin eri mieltä olleiden osuus oli kasvanut 5 prosenttiyksikön verran ja yhä harvempi ei ollut samaa eikä eri mieltä. Kuntakokoluokittelussa varsinkin keskisuurten kaupunkien mielipiteet olivat vaihtuneet negatiivisempaan suuntaan. Kuntakohtaisissa vertailuissa vastausten keskiarvo oli vuonna 2010 3,00 (keskihajonta 1,03; n=77) ja nyt 2,77 (keskihajonta 0,97; n=77).



KUVIO 24. Väittämä 1: Pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassanne hyvässä kunnossa.

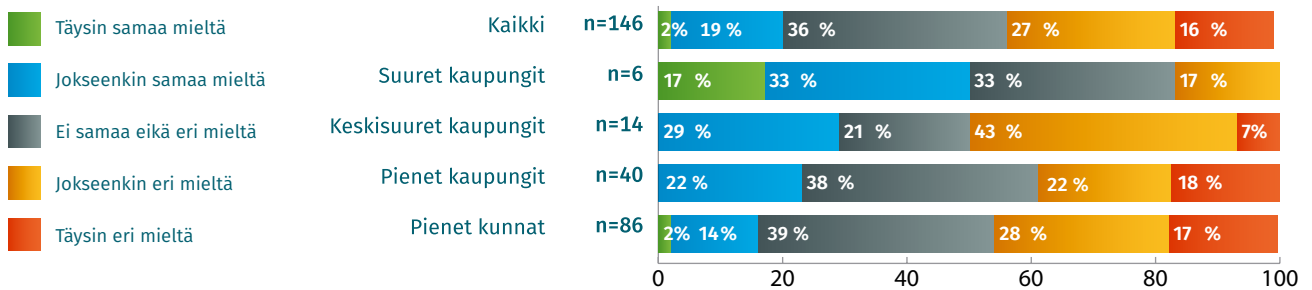


KUVIO 25. Väittämä 1: Pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassanne hyvässä kunnossa, vuodet 2010 ja 2018.

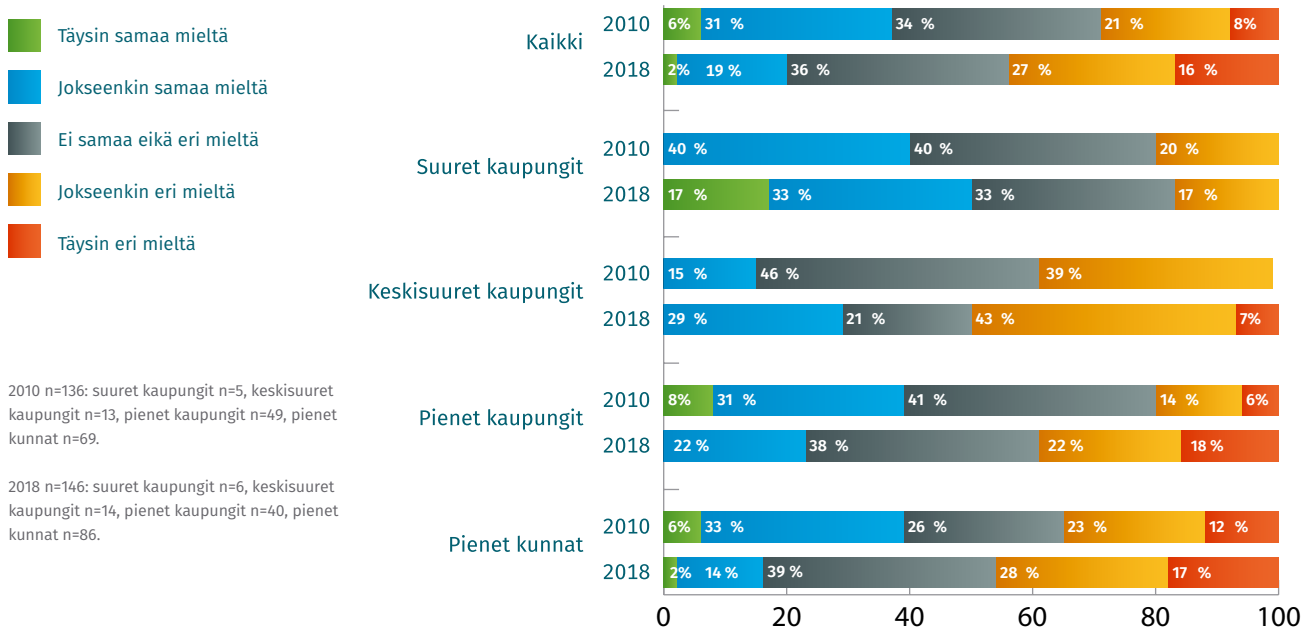
4.10.3 PYÖRÄILYN YHDISTÄMINEN OSAKSI MATKAA JULKISEN LIIKENTEEN KANSSA

Vastaajista viidennes oli ainakin jokseenkin samaa mieltä kolmannen väittämän kanssa, jossa kartoitettiin pyöräilyn sujuvuutta osana matkaketjua (keskiarvo 2,64) (kuvio 28). Suurista kaupungeista puolet koki, että pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa. Samalla kuitenkin keskisuurista kaupungeista puolet ja pienistä kaupungeista ja pienistä kunnista suuri osa oli eri mieltä väittämän kanssa. Kaikista kunnista 43 prosenttia koki, ettei pyöräilyä ole helppo liittää osaksi matkaketjua julkisen liikenteen kanssa ja yli kolmannes vastaajista koki vastaimisen hankalaksi eikä osannut ottaa kantaa väittämään.

Verrattuna vuoteen 2010 selvästi harvempi oli vähintään jokseenkin samaa mieltä, että pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa kunnassa ja useampi ainakin jokseenkin eri mieltä (kuvio 29). Pienissä kunnissa ja kaupungeissa negatiivinen kehitys oli selkeä, mutta suurissa kaupungeissa käsitykset olivat muuttuneet hivenen myönteisemmiksi. Kuntakohtaisissa keskiarvovertailuissa vastausten keskiarvot olivat laskeneet. Vuonna 2010 vastausten keskiarvo oli 3,01 (keskihajonta 1,00; n=74) ja tuoreessa selvityksessä 2,78 (keskihajonta 1,05; n=74).



KUVIO 28. Väittämä 3: Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa (muun muassa liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetusmahdollisuudet joukkoliikennevälineissä).

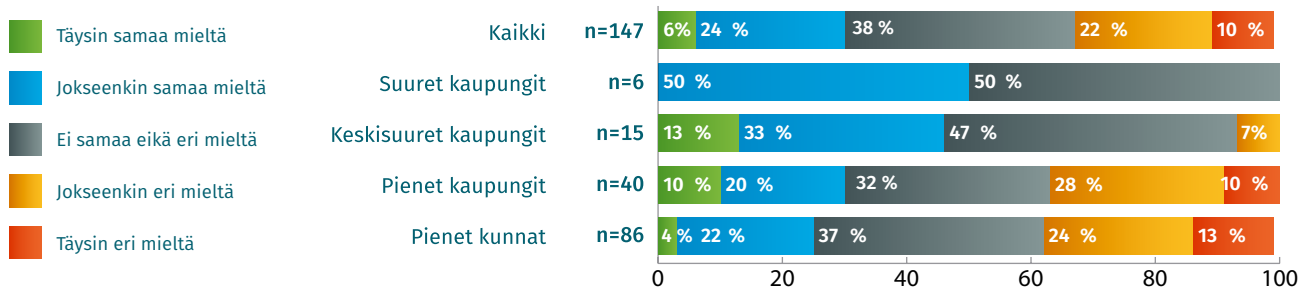


KUVIO 29. Väittämä 3: Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa (muun muassa liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetusmahdollisuudet joukkoliikennevälineissä), vuodet 2010 ja 2018.

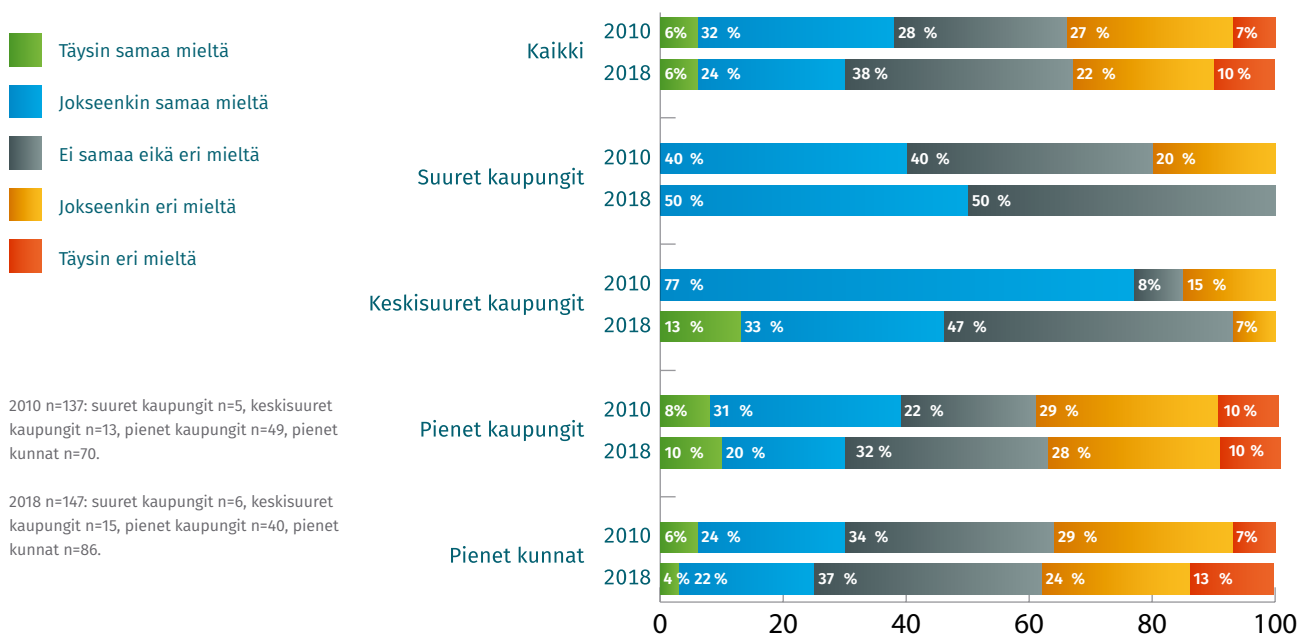
4.10.4 HUOMION KIINNITTÄMINEN POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINTIPAikkojen RIITTÄVÄÄN TARJONTAAN KUNNAN SUUNNITTELUKÄYTÄNNÖISSÄ

Vastaajista 38 prosenttia ei osannut ottaa kantaa neljenteen väittämään, jossa kartoitettiin kuntien pyöräpysäköintipaikkasuunnittelun painottamista suunnittelukäytännöissä (keskiarvo 2,93) (kuvio 30). Noin kolmannes kunnista oli ainakin jokseenkin eri mieltä väittämän kanssa ja vajaa kolmannes ainakin jokseenkin samaa mieltä. Suurista ja keskisuurista kaupungeista lähes puolet olivat vähintään jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa. Pienistä kunnista vain hieman yli neljännes oli samaa mieltä väittämän kanssa ja yli kolmannes kunnista oli eri mieltä.

Ainakin jokseenkin samaa mieltä olleiden osuus väitteessä "kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan" laski tuoreessa aineistossa 8 prosenttiyksikköä vuodesta 2010 (kuvio 31). Eniten laskua näyttäisi tapahtuneen keskisuurten kaupunkien ryhmässä, jossa laskua tapahtui 30 prosenttiyksikköä. Ainoastaan suurten kaupunkien joukossa samaa mieltä olevien osuus oli hivenen lisääntynyt kahdeksan vuoden takaisesta. Eri mieltä olevien osuus pysyi lähellä samaa tasoa ja niiden osuus, jotka eivät olleet samaa eivätkä eri mieltä, kasvoi selvästi. Kuntakohtaisissa vertailuissa kuntien vastausten keskiarvo näytti nousseen vuodesta 2010. Kahdeksan vuotta sitten keskiarvo oli 2,93 (keskihajonta 0,98; n=76) ja tuoreessa aineistossa 3,16 (keskihajonta 1,03; n=76).



KUVIO 30. Väittämä 4: Kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan.



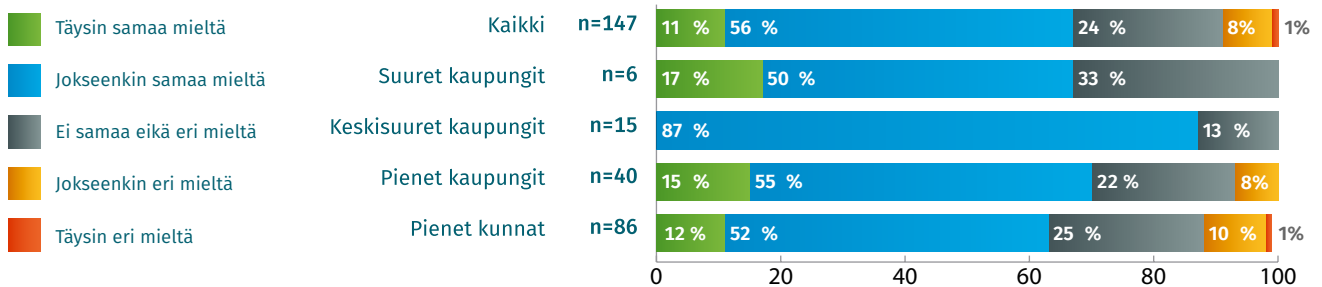
KUVIO 31. Väittämä 4: Kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan, vuodet 2010 ja 2018.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

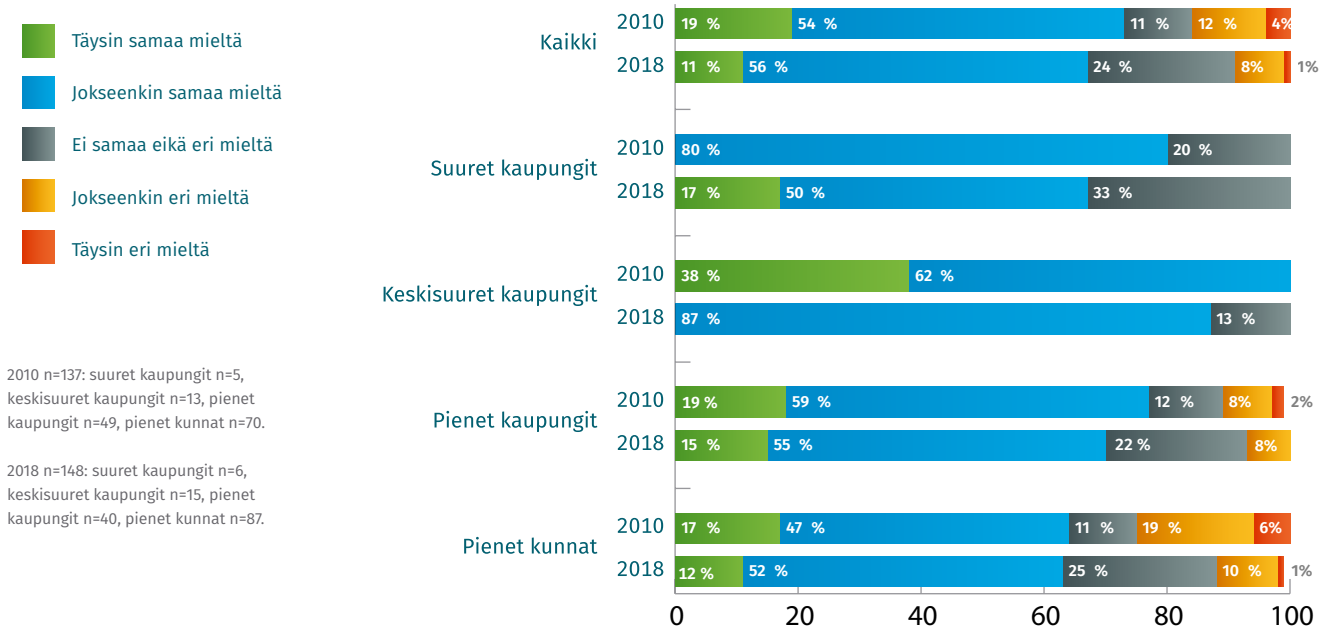
4.10.5 PYÖRÄILY-YHTEYDET KOULUIHIN

Suurin osa kunnista (68 %) oli ainakin jokseenkin samaa mieltä, että pyöräily-yhteydet kouluihin ovat kunnassa hyvät (keskiarvo 3,70) (kuvio 32). Vain 9 prosenttia vastaajista oli eri mieltä väittämän kanssa. Varsinkin keskisuurista kaupungeista suuri osa oli samaa mieltä eikä yksikään ollut eri mieltä. Suurista kaupungeista kolmasosa ei ottanut kantaa väittämään. Kysymykseen tuntui olevan jokseenkin vaikea vastata, sillä noin neljännes ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa.

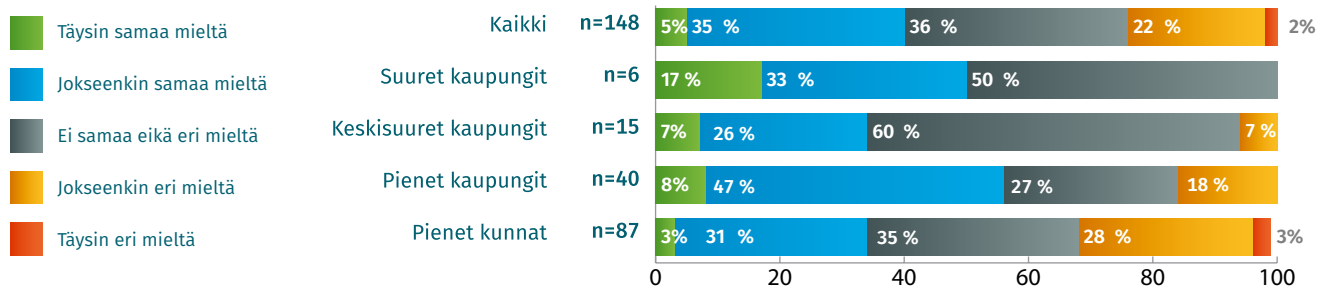
Verrattuna vuoteen 2010 lähes yhtä suuri osa kunnista oli samaa mieltä väittämän kanssa, että pyöräily-yhteydet kouluihin ovat kunnassa hyvät (kuvio 33). Yhteensä samaa mieltä olleiden osuus oli tuoreessa aineistossa 5 prosenttiyksikköä alhaisempi kuin vuoden 2010 aineistossa. Selvin ero näkyi ei samaa eikä eri mieltä olleiden osuuden kasvuna 13 prosenttiyksiköllä. Kuntakohtaisissa vertailuissa vuonna 2010 keskiarvovastaus oli 3,63 (keskihajonta 1,09; n=76) ja tuoreessa aineistossa 3,70 (keskihajonta 0,73; n=76).



KUVIO 32. Väittämä 5: Pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät.



KUVIO 33. Väittämä 5: Pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät, vuodet 2010 ja 2018.



KUVIO 34. Väittämä 6: Pyöräily-yhteydet keskustaan ovat yhtenäiset ja laadukkaat.



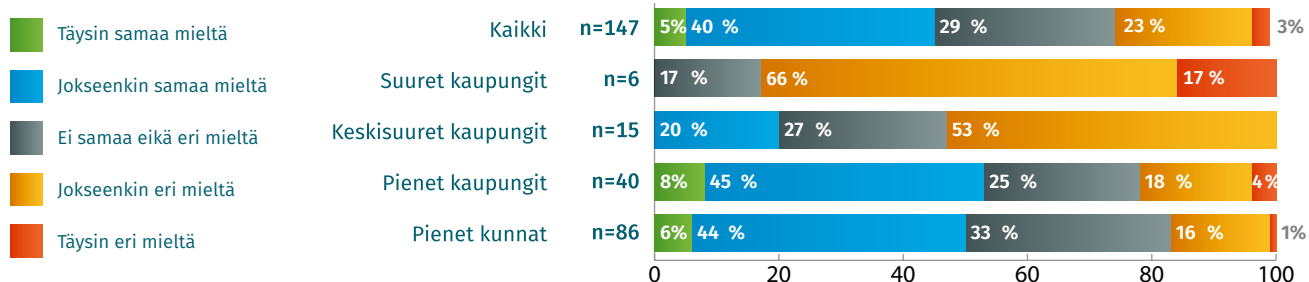
4.10.6 PYÖRÄILY-YHTEYDET KESKUSTAA

Vastaajista 45 prosenttia oli vähintään jokseenkin samaa mieltä, että heidän kunnassaan pyöräily-yhteydet keskustaan ovat yhtenäiset ja laadukkaat (keskiarvo 3,20) (kuvio 34). Neljännes vastaajista oli eri mieltä väittämän kanssa ja 36 prosenttia ei ottanut kantaa kumpaankaan suuntaan. Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa oltiin pienissä 10 000–50 000 asukkaan kaupungeissa. Suurin eri mieltä olevien osuus oli pienissä kunnissa. Väittämään vastaaminen vaikutti hankalalta kaikenkokoisissa kunnissa, mutta keskisuurissa kaupungeissa jopa 60 prosenttia ei ollut samaa eikä eri mieltä.

4.10.7 PYÖRÄILY-YHTEYDET KESKUSTAN LÄVITSE

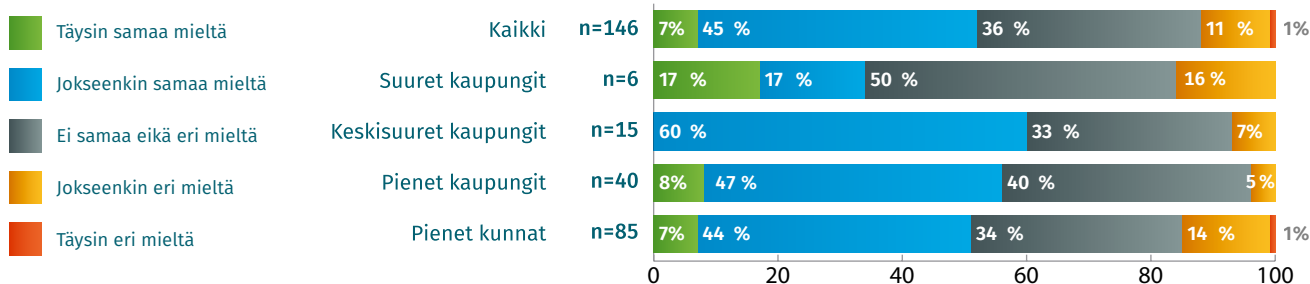
Väittämän ”pyöräily-yhteydet keskustan lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat” vastaukset erosivat kuntakokoluokittain merkitsevästi ($p < 0,001$, keskiarvo 3,23) (kuvio 35). Väittämän kohdalla ainakin jokseenkin eri mieltä olleiden osuus oli sitä suurempi, mitä suuremmasta kuntakokoluokasta oli kyse. Samaa mieltä olleiden osuudet olivat suurimmillaan pienten kuntien ja kaupunkien luokissa, kun taas suurista kaupungeista yksikään ei ollut samaa mieltä väittämän kanssa.

Vuonna 2010 vastaajille esitettiin väittämä ”Pyörätieyhteydet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat”. Tuoreessa kyselyssä tämä väittämä haluttiin jakaa kahteen eri väittämään. Vuonna 2010 yhdistetyssä väittämässä 21 prosenttia vastaajista ($n=137$) oli ainakin jokseenkin eri mieltä, 20 prosenttia ei samaa eikä eri mieltä ja 59 prosenttia ainakin jokseenkin samaa mieltä. Pienten kaupunkien vastaajat (67 %) olivat yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa ja eri mielisiä oli eniten suurten kaupunkien joukossa (40 %).



KUVIO 35. Väittämä 7: Pyöräily-yhteydet keskustan lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta



KUVIO 36. Väittämä 8: Pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin ovat hyvät.

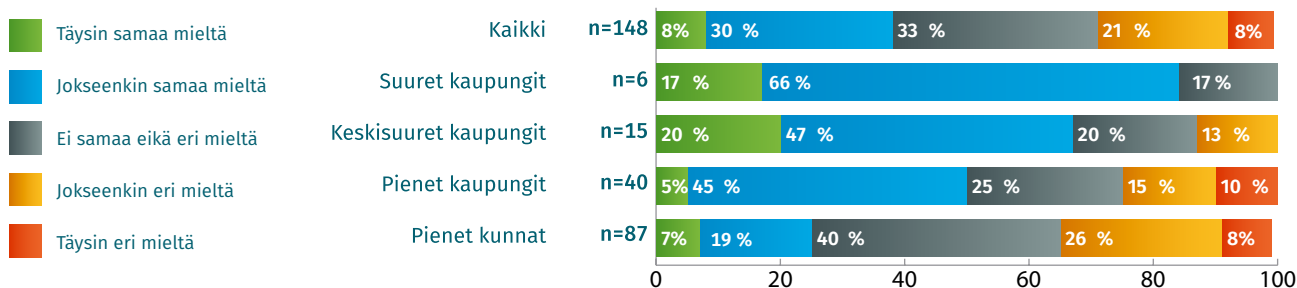
4.10.8 PYÖRÄILY-YHTEYDET TÄRKEIMPIIN KAUPALLISIIN PALVELUIHIN SEKÄ VAPAA-AJANTOIMINTOIHIN

Kahdeksannessa väittämässä ”pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin ovat hyvät” kunnista noin joka toinen (52 %) oli samaa mieltä väittämän kanssa, 12 prosenttia eri mieltä ja runsas kolmannes (36 %) ei osannut ottaa kantaa (keskiarvo 3,47) (kuvio 36). Varsinkin pienten ja keskisuurten kaupunkien joukossa oltiin usein samaa mieltä ja harvoin eri mieltä. Kysymykseen oli kuitenkin ilmeisesti hankalaa vastata, koska yli kolmannes kaikista kunnista ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa. Kyseinen väittämä esitettiin ensimmäistä kertaa vuonna 2018.

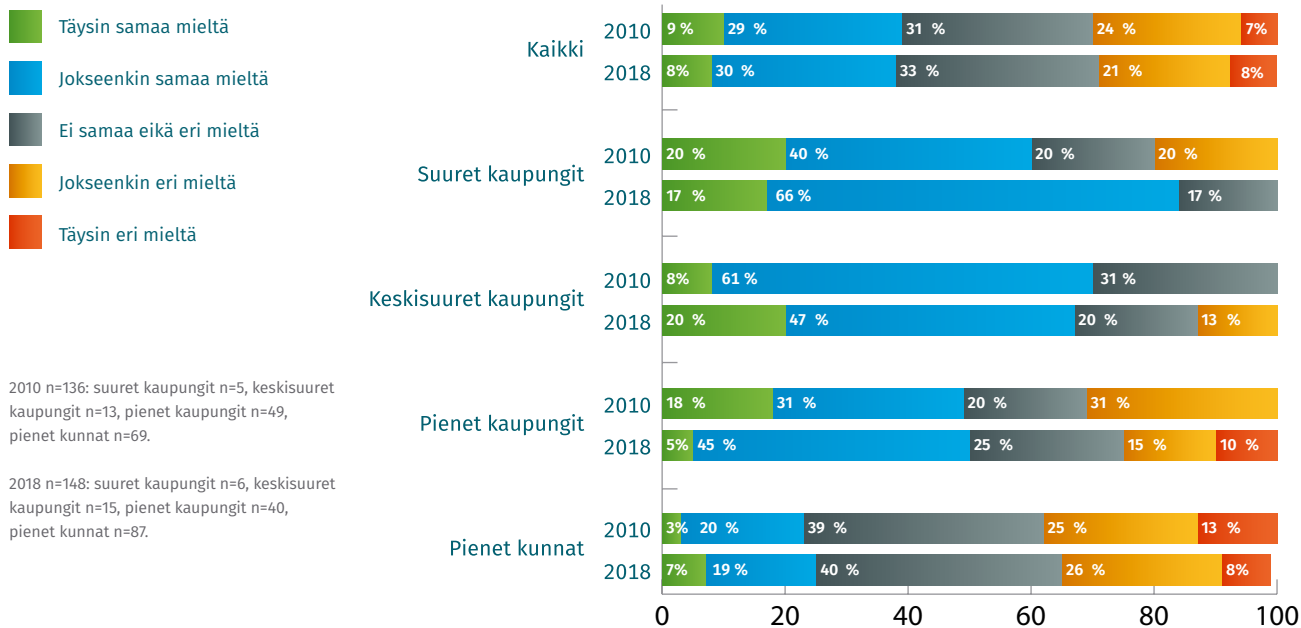
4.10.9 PYÖRÄILYN EDISTÄMISTAVOITTEIDEN KEHITTÄMINEN

Vastaajista 38 prosenttia oli samaa mieltä väittämän kanssa, että pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään kehittämään määrätietoisesti kunnassa (keskiarvo 3,11) (kuvio 37). Kolmannes ei osannut ottaa kantaa ja 29 prosenttia oli eri mieltä. Kuntakoko oli yhteydessä mielipiteisiin niin, että mitä suurempi kunta, sitä useammin vastaajat olivat vähintään jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa ja harvemmin eri mieltä ($p=0,004$). Myös vastaamisen vaikeus näkyi sitä suuremmassa osassa kuntia, mitä pienemmästä kuntakoluokasta oli kyse.

Vuonna 2010 vastaajille esitettiin väittämä muodossa ”Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään tosissaan kehittämään kunnassanne”. Uudessa kyselyssä sanamuoto ”tosissaan” korvautui sanalla ”määrätietoisesti”. Verrattuna vuoden 2010 aineistoon eivät vastaukset väittämään olleet juurikaan muuttuneet (kuvio 38). Sen sijaan kuntakohtaisissa vertailuissa kuntien vastaukset vuosien välillä erosivat tilastollisesti jokseenkin merkitsevästi ($p=0,034$). Vuonna 2010 vastausten keskiarvo oli 3,07 (keskihajonta 1,09; $n=76$) ja tuoreessa aineistossa 3,39 (keskihajonta 0,94; $n=76$).



KUVIO 37. Väittämä 9: Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään määrätietoisesti kehittämään kunnassa.

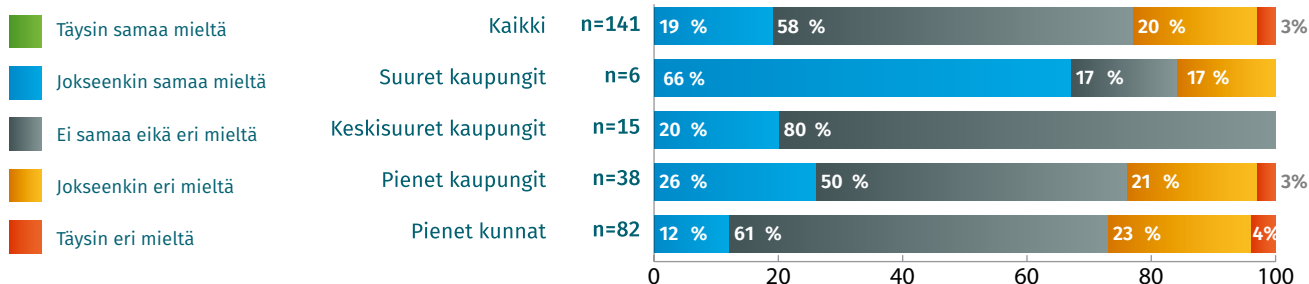


KUVIO 38. Väittämä 9: Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään määrätietoisesti kehittämään kunnassa, vuodet 2010 ja 2018.

4.10.10 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET KÄYTTÄJÄPALAUTTEEN PERUSTEELLA

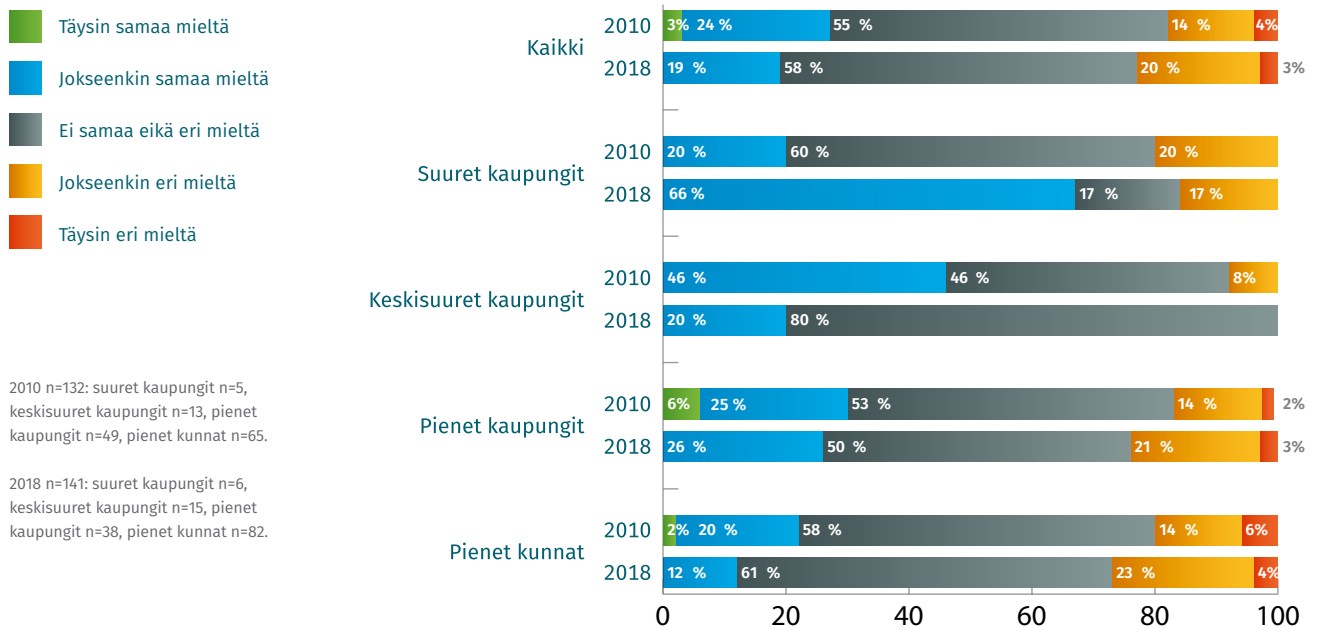
Väittämään 10 vastaaminen osoittautui valtaosalle vastaajista haastavaksi (keskiarvo 2,94) (kuvio 39). Yhteensä 58 prosenttia vastaajista ei kyennyt ottamaan kantaa siihen, kokevatko kuntalaiset kyseisessä kunnassa pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi käyttäjäpalautteen perusteella. Suurin osa näistä vastaajista (78 %) tuli kunnista, joissa ei toteutettu tyytyväisyyskyselyjä pyöräilyolosuhteista ja toimivuudesta. Yksikään vastaaja ei ollut täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Suuret kaupungit olivat ainoa luokka, jossa kysymykseen vastaaminen pääasiassa onnistui ja käyttäjäpalaute koettiin 66 prosentissa kuntia jokseenkin positiiviseksi.

Vuonna 2010 väittämään "käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi" vastaaminen vaikutti olleen yhtä lailla hankalaa kuin tuoreessa aineistossa (kuvio 40). Kuitenkin vuonna 2010 suurien kaupunkien luokassa vain 20 prosenttia oli jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa, johon verrattuna määrä samassa luokassa yli kolminkertaistui. Keskisuurten kaupunkien luokassa jokseenkin samaa mieltä olevien osuus taas puolittui ja pienissä kunnissa ja kaupungeissa ainakin jokseenkin eri mieltä olleiden osuus kasvoi. Vastausten keskiarvot pysyivät lopulta hyvin samanlaisina, kun vuonna 2010 vastausten keskiarvo oli 3,01 (keskihajonta 0,82; n=71) ja vuonna 2018 3,00 (keskihajonta 0,66; n=71).



KUVIO 39. Väittämä 10: Käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta



KUVIO 40. Väittämä 10: Käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi, vuodet 2010 ja 2018.

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Sujuvuutta kartoittavien väittämien vastauksissa on monessa kohdin tulkittavissa viranhaltijoiden tietoisuuden kasvua pyöräilyn edistämisen eri osa-alueista sekä yleisesti pyöräiliikenteen nousu vahvemmin liikennepoliittiselle agendalle kunnissa ja valtakunnan tasolla viimeisen 10 vuoden aikana. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että osataan vaatia enemmän laatua ja rimaa on nostettu korkeammalle jos senkin takia, että entistä useammassa kunnassa on pyöräilyn edistämishjelma, jossa on asetettu selkeitä tavoitteita. Myös sujuvampaa pyöräiliikenteen infrastruktuuria (esim. pyöräilyn laatuväylät tai pyöräbaanat) on ehditty jo rakentaa muutamissa vastaajakunnissa viime vuosina ainakin siinä määrin, että monille on syntynyt kokemus ja käsitys entistä laadukkaammista olosuhteista. Kaikilta osin vastaajien entistä kielteisemmät arviot eivät siis välttämättä kuvasta tilanteen todellista huonontumista kunnissa, vaan kohonnutta vaatimustasoa. Tämä "Tieto lisää tuskaa" -periaate näkyy esimerkiksi väittämien 1 (Pyöräireitten viitoitus ja opasteet), 2 (Pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto) ja 4 (Pyöräpysäköinti suunnittelukäytännöissä) kohdalla.

Väittämään "Pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät" vastaamisen vaikeus voi kertoa myös koulujen välisistä suurista

eroista: osa kouluista sijaitsee hyvien pyöräily-yhteyksien päässä, kun taas osaan ei johda koululaisten pyöräilyyn sopivaa väylää. Keskisuuret kaupungit erottuivat tämän väitteen kohdalla edukseen. Pyöräily-yhteys kouluun on yleisesti ottaen hyvä silloin, kun kouluun johtaa suurelta osin autoliikenteestä erotettu väylä. Keskisuurissa kaupungeissa tämä tarkoittaa yleensä kevyen liikenteen väylää. Suurissa kaupungeissa etenkin keskusta-alueiden koulut saattavat sijaita paikoissa, joihin yli 11-vuotiaat koululaiset joutuvat pyöräilemään ajorataa pitkin. Toisaalta käyttäjäpalautteen perusteella pyöräilyolosuhteiden laatu (väittämä 10) oli kuntalaisten kokemana laadukasta suurissa kaupungeissa yli kolme kertaa yleisemmin vuoden 2010 kyselyyn verrattuna ja se on merkillepantavan myönteinen kehitys, koska tiedetään, että juuri tässä kokoluokassa on toteutettu eniten uusia laadukkaampia olosuhteita.

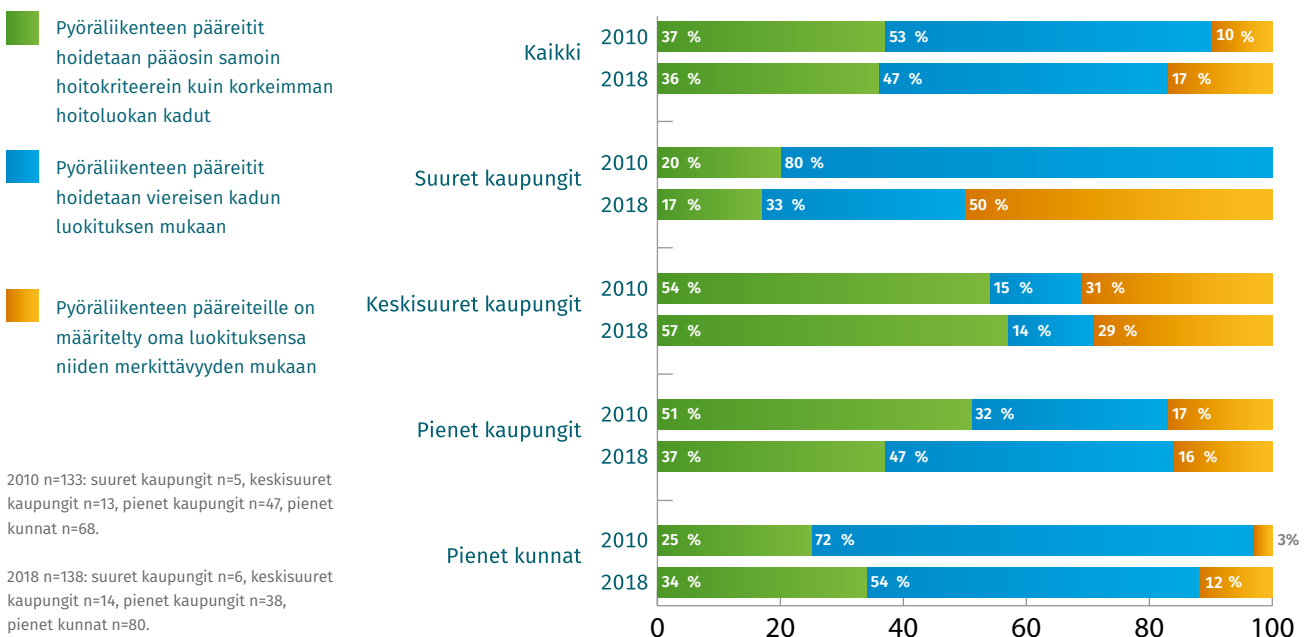
Vuonna 2010 vastaajille esitettiin väittämä 3 muodossa "Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa" ja tässä kyselyssä väittämä esitettiin muodossa "Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa (muun muassa liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetusmahdollisuudet joukkoliikennevälineissä)". Tuoreella väitteen muotoilulla haluttiin saada vastaajat ymmärtämään paremmin, minkä laatuksia pyöräilyn liityntämatkaketjuja väitteellä tarkoitetaan.

4.11 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET TALVELLA

- Lähes puolet kunnista (47 %) hoiti pyöräliikenteen pääreittien talvikunnossapidon viereisen kadun luokituksen mukaan. Oma luokitus pyöräväylän merkittävyyden mukaan on useammin suuremmissa kunnissa.
- Kunnista 77 prosenttia jakoi pyöräväylät talvikunnossapidon mukaan kahteen eri luokkaan ja 22 prosenttia kolmeen.
- Kunnista 60 prosentissa laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvikunnossapidon osalta olivat riittävällä tasolla.
- Uudet menetelmät pyöräilyreittien kunnossapidossa olivat vielä harvinaisia muissa kuin suurissa kaupungeissa.

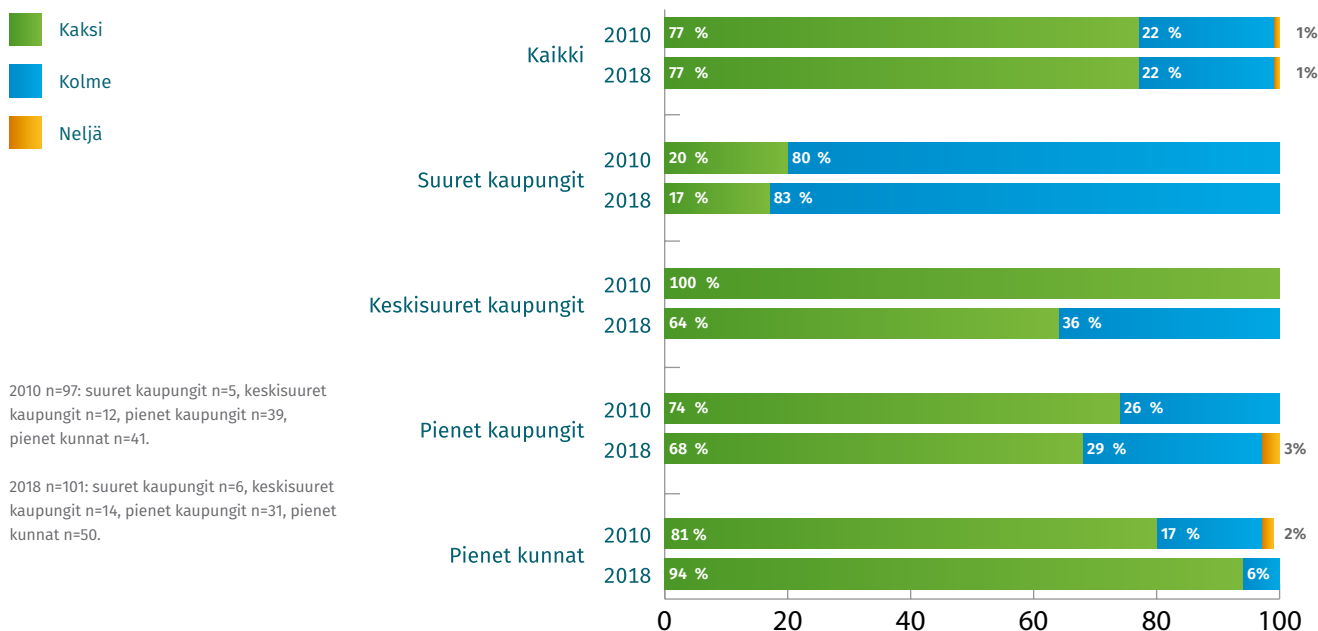
4.11.1 KUNTIEN PYÖRÄILYVERKOSTOJEN TALVIKUNNOSSAPITO

Kunnista vajaa puolet (47 %) hoiti pyöräliikenteen pääreitit talvikunnossapidon osalta viereisen kadun hoitoluokituksen mukaan (kuvio 41). Pääreittien huomiointi erosi eri kuntakokoluokissa ($p=0,048$). Varsinkin pienissä kunnissa ja kaupungeissa pyöräille ei usein ollut olemassa erillistä luokkaa. Suurista kaupungeista kaksi kuudesta vastasi, että



KUVIO 41. Miten pyöräliikenteen väylien pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa, vuodet 2010 ja 2018.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta



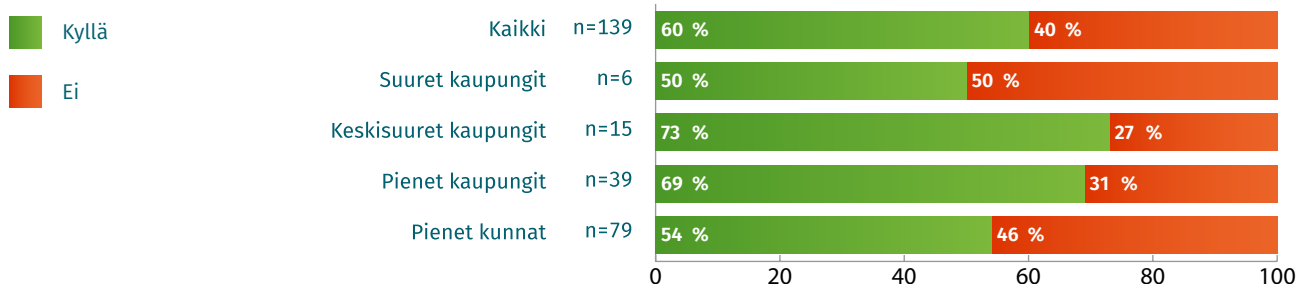
KUVIO 42. Kuinka moneen luokkaan pyörävyvät on jaettu talvikunnossapidon osalta, vuodet 2010 ja 2018.

heidän kunnassaan pyöräliikenteen pääreitit hoidetaan viereisen kadun luokituksen mukaan. Oman luokituksen pyöräliikenteen pääreiteille määritelleiden kuntien osuus kasvoi kuntakokojen suurenessa niin, että pienistä kunnista vain 13 prosenttia, mutta suurista kaupungeista jo puolet olivat tehneet pyöräliikenteen pääreiteille oman luokituksensa niiden merkittävyyden mukaan. Keskisuurista kaupungeista valtaosa (57 %) hoiti pyöräliikenteen pääreitit pääosin samoin kriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut.

Vuonna 2010 suurista kaupungeista vielä neljä viidestä hoiti pyöräliikenteen pääreittien talvihoidon viereisen kadun luokituksen mukaan, kun nykyään tällaisia suuria kaupunkia on enää kaksi kuudesta. Muutoin vastaukset olivat hy-

vin samanlaisia verrattuna kahdeksan vuoden takaiseen. Uudemmassa kyselyssä viimeisen vaihtoehdon sanamuotoa muutettiin niin, ettei enää puhuttu merkittävyydestä työmatkaliikenteelle, koska joissain kunnissa merkittävyys saatetaan arvioida esimerkiksi koulumatkojen mukaan.

Kunnista 77 prosenttia jakoi pyörävyvät talvikunnossapidon osalta kahteen eri luokkaan ja 22 prosenttia kolmeen luokkaan (kuvio 42). Ainoastaan yksi pieni kaupunki jakoi talvikunnossapidon neljään eri luokkaan. Suurista kaupungeista valtaosa (83 %) jakoi pyörätiet talvikunnossapidon osalta kolmeen eri luokkaan. Keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa noin kahdessa kolmanneksessa jako oli kaksiluokkainen ja pienistä kunnista 94 prosentissa. Kuntakoko vaikutti tilastolli-



KUVIO 43. Kunnan laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvihoidon/aurauksen osalta ovat riittävän hyvät (3 cm lähtökynnys ja aika klo 07 arkisin + vaatimus iltopäivän aurauksesta).

sesti merkitsevästi pyöräteiden talvikunnossapidon jakoluokkien määrään ($p < 0,001$). Niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma, oli todennäköisempää jakaa pyörätiet talvikunnossapidon osalta kolmeen luokkaan ja kahteen luokkaan jakaminen oli taas harvinaisempaa verrattuna niihin kuntiin, joissa edistämishjelmaa ei ollut ($p = 0,014$). Verrattuna vuoteen 2010 tilanne koko Suomen tasolla pysyi muuttumattomana. Keskisuurten kaupunkien luokassa kolmiluokkainen kunnossapito oli yleistynyt selvästi.

Kuntien laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvihoidon ja aurauksen osalta olivat riittävän hyvät 60 prosentissa kuntia (kuvio 43). Kuntakoko tai kunnan sijainti eivät olleet yhteydessä sen kanssa, ovatko kunnan laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvihoidon ja aurauksen osalta riittävän hyvät. Kysymys esitettiin vuonna 2018 ensimmäistä kertaa. Suurista kaupungeista kolmessa laatuvaatimukset olivat riittävällä tasolla ja kolmessa eivät. Muissa kuntakoluokissa laatuvaatimukset täyttävien kuntien osuus oli ainakin hieman suurempi kuin niiden, missä laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvihoidon ja aurauksen osalta eivät olleet riittävällä tasolla.

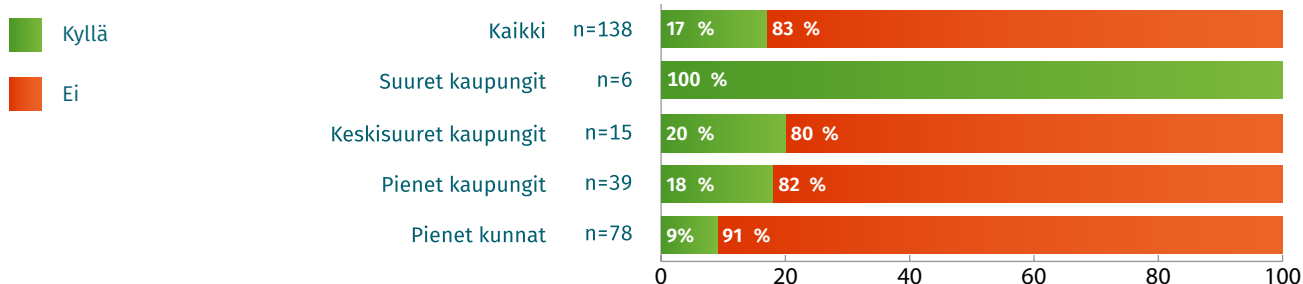
Pyöräilyn pääreittien kunnossapitoa oli tehostettu uusien menetelmin, kuten reittikohtaisella aurauksella, uusilla hoitomenetelmillä tai muilla vastaavilla 17 prosentissa kuntia (kuvio 44). Tehostetut kunnossapitomenetelmät olivat käytössä kaikissa suurissa kaupungeissa, mutta harvoissa sitä pienemmissä kunnissa. Osuus pieneni kuntakoluokkien pienenemisen mukana merkitsevästi ($p < 0,001$). Kysymys esitettiin vuonna 2018 ensimmäistä kertaa. Niissä kunnissa, joissa oli olemassa pyöräilyn edistämishjelma, oli suurempi todennäköisyys tehostaa pyöräilyn pääreittien kunnossapitoa uusilla menetelmillä ($p = 0,001$).

4.11.2 AVOIMET KOMMENTIT PYÖRÄILYVERKOSTOJEN TALVIKUNNOSSAPIDOSTA

Kunnilta kerättiin myös avoimia kommentteja kunnan pyöräilyverkoston talvikunnossapidosta. Kysymykseen vastasi 64 kuntaa. Suurin osa vastauksista sisälsi kommentteja kunnan määrittelemistä pyöräilyreittien hoitoluokitteluista (21 kpl), nosti esiin erilaisia ongelmia kunnan tilanteesta tai talviolosuhteissa (20 kpl) tai kuvaili kunnan talvikunnossapitoa yleisellä tasolla (18 kpl). Lisäksi osa kunnista puhui myönteisesti kuntansa tilanteesta (7 kpl), kertoi pilotoinnista tai pyöräilyreittien talvikunnossapitoon liittyvästä hankkeesta (6 kpl), kuvaili tie- ja katuverkostoaan (5 kpl) tai tarkensi tilannettaan pyöräteiden aurauksen lähtökynnyksen osalta (5 kpl).

Pienten kuntien ($n=30$) vastauksista ilmeni, ettei pyöräilyreittejä usein määritellä erikseen muiden teiden ja katu-ten kunnossapidosta, eikä teidenhoitoon ylipäänsä ole kaikissa kunnissa koettu tarpeelliseksi laatia erillisiä luokituksia. Useissa pienissä kunnissa pyöräteitä tai kävely- ja pyöräväyliä kerrottiin olevan matkana mitattuna hyvin vähän ja pyöräilijät joutuvat kamppailemaan samoista kunnan resursseista autoliikenteen kanssa. Teiden kunnossapito koettiin kuitenkin monessa vastauksessa riittäväksi tai jopa oikein hyväksi. Yhtä usein vastauksissa nostettiin esiin, kuinka talvikunnossapito on vaihtelevaa ja varsinkin reittien epäyhtenäisyys sekä kunnan ja valtion teiden tasalaatuinen hoito ovat ongelmakohtia. Lisäksi vastauksista nousi esille, että urakoitsijoiden valvonta on riittämätöntä ja valtakunnallisia tarkempia ohjeita kaivattaisiin.

"Pyörätiealuokkia ei ole. Lähtökynnys sopimuksissa 5 cm, mutta käytännössä alempi. Lisäksi sohjonpoistoon on kiinnitetty huomiota. Toimenpidevaatimus periaatteessa 24/7, mutta



KUVIO 44. Onko pyöräilyn pääreittien kunnossapitoa tehostettu uusien menetelmin (reittikohtainen auraus, uudet hoitomenetelmät tms.).

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

sovitaan usein tilanteen mukaan. Urakat pyrittiin laatimaan siten, että urakoitsija saa toteutuneista määristä korvauksen, tällöin hiekoitus ja sohjoauraukset ovat normaaleja toimenpiteitä. Tämä onnistuu tällaisessa pienessä porukassa. Jos urakoitsijoita olisi runsaasti, saattaisi toteutumien valvonta tuoda oman haasteen.”

-PIENI KUNTA

Pienissä kaupungeissa (n=17) kommentoitiin, että pyöräilyn pääreitit kuuluvat usein ensimmäiseen hoitoluokkaan ja ovat luokassaan usein vielä priorisoituja. Osassa kommentteja nousi esille, ettei priorisointi kuitenkaan aina toimi käytännössä, varsinkaan liukkaan sään aikaan. Yhdessä kunnassa pyrittiin yhtenäistämään kunnossapitoa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) hallinnoimien väylien kanssa samanaikaisuuden ja lähtökynnysten osalta sekä mietittiin, pitäisikö priorisoinnissa painottaa koulu- vai työmatkoja. Muutkin kunnat ottivat esille ELY-keskuksen kanssa tehtävän yhteistyön. Eräs kunta kertoi kunnan sisäisestä pilotoinnista, jossa on kokeiltu ja jo laajennettu pyöräilyn pääreittien reitit pohjaista talvikunnossapitoa ilman urakkarajoja.

Keskisuurissa kaupungeissa (n=11) kunnossapitoa pyrittiin useamman vastauksen mukaan kehittämään resurssien puitteissa. Yhdessä kunnassa kaksi pyöräreittiä oli tehostetussa talvipyöräilykokeilussa. Toisessa kunnassa seuraavana tavoitteena oli määritellä pääreiteille oma luokitus ja pyrkiä reiteittäin tehtävään auraukseen. Eräessä kunnassa säästöjä oli haettu ottamalla vähemmällä käytöllä olevia pyöräreiteitä pois talvihoidon piiristä ja merkitsemällä tiet lisäkilvellä ”ei talvikunnossapitoa”. Yksi kunta kehui kunnan ”laatuikäytävien” tason olevan oikein hyvä ympärivuotiseen pyöräilyyn. Neljä kuntaa kritisoi kunnan talvikunnossapidon tilannetta. Näiden vastauksien mukaan aurareittisuunnittelu on puutteellista, pyöräkaistojen talvihoito on osoittautunut hankalaksi, juuri aurattuja pyöräreiteitä joutuu ajoväyliltä auratun lumen alle ja sohjon auraaminen on tuottanut ongelmia ennen sen jättymistä.

Suurissa kaupungeissa (n=5) on aloitettu uusien tehostettujen hoitomenetelmien kokeilut ja kaksi kuntaa kommentoi näitä tarkemmin. Yhdessä kunnassa oli meneillään pyöräväylien kunnossapitokokeilu, jossa 30 kilometrin matkalle oli otettu käyttöön tehostettu harjaus ja suolaus. Toisessa kunnassa talvipyöräilyn testireitti eli harjauspilotti aloitettiin vuonna 2017 yhteensä noin 13 kilometrin matkalla keskustan alueella. Eräessä kunnassa hoitoluokkia oli päivitetty niin, että kaupunkiseudun pyöräilyn pääreiteille oli

otettu käyttöön uusi laadukkaampi A+-kunnossapitoluokka. Yksi suuri kaupunki totesi, että vielä on varaa parantaa. Pääreittien yhteisurakka nousi esiin yhden suuren kaupungin vastauksesta:

”Käytössä pääreittien yhteisurakka. Pääreittiurakkaan kuuluvat väylät aurataan hallintorajasta riippumatta läpi asti ilman katkoksia. Laatuvaatimukset ovat tiukemmat kuin normaalisti 1-luokan väylillä.”

-SUURI KAUPUNKI

POHDINTA

Matti Hirvonen, Pyöräilykuntien verkosto ry

Talvikunnossapidon osalta on tapahtunut hienoista kehitystä varsinkin pyöräilyn pääreittien hoitoluokituksen osalta. Lähtökohtana hoitoluokituksille kuitenkin on, että pyöräilyn pääreitit on ylipäättään valittu ja pyöräilyverkko priorisoitu. Tämä ei edelleenkaan ole itsestäänselvyys varsinkaan pienemmissä kaupungeissa ja kunnissa. Kokonaistilanne vaikuttaa edelleen heikolta noin puolien kunnista hoitossa tärkeimmätkin pyöräväylänsä viereisen kadun hoitoluokituksen mukaan, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että hoidon laatu voi pyöräilyn osalta vaihdella rajusti samankin reitin varrella.

Laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvihoidon ja aurauksen osalta ovat riittävän hyvät, kun lähtökynnys auraukselle on 3 cm ja auraus alkaa kello 7:00 arkiaamuina ja kunnalla on olemassa vaatimus iltapäivän aurauksesta (Pyöräkompassi 2017). Vastaajille kerrottiin kysymyksen yhteydessä, mitä riittävillä laatuvaatimuksilla tarkoitetaan. Riittävän tasoisia laatuvaatimuksia pääreiteille oli kyllä määritelty yli 60 prosentissa kunnista, mutta avoimien vastauksien perusteella ja kuntakohtaisia tilanteita tarkastellen talvihoito ei ole toteutunut aivan suunnitellusti. Yksi käytännön syy voi olla se, että todella harvassa tapauksessa ollaan vielä päästy reittikohtaiseen urakointiin aluekohtaisen urakoinnin sijaan. Vielä harvemmin on toteutunut pääreittien yhteisurakka (esim. kaupunki, kunta, ELY-keskus). Tehostetun talvihoidon testireittejä ja näillä käytössä olevia uusia menetelmiä (esim. harjasuolaus) on kuitenkin otettu käyttöön suurissa kaupungeissa viime vuosien aikana sillä seurauksella, että talvella pyöräilyn määrät ovat kyseisillä reiteillä kasvaneet ja käyttäjäkyselyjen mukaan käyttäjäpalaute on ollut todella positiivista.

4.12 PYÖRÄILYVERKOSTOON LIITTYVÄT MÄÄRÄLLISET KYSYMYKSET

- Vastaajat raportoivat kuntien pyörävylien pituudeksi keskimäärin 126 kilometriä kuntaa kohden, mikä tekisi keskimäärin 2,8 metriä/asukas.
- Kuntien pyörävylistä 63 prosenttia oli kuntien oman ylläpitovastuun alaisuudessa.
- Pyörävylistä pyöräteiksi raportoitiin 56,4 prosenttia, pyöräkaistoiksi 6,5 prosenttia ja pyöräkauduksi 2,2 prosenttia. Pienissä kunnissa pyöräkaistat olivat lisääntyneet vuodesta 2010.
- Pyörävylistä valtaosa oli valaistuja ja talvikunnossapidon piirissä. Hiekkapintaisia oli 16 prosenttia pyörävylistä, missä oli vuoteen 2010 verrattuna (18 %) kohennusta 2 prosenttiyksikön verran.

4.12.1 PYÖRÄVÄYLIEN PITUUDET

Vastauksien perusteella kunnissa oli keskimäärin 126 kilometriä pyörävyliä kuntaa kohden (taulukko 5). Absoluuttisia pyörävyliä kilometrejä kuntaa kohden oli sitä enemmän, mitä suurempi kunta oli kyseessä ($p=0,001$). Pienissä kunnissa pyörävyliä oli keskimäärin 23,5 kilometriä ja suurissa kaupungeissa 885,4 kilometriä. Vuonna 2010 pyörävylien keskimääräiset kilometrimäärät olivat pienissä kunnissa 23 kilometriä, pienissä kaupungeissa 116 kilometriä, keskisuurissa kaupungeissa 297 kilometriä ja suurissa kaupungeissa 786 kilometriä. Kilometrimäärät pysyivät samalla tasolla lähes kaikissa kuntakokoluokissa. Vain suurissa

kaupungeissa kilometrimäärät olivat kasvaneet selkeästi, noin 12 prosentilla.

Pyörävylistä 63 prosenttia oli vastausten mukaan kunnan oman ylläpitovastuun alla. Pienissä kunnissa kunnan ylläpitämiä pyörävyliä oli vain hieman enemmän kuin valtion ylläpitämiä, mutta suurissa kaupungeissa kunnan ylläpitämiä pyörävyliä oli selkeästi valtion ylläpitämiä väyliä enemmän ($p<0,001$). Vastauksista 66 prosenttia perustui arvioon. Verrattuna vuoteen 2010 kunnan ylläpitämien pyörävylien osuus oli laskenut koko maan tasolla vain yhden prosenttiyksikön verran. Ainoastaan pienten kuntien ryhmässä kunnan ylläpitämien pyöräteiden osuus oli hivenen kasvusuuntainen.

Asukaslukumäärään suhteutettuna kunnissa oli 2,8 pyörävyliä asukasta kohden. Kun asukaslukumäärä otettiin huomioon, eivät kuntien pyörävylien pituudet eronneet toisistaan enää merkitsevästi eri kuntakokoluokissa. Tulokset tasoittuivat eri kuntakokoluokkien välillä vuodesta 2010 pienten kuntien ja kaupunkien pyörävyliä määrien laskiessa lähelle keski suurten ja suurten kaupunkien tasoa. Muutos ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkitsevä kunta-kohtaisissa tilastollisissa vertailuissa molempina vuosina selvitykseen osallistuneissa ja kysymykseen vastanneissa kunnissa ($n=48$). Vuonna 2010 pyörävyliä oli koko maassa keskimäärin 4,7 metriä asukasta kohden, jolloin asukasta kohden lasketut pyörävylien pituudet ovat lyhentyneet keskimäärin 1,9 metriä asukasta kohden. Kuntakohtaisesti vertailtuna vuosien 2010 ja 2018 välillä muutos ei ollut merkitsevä niissä kunnissa, jotka osallistuivat molempina vuosina selvitykseen ja vastasivat kysymykseen ($n=48$).

Kunnan koko	Kunnan ylläpitämät pyörävyliät	Valtion ylläpitämät pyörävyliät	Pyörävylien kokonaispituuksien keskiarvo	Pyörävyliä asukasta kohden (m/asukas)
Pienet kunnat $n=62$	56 % ↑ 2 ¹	44 %	23,5 km	2,4 m/as ↓ 2,4 ²
Pienet kaupungit $n=24$	68 % ↓ 2	32 %	119,6 km	3,5 m/as ↓ 1,6
Keskisuuret kaupungit $n=10$	84 % ↓ 1	16 %	321,1 km	3,5 m/as –
Suuret kaupungit $n=6$	89 % ↓ 5	11 %	885,4 km	2,9 m/as ↑ 0,2
Kaikki $n=102$	63 % ↓ 1	37 %	126,0 km	2,8 m/as ↓ 1,9

¹ Muutos prosenttiyksikköinä verrattuna vuoden 2010 tuloksiin.

² Muutos metreinä verrattuna vuoden 2010 tuloksiin.

TAULUKKO 5. Kuinka monta prosenttia (%) kunnan pyörävylistä on kunnan/valtion ylläpitämiä, pyörävylien kokonaispituuksien keskiarvot ja kuinka monta metriä pyörävyliä on keskimäärin asukasta kohden (m/asukas).

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

Kunnan koko	Pyöräteitä n=117	Pyöräkaistoja n=105	Pyöräkatuja n=106	Mopolla ajo sallittu, n=111
Pienet kunnat	52,2 %	10,1 % ↑ 9,2 ¹	2,1 %	13,9 % ↑ 3,1 ¹
Pienet kaupungit	66,4 %	1,9 % ↓ 0,4	4,0 %	15,7 % ↓ 12,0
Keskisuuret kaupungit	49,3 %	0,4 % ↑ 0,4	0,0 %	5,4 % ↓ 0,3
Suuret kaupungit	64,3 %	1,8 % ↑ 1,5	0,0 %	1,9 % ↓ 14,4
Kaikki	56,4 %	6,5 % ↑ 5,1	2,2 %	12,7 % ↓ 5,4

¹ Muutos prosenttiyksikkönä verrattuna vuoden 2010 tuloksiin.

TAULUKKO 6. Kuinka monta prosenttia (%) kunnan pyöräväylistä on pyöräteitä, pyöräkaistoja, pyöräkatuja ja sellaisia, joilla on mopolla ajo sallittu.

4.12.2 PYÖRÄVÄYLIEN TYYPITTELY JA OMINAISUUDET

Kuntien pyöräväylistä 56,4 prosenttia oli tyypiltään pyöräteitä (arvioiden osuus 72 %), 6,5 prosenttia pyöräkaistoja (arvioiden osuus 47 %) ja 2,2 prosenttia pyöräkatuja (arvioiden osuus 38 %) (taulukko 6). Keskimäärin 12,7 prosentissa väyliä oli mopolla ajo sallittu (arvioiden osuus 58 %). Vuodesta 2010 vuoteen 2018 kuntakokoluokissa vertailtuna pyöräkaistojen osuus oli noussut keskimäärin 5,1 prosenttiyksikköä ja mopolla ajettavien pyöräväyliä osuus taas laskenut 5,4 prosenttiyksikköä. Pyöräkaistojen osuus oli noussut eniten pienissä kunnissa (9,2 %-yksikköä) ja mopolla ajon sallivien pyöräväyliä osuus laskenut eniten suurissa kaupungeissa (14,4 %-yksikköä). Muut kohdat eivät olleet vertailukelpoisia vuoden 2010 aineistoon. Niiden kuntien sisällä, jotka osallistuivat selvityksiin molempina vuosina (n=44), ei havaittu merkitseviä muutoksia selvitysten välillä.

Kuntien pyöräväylistä keskimäärin noin 79 prosenttia oli valaistuja (74 prosenttia vastauksista perustui arvioon) ja talvikunnossapidon piirissä 84,5 prosenttia (62 prosenttia vastauksista perustui arvioon) (taulukko 7). Molempien keskiarvot erosivat merkitsevästi eri kuntakokojen välillä. Valaistujen pyöräväyliä osuudet vaihtelivat pienten kuntien 73,2 prosentista keskisuurten kaupunkien 95,7 prosenttiin ($p=0,021$). Samoin talvikunnossapidon piiriin kuuluvien pyöräväyliä määrä vaihteli pienten kuntien 78,7 prosentista keskisuurten kaupunkien 96,3 prosenttiin ($p=0,027$).

Verrattuna vuoteen 2010 valaistujen pyöräväyliä osuus oli kasvanut vain keskisuurissa kaupungeissa (4,1 %-yksikköä) ja muissa kuntakokoluokissa osuus oli laskenut. Keskimäärin valaistujen pyöräväyliä osuus oli laskenut Suomessa 1,2 prosenttiyksikön verran vuoteen 2010 verrattuna. Muutos oli merkitsevä myös kuntien sisäisissä vertailuissa molempiin selvityksiin osallistuneiden kuntien sisällä ($p=0,026$, $n=57$). Pienissä kunnissa talvikunnossapidettävät pyöräväylät olivat vähentyneet edelliseen selvitykseen verrattuna eniten, 5,7 prosenttiyksikköä ja koko Suomen tasolla vähennys oli 2,5 prosenttiyksikköä, vaikka muissa kuntakokoluokissa trendi oli suunnaltaan positiivinen.

Kuntien pyöräväylistä 77 prosenttia oli päällystettyjä ja 16 prosenttia hiekkapintaisia. Vastaukset perustuivat kuitenkin arvioon jopa 77–80 prosentissa vastauksista. Suurin osuus päällystettyjä pyöräväyliä oli vastaajien mukaan keskisuurissa kaupungeissa ja pienin osuus pienissä kunnissa. Hiekkapintaisia pyöräväyliä oli suurin osa suurissa kaupungeissa ja pienin osuus keskisuurissa kaupungeissa. Vuoteen 2010 verrattuna päällystettyjen pyöräväyliä osuudet olivat kasvaneet suurissa kaupungeissa ja laskeneet pienissä kunnissa ja kaupungeissa. Muutos oli tilastollisesti merkitsevä kuntakohtaisissa vertailuissa molempiin selvityksiin osallistuneissa kunnissa ($p=0,045$, $n=58$). Hiekkapintaisten pyöräväyliä raportoidut osuudet sen sijaan olivat pysyneet ennallaan kunnissa tai jopa vähentyneet.

Kunnan koko	Valaistuja pyöräväyliä (katu- tai erillisvalaistus) n=124	Talvikunnossa- pidon piirissä ole- via pyöräväyliä n=122	Päällystettyjä pyöräväyliä n=120	Hiekkapintaisia pyöräväyliä n=111
Pienet kunnat	73,2 % ↓1,2 ¹	78,7 % ↓5,7 ¹	71,7 % ↓5,9 ¹	13,9 % ↓2,8 ¹
Pienet kaupungit	83,7 % ↓1,4	91,6 % ↑1,6	82,5 % ↓1,1	15,7 % ↓3,3
Keskisuuret kaupungit	95,7 % ↑4,1	96,3 % ↑4,4	88,5 % ↑0,7	11,6 % ↓0,7
Suuret kaupungit	85,7 % ↓6,0	82,2 % ↑7,2	75,7 % ↑1,2	24,3 % ↓1,2
Kaikki	79,2 % ↓1,2	84,5 % ↓2,5	76,9 % ↓3,0	15,5 % ↓2,0

¹ Muutos prosenttiyksikköinä verrattuna vuoden 2010 tuloksiin.

TAULUKKO 7. Kuinka monta prosenttia (%) kunnan pyöräväylistä on valaistuja, talvikunnossapidon piirissä, päällystettyjä ja hiekkapintaisia.

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Pyöräväylien pituudessa tai kuntien ja valtion ylläpitämien väylien suhteessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia viimeisen vajaan vuosikymmenen aikana. Pienissä kunnissa ja kaupungeissa valtion ylläpitovastuun alla olevia pyöräväyliä on suuri osuus pyöräväylistä ja suuremmissa kaupungeissa pienempi osa. Myöskään pyöräväylätyypeissä ei ole suurta eroa entiseen tilanteeseen. Kuten aikaisemminkin, ylivoimaisesti suurin osa autoliikenteestä erotetusta pyöräväylästä on edelleen pyöräteitä. Pyöräkaistojen määrä on kuitenkin noussut jonkun verran ja niitä on toteutettu suhteellisesti eniten pienissä kunnissa.

Ainoa selkeä muutos on se, että mopoilun salliminen pyöräväylillä on vähentynyt suurissa ja pienissä kaupungeissa melko paljon. Tässä tuloksessa näkyy todennäköisesti se, että muutamat kaupungit ovat tehneet päätöksen kieltää mopolla ajaminen kokonaan pyöräväylillä liikenneturvallisuuden ja viihtyvyyden parantamiseksi. Huomionarvoista on myös se, kuinka sekä väylästäön pituuden että tyyppien osalta todella merkittävä osa vastauksista perustuu arvioon. Tämä kertoo todennäköisesti lähinnä siitä, että kuntien suorittamassa tilastoinnissa ja seurannassa on tältäkin osin vielä suuria puutteita.

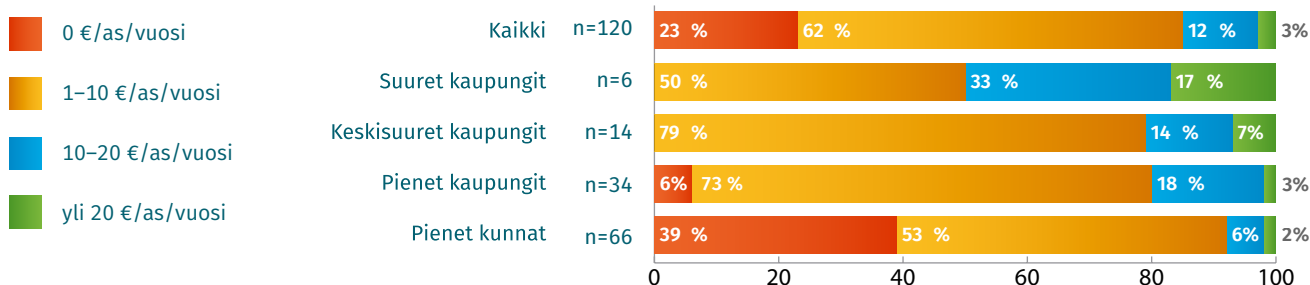
4.13 PYÖRÄILYN INVESTOINNIT JA MÄÄRÄRAHAT

- Pyöräilyn investointien ja markkinoinnin vuositaso oli kunnissa yleisimmin 1–10 €/asukas/vuosi. Pyöräilyyn satsattiin pääasiassa sitä enemmän asukasta kohden, mitä suuremmasta kunnasta oli kyse.
- Länsi- ja Sisä-Suomen ja Itä-Suomen AVI-alueilla 40–42 prosenttia kunnista ei satsannut pyöräilyn investointeihin vuosittain lainkaan.
- Pyöräilyliikenteen kunnossapitoon käytettiin vuosien 2009–2017 aikana keskimäärin 4,4 €/asukas/vuosi.
- Vuoteen 2010 verrattuna pyöräilyliikenteen kunnossapidon määrärahat asukasta kohden ovat tasapäistyneet eri kuntakokoluokkien välillä.

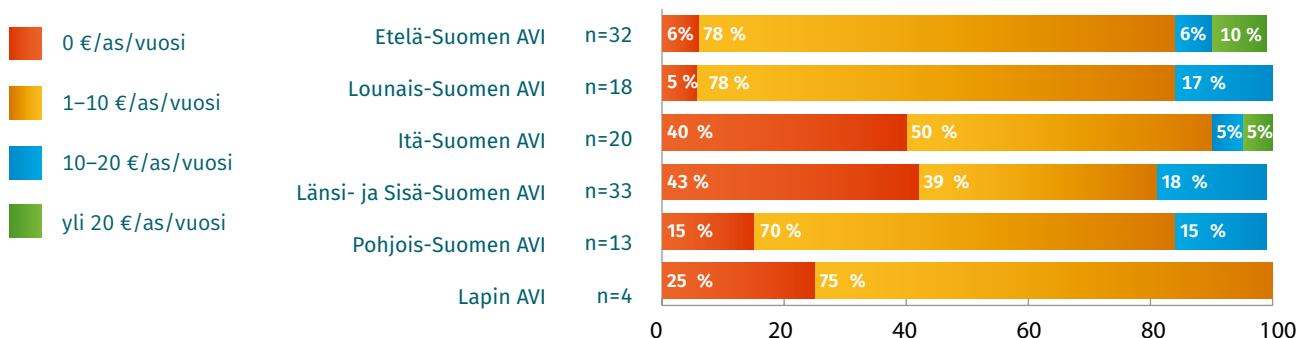
Valtaosa kunnista (62 %) investoi pyöräilyyn vuosittain 1–10 euroa asukasta kohden (kuvio 45). Pienten kuntien ja kaupunkien joukossa oli myös tapauksia, joissa investointeja ei tehty lainkaan ja kaikista kuntakokoluokista löytyi kuntia, joissa investointeihin käytettiin yli 20 euroa asukasta koh-

den vuodessa. Suurista kaupungeista kaksi kuudesta käytti investointeihin 10–20 euroa asukasta kohden vuodessa ja yksi yli 20 euroa. Niin keskisuurten kuin pientenkin kaupunkien luokissa 21 prosenttia kunnista käytti investointeihin ja markkinointiin yli 10 euroa asukasta kohden vuodessa. Kuntakokoluokat erosivat toisistaan investointien ja markkinoinnin vuositason osalta merkitsevästi ($p=0,001$). Niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma, käytettiin myös enemmän rahaa pyöräilyn investointeihin ja markkinointiin vuosittain ($p=0,003$). Niistä kunnista, joissa oli edistämishjelma, 94 prosenttia investoi ylipäänsä pyöräilyyn ja niistä kunnista 68 prosenttia, joissa ohjelmaa ei ollut laadittu.

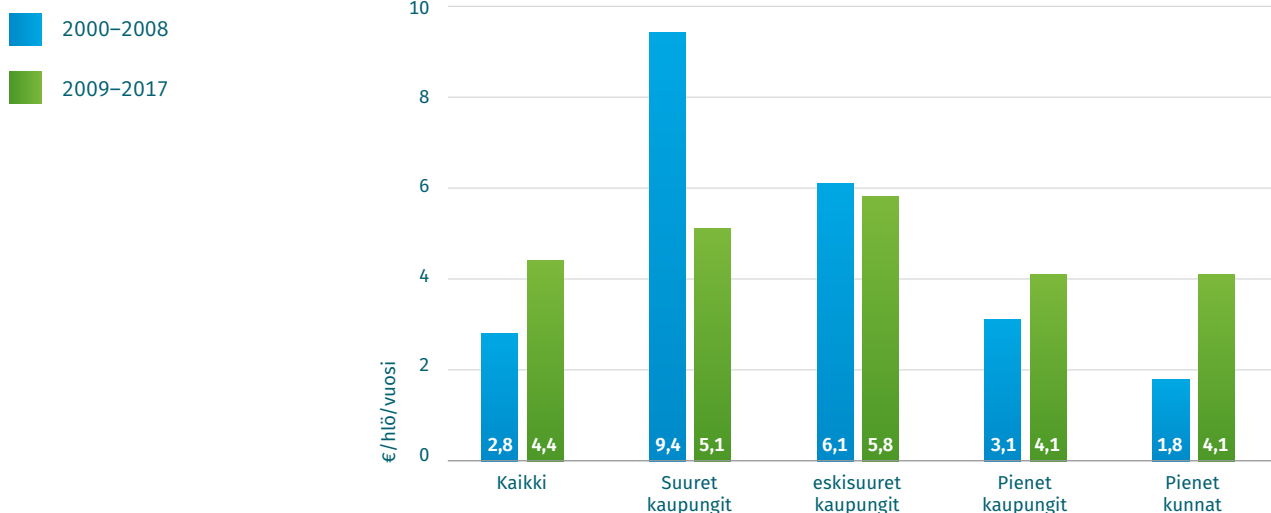
Investointien ja markkinoinnin vuositaso erosi AVI-alueittain merkitsevästi ($p=0,014$) (kuvio 46). Vähiten nollainvestointeja raportointiin Etelä- ja Lounais-Suomessa, kun taas Itä- sekä Länsi- ja Sisä-Suomessa jopa noin 40 prosenttia kunnista ilmoitti investoivansa nolla euroa pyöräilyyn vuosittain asukasta kohden. Vain Etelä- ja Itä-Suomen AVI-alueilla raportoititiin yli 20 euron vuosi-investointeja.



KUVIO 45. Kunnan pyöräilyn investointien ja markkinoinnin vuositaso (€/as/vuosi).



KUVIO 46. Kunnan pyöräilyn investointien ja markkinoinnin vuositaso (€/as/vuosi) eri AVI-alueilla.



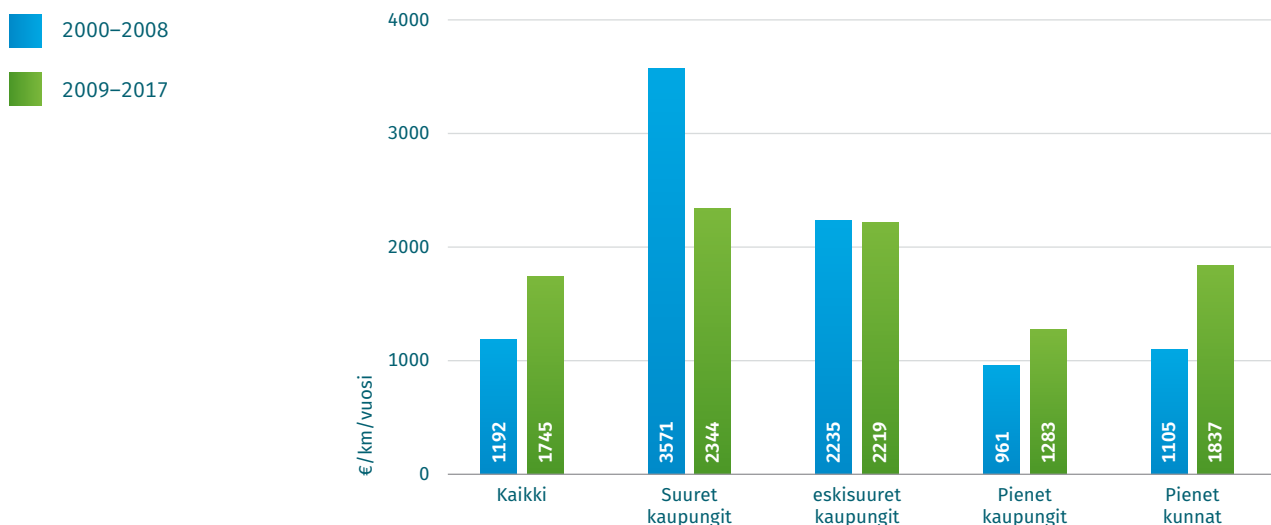
KUVIO 47. Pyöräväylien kunnossapitoon keskimäärin käytetyt määrärahat vuodessa asukasta kohden vuosina 2000–2008 ja 2009–2017.

Kunnissa oli käytetty määrärahoja pyöräväylien kunnossapitoon vuodessa keskimäärin 4,4 euroa asukasta kohden vuosien 2009–2017 aikana (kuvio 47). Keskimääräiset määrärahat asukasta kohden eivät eronneet merkitsevästi eri kuntakokoluokkien välillä. Luokan sisäinen hajonta oli kuitenkin sitä suurempaa, mitä pienemmästä kunnasta oli kyse. Pienissä kunnissa määrärahat asukasta kohden vaihtelivat välillä 0,0–26,9 euroa, pienissä kaupungeissa 0,1–19,4 euroa, keskisuurissa kaupungeissa 0,9–19,9 euroa ja suurissa kaupungeissa 3,9–6,2 euroa asukasta kohden.

Verrattuna vuosiin 2000–2008 kuntakokoluokittainen tilanne näytti tasoittuneen niin, että pienempien kuntien määrärahojen käyttö pyöräväylien kunnossapitoon asukasta kohden oli lisääntynyt ja suuremmissa kunnissa pysynyt lähes samalla

tasolla. Koko kuntajoukossa määrärahoja käytettiin selkeästi enemmän asukasta kohden, mutta kuntakohtaisesti vertailtuna muutos ei ollut tilastollisesti merkitsevä. Huomioitavaa on, että vuonna 2010 suurista kaupungeista kysymykseen vastasi vain yksi kaupunki ja vuonna 2018 kaksi.

Kunnan ylläpitämiä pyöräväyläkilometrejä kohden määrärahat olivat lisääntyneet vuosina 2009–2017 verrattuna vuosiin 2000–2008, kun katsotaan kaikkia kuntia keskimäärin (kuvio 48). Määrärahoja käytettiin vuosina 2009–2017 aikaisempaa enemmän varsinkin pienten kuntien ja kaupunkien luokissa. Keskisuurissa kaupungeissa tilanne oli säilynyt ennallaan. Suurten kaupunkien luokassa määrärahojen käyttö näyttäisi laskeneen edellisellivityksen ajanjaksosta, mutta vain 1–2 kunnan vastausten perusteella.



KUVIO 48. Pyöräväylien kunnossapitoon keskimäärin käytetyt määrärahat vuodessa kunnan ylläpitämiä pyöräväyläkilometriä kohden vuosina 2000–2008 ja 2009–2017.

suuret kaupungit = yli 150 000 asukasta, keskisuuret kaupungit = 50 000–150 000 asukasta, pienet kaupungit = 10 000–50 000 asukasta, pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Kunnilla oli haasteita vastata kysymykseen pyöräväylien kunnossapidon määrärahoista, kuten oli havaittavissa jo vuoden 2010 selvityksessä. Vuonna 2010 kysymykseen pyöräväylien kunnossapitoon ohjatuista määrärahoista vastasi vain 47 prosenttia vastaajista ja tuoreessa selvityksessä 55 prosenttia vastaajista. Vuonna 2018 19 prosenttia vastaajista ilmoitti joko, ettei määrärahoja ole erikseen eritelty kaikkien teiden kunnossapidossa pyöräväylille tai ettei määrärahojen euromäärä ole tiedossa.

Vaikuttaisi siltä, että pyöräilyyn suunnatut investoinnit ovat pääosin riittämättömiä ja mikä huolestuttavinta, lähes neljäsosassa kyselyyn vastanneista kunnista niitä ei tehdä lainkaan. Alueelliset erot ovat nollainvestointien osalta suuria. Hyvä pyöräilyinvestointien vuositaso on yli 20 euroa asukasta kohden, jos halutaan saada aikaiseksi sellaisia parannuksia olosuhteissa, että niillä on vaikutusta pyöräilyn houkuttelevuuteen kulkutapana ja sitä kautta pyöräilymääriin. YK:n suositus on, että 20 prosenttia liikenneinvestoinneista tulisi käyttää pyöräilyyn ja kävelyyn. Kuntien omissa edistämishjelmissä tavoitetaso investoinneille on 20–25 €/asukas/vuosi. Pienenä valonpilkahduksena tuloksissa voi pitää sitä, että kaikissa kokoluokissa on sentään vähintään yksi kunta, joka ylittää yli 20 euron vuotuisen investointitasoon. Korrelaatio pyöräilyn edistämishjelmiin näkyy myös investointien osalta.

Hiukan ongelmallista sekä investointien että kunnossapidon määrärahojen seurannan suhteen on, että suurella osalla kunnista ei ole tarkkaa tietoa, vaan lukemat perustuvat arvioon. Tilannetta kuvastaa hyvin, että vain vähän yli puolet kunnista pystyi ylipäättään vastaamaan tähän kysymykseen.

4.14 MUUT KYSYMYKSET

- Pyöräily-yhteyksien kehittäminen koettiin tärkeimmäksi seikaksi pyöräilyn edistämiseksi. Toiseksi tärkeimpänä asiana esille nousi pyöräilyn turvallisuuden parantaminen.
- Pyöräväylien laatutaso ja kunnossapito nousivat usein kärkeen vastaajien tärkeysjärjestyksessä pyöräilyn kehittämisessä.
- Pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarpeet tai mahdollisuudet tunnistettiin usein, mutta usein niitä pidettiin myös hankalina ja toisarvoisina. Osa pienistä kunnista koki käsillä olleen kyselyn suurempia kaupunkeja suosivaksi ja piti pyöräilyn kehittämistä haja-asutusalueille tarpeettomana. Suuremmat kaupungit tunnistivat kehittämiskohteita ja mahdollisuuksia, mutta toivoivat lisäksi valtiolta pyöräiliikkeen ominaispiirteet tunnistavaa ohjetta.

4.14.1 TÄRKEIMMIKSI KOETUT SEIKAT PYÖRÄILYN KEHITTÄMISESSÄ

Tärkeimmiksi pyöräilyn olosuhteita kehittäviksi asioiksi koettiin pyöräily-yhteydet, turvallisuus, pyöräväylien kunnossapito ja pyöräväylien laatu (taulukko 8). Näistä useimmin nousi esiin pyöräily-yhteyksien kehittäminen (45 kuntaa). Pyöräily-yhteyksien olemassaolo, suunnitelmallisuus, yhtenäisyys, jatkuvuus, selkeys, laajentaminen ja tärkeimpien palveluiden, koulujen ja työpaikkojen saavutettavuus olivat niitä asioita, joita kunnat ottivat esiin.

"Tarvitsimme ehdottomasti pyöräteitä taajamasta kyliin päin. Täällä ei ole tarjolla julkista liikennettä ollenkaan kunnan sisällä. Koulukuljetukset kyllä toimivat ja 1–2 kertaa päivässä linja-auto kulkee läpikulkumatkalla keskustan kautta. Jos olisi turvalliset tiet / pyörätiet, suuri osa ihmisistä voisi jättää autonsa kotiin ja kulkea pyörällä."

-PIENI KUNTA

Pyöräilyn ja pyöräväylien turvallisuus nousi esiin toiseksi useimmin. Yhteensä 30 kuntaa mainitsi pyöräilyn turvallisuuden lisäämisen. Vastauksista nousi pyöräilyreittien turvallisuusnäkökulma, turvallinen koulutie, liikenneturvallisuus yleisesti, turvalliset liittymät ja risteykset, turvallinen rakentaminen, turvalliset ja leveät pientareet pyöräilyyn taajamien ulkopuolella ja turvalliset pyöräilyn talviolosuhteet.

Yhteensä 26 kuntaa mainitsi pyöräväylien kunnossapidon yhtenä tärkeimmistä asioista pyöräilyn olosuhteiden edistämiseksi. Kuntien vastauksissa mainittiin talvi- ja kesäkunnossapito, päällysteiden kunnossapito, kunnossapidon luotettavuus, kunnossapidon laatu, kunnossapidon kehittäminen, tasainen kunnossapidon laatu kunnan ja valtion ylläpitämillä teillä ja resurssien lisääminen kunnossapidon tehtäviin.

Pyöräväylien laatu nousi esiin 24 kunnan vastauksista. Kunnat pitivät tärkeinä laadukasta pyöräilyn infrastruktuuria ja esteettömyyttä, hyvässä kunnossa olevia pyöräväylien päällysteitä, matalia reunakiviä, pääreittien leveyttä, ris-teysalueiden minimointia, oikean pyörävälätyypin valintaa ja pyöräväylien pintojen säänkestävyyttä niin, etteivät sääolosuhteet merkittävästi vähennä pyöräilyn turvallisuutta tai houkuttelevuutta.

"Keskusta-alueille kävely ja pyöräily tapahtumaan omilla väylillä. Pyöräilyn pääreittien laatutason parantaminen mm. liittymäjärjestelyt, leveys ja väylätyyppi."

-SUURI KAUPUNKI

Hieman harvemmissa vastauksissa nousivat esiin päätöksenteko ja määrärahat (14 kuntaa), pyöräpysäköinti (13 kuntaa), pyöräteiden määrä ja rakentaminen (12 kuntaa), opasteet ja tiemerkinnot (10 kuntaa), pyöräliikenteen erottaminen muusta liikenteestä (9 kuntaa) sekä pyöräilyn asema ja asenneilmapiiri (9 kuntaa).

"Uusien reittien rakentaminen sekä olemassa olevien reittien markkinointi ja opasmateriaalin teko."

-PIENI KUNTA

"Kaupungissamme olisi tässä vaiheessa tärkeintä laatia strategia ja toimenpideohjelma, miten pyöräilyä lähdetään edistämään."

-PIENI KAUPUNKI

"Infra, asenneilmapiiri, väistämissääntöjen selkiyttäminen ja pyöräilyn helppouden korostaminen."

-KESKISUURI KAUPUNKI

"Ns. laatukäytävät, pyöräpysäköinti, keskustoissa jalankulun ja pyöräilyn erottelu sekä autoliikenteen alhaiset nopeusrajoitukset."

-SUURI KAUPUNKI

Asia	n
Pyöräily-yhteydet	45
Turvallisuus	30
Pyöräväylien kunnossapito	26
Pyöräväylien laatu	24
Päätöksenteko ja määrärahat	14
Pyöräpysäköinti	13
Pyöräteiden määrä ja rakentaminen	12
Opasteet ja merkinnät	10
Pyöräliikenteen erottaminen muusta liikenteestä	9
Pyöräilyn asema ja asenneilmapiiri	9
Muut	28

n=108: pienet kunnat n=54, pienet kaupungit n=33, keski-suuret kaupungit n=15, suuret kaupungit n=6.

TAULUKKO 8. Tärkeimmiksi koetut asiat pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi.

Muita kuin aiemmin mainittuja aiheita nousi esiin vielä 28 kunnalla. Asiat olivat väistämissääntöjen selkiyttäminen tielläliikkuville, kulkumuoto-osuuksien selvittäminen, poikihallinnollinen yhteistyö, pyöräilykampanjat- ja tapahtumat, uusien kaava-alueiden yhdistäminen entisiin keskukseen, pyöräilyn palkitseminen, kaikkien pyörällä liikkujien yhdenvertaisuuden turvaaminen, asukkaiden mielipiteiden kuuleminen, valtion aktiivinen osallisuus, sujuvat työmaan aikaiset pyöräliikennejärjestelyt ja pyöräilyolosuhteiden luominen sujuviksi, helpoiksi ja vaivattomiksi.

"Poikihallinnollinen yhteistyö eri toimialojen ja kolmannen sektorin kanssa."

-PIENI KUNTA

"Pyöräilykampanjat ja sosiaaliset pyöräilytapahtumat, mitkä kannustavat kuntalaisia liikkumaan."

-PIENI KUNTA

"Absoluuttisen nopeuden sijaan tärkeintä on pyöräilyn sujuvuus ja helppous. Ratkaisujen tulee olla toimivia kaikille käyttäjryhmille, mutta niiden tulee mahdollistaa suhteellisen nopea ja ennen kaikkea vaivaton tapa liikkua."

Pienet asiat merkitsevät paljon (reunakivet, pyöräpysäköinnin laatu ja sijainti, päällysteen kunto, jne.) Pääreittejä on syytä priorisoida, mutta on syytä huomata, että pyöräilijät usein valitsevat lyhyimmän reitin pääreitin linjauksesta riippumatta.”

-PIENI KAUPUNKI

- ”1. Pyöräliikenteen infrastruktuurin kehittäminen*
- 2. Pyöräpysäköinnin kehittäminen*
- 3. Pyörävyörien kunnossapito*
- 4. Sujuvat työmaan aikaset pyöräliikennejärjestelyt*
- 5. Pyöräilyn markkinointi”*

-SUURI KAUPUNKI

4.14.2 KOMMENTIT PYÖRÄILYN OLOSUhteista

Kyselyssä annettiin lopuksi kunnille mahdollisuus kommentoida mitä tahansa pyöräilyn olosuhteisiin liittyvää. Yhteensä 46 kuntaa vastasi tähän kysymykseen. Suurin osa kommenteista oli osoitettu johonkin tiettyyn kyselyn osa-alueeseen ja olivat kunnan omaa tilannetta kuvaavia, kuten ”aurausta parannettava”, ”hyvät olosuhteet, tosin pieniä puutteita esiintyy paikoin”, ”päällysteet voisivat olla paremmat”, ”alueellinen pyöräilyreitistö olemassa”, ”liityntäpysäköiden pyöräpaikoille olisi paikoin lisää tarvetta”, ”meillä ei pyöräilyyn ole toistaiseksi satsattu”, ”kehitettävää löytyy ja uusia pyöräteitä toivotaan” ja ”paljon olisi tehtävää, toisaalta täällä maaseudulla ei ole paljon rajoitteita vaan pyörällä päästään melkein mihin vaan”.

Useissa pienten kuntien vastauksissa tulikin esille, ettei maaseutumaisissa kunnissa koeta pyöräilyn olosuhteiden edistämistä tarpeelliseksi asutuksen hajanaisuuden ja vähäisen liikenteen vuoksi. Monissa pienissäkin kunnissa kuitenkin todettiin, että pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen paremmiksi olisi tarpeellista.

”Kunnassamme asuu paljon ikäihmisiä. Olemme pyrkineet parantamaan taajaman esteettömyyttä ja kevyen liikenteen mahdollisuuksia yleisesti. Pyöräily on mukana joukossa, mutta ei nouse erityisenä teemana esiin.”

-PIENI KUNTA

”Normaaliin pyöräilyyn olosuhteet ovat riittävät. Kouluille olisi hyvä olla hyvin hoidetut väylät, mutta meillä kouluille tulee paljon lapsia koulukyydeillä.”

-PIENI KUNTA

Monet kunnat kertoivat yksityiskohtaisesti kunnan pyöräilyä edistävästä toiminnasta ja useat peräänkuuluttivat myös valtion osallisuutta kuntien pyöräilyolosuhteiden edistämiseen yhteistyöllä.

"XXX:ssä on pyritty aktiivisesti pääsemään eroon kevyenliikenteen suunnittelusta, koska se on ollut haitallista pyöräliikenteen sekä ja-lankulun edistämiseksi, siksi pyöräliikennettä edistetään täysin omana kokonaisuutenaan ja on tehty omat suunnitteluohjeet. Toivottavaa olisi, että myös valtio siirtyisi edistämään pyöräliikennettä omana kokonaisuutenaan ja seuraavat suunnitteluohjeet olisi pyöräliikenteen ominaispiirteet tunnistava ohje... XXX:ssä panostetaan vuonna 2020 jo 19 miljoonaa vuodessa pyöräliikenteen infraan ja henkilöresurssejakin on tällä hetkellä 3-5 hlö laskentavasta riippuen täysipäiväisesti pyöräliikenteen parissa. Valtion tasolla resurssien olisi hyvä olla isommat kuin yksittäisissä kaupungeissa."

-SUURI KAUPUNKI

"Staten/trafikverket borde åtminstone satsa 50% i de nya cykelvägar som planerats byggas ut med landsvägarna. Vi har redan vägplan färdig för en 3km cykelväg bredvid en landsväg och kommunen är villig att satsa 50% i vägbygget om Trafikverket står för 50%."

-PIENI KUNTA

Parissa vastauksessa otettiin kantaa myös itse kyselyn rakenteeseen kuten, että kysely ei sovi pienen maalaiskunnan olosuhteisiin ja että sen sisältämät teknisen puolen kysymykset olivat liian vaikeita vastata, kun vastaaja oli liikunta-toimen henkilö. Muita palautteita tuli muun muassa liittyen pyöräilyn turvallisuuteen, kuten "jos pyöräilijä ei väistä, niin auton alle jää 100 % varmuudella" ja "paljon vaaranpaikkoja, kun sähköpyörillä aletaan menemään lujaa ja pyörätiet huonossa kunnossa". Eräs pienen kunnan vastaaja ei pitänyt pyöräilyn edistämistä todellisenä mahdollisuutena maaseutumaisessa kunnassa: "Pyöräilyn kehittäminen on ihastuttava ajatus, mutta realismi todennäköisesti torppaa".

Yhden keskisuuren kaupungin vastaaja oli pettynyt päättäjien asenteisiin ja toisessa pienessä kaupungissa taas pyöräily oli pyritty ottamaan huomioon käytännön suunnittelussa jo kauemmin:

"Pyöräilyn olosuhteita vaikea kehittää politikkojen vastentahtoisuuden ja resurssien niukkuuden vuoksi. Myöskään liikuntatoimiala ei pidä pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä tärkeänä, joten tekninen toimiala ei saa edes sieltä tukea."

-KESKISUURI KAUPUNKI

"Pyöräilyn olosuhteet ovat kokonaisuutena kaupungissamme suhteellisen hyvällä tasolla, vaikka erityisiä toimenpideohjelmia tms. ei ole aiheesta hirveän tarmokkaasti tuotettu. Käytännön suunnittelussa on pyritty kuitenkin pitkään ottamaan pyöräily huomioon, toki parannettavaa suunnittelussa ja toteutuksessa on aina."

-PIENI KAUPUNKI

POHDINTA

Matti Hirvonen, Pyöräilykuntien verkosto ry

Kuntien tärkeimmiksi kokemat asiat pyöräilyn kehittämisessä kuvaavat melko hyvin tilannetta ja todellisuutta, jossa tällä hetkellä eletään. Lähes kaikissa kunnissa koosta riippumatta on vielä puuttuvia yhteyksiä ja epäloogisuutta pyöräilyverkossa. Toiseksi tärkeimmäksi koettu asia turvallisuus taas on vahvasti sidoksissa pyörävylien laatuun ja kunnossapitoon, jotka ovat tarkeysjärjestyksessä seuraavina. Korkea laatutaso pyörävyillä on toistaiseksi saavutettu vasta muutamissa yksittäistapauksissa ja kokonaisvaltaisesti ei vielä yhdessäkään kunnassa. Toisaalta kunnossapidon ja sen sisältämän talvihoidon osalta on hyviä avauksia useissa kunnissa ja toimintamalleja olemassa, mutta ei vielä käytössä laajasti missään. Päätöksenteon ja määrärahojen merkitys nousi painokkaasti esille myös vapaissa kommentteissa, samoin strategisen työn ja edistämishojelmien merkitys. Pyöräpysäköinnin kehittämistarve korostuu isommissa kaupungeissa odotetusti.



5 MITÄ SELVITYS KERTOO PYÖRÄILYN ASEMASTA JA OLOSUHTEISTA SUOMESSA?

YHTEENVETO JA POHDINTA

Matti Hirvonen, *Pyöräilykuntien verkosto ry*

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys antaa hyvän kokonaiskuvan pyöräilyn tilasta Suomessa. Joukosta löytyy sekä lupaavia muutoksen tuulia että runsaasti parannettavaa. Pyöräilyn asema liikennepoliitikassa ja kuntien päätöksenteossa on jonkin verran parantunut vuoden 2010 selvityksen jälkeen. Pyöräilymyönteisten poliittisten päätösten määrä on yli kaksinkertaistunut, samoin kuin kehittämistyön selkärangana toimivat pyöräilyn edistämishjelmat, joita löytyy nyt neljäsosasta kuntaa. Merkittävä yksittäinen tulos tässä selvityksessä onkin, että pyöräilyn edistämishjelmissä näyttää olevan suuri vaikutus sekä pyöräilyn nykytilaan että kehittämisenäkymiin. Edistämishjelmissä on positiivinen korrelaatio suureen osaan kaikkein vaikuttavimmista pyöräilyn edistämistyön osa-alueista, kuten poliittiset päätökset, henkilöresurssit sekä pyöräilyn investoinnit. Myös asukkaiden myönteinen palaute pyöräilyn olosuhteista on todennäköisempää niissä kunnissa, joilla on edistämishjelma.

Suuria puutteita sekä pyöräilyn olosuhteissa että muussa edistämistyössä on edelleen paljon. Pyöräilyn seuranta on olematonta tai vain heikolla tasolla suurimmassa osassa kuntia. Tiedossa ei usein ole pyöräilyn kulkutapaosuutta, pyöräliikenteen määriä edes tärkeimmillä väylillä, asukkaiden mielipidettä, pyöräilyliikenteen määrää ja väylätyyppiä eikä pyöräpysäköintipaikkojen määrää, laatua ja käyttöastetta. Useissa raportoiduissakin tapauksissa luvut olivat vain arvioita. Tällaisessa tilanteessa kehittämistyö on vailla pohjaa ja pyöräilyn poliittinen painoarvo on olematon. On kuitenkin rohkaisevaa huomata, että on olemassa kuntia, jotka ovat jo kunnostautuneet seurantatyössä ja työn tulosten viestinnässä myös ulospäin kannustaen muita esimerkiksi.

Kokonaisvaltaiset pyöräilyn tyytyväisyyskyselyt ovat meillä Suomessa vielä melko uusi ilmiö, vaikka neljäsosa kunnista ilmoitti selvittävänsä tyytyväisyyttä olosuhteisiin jollain

tasolla. Säännöllinen ja tarpeeksi usein toistuva tyytyväisyyden selvittäminen on erittäin tärkeää, ja maailman johtavissa pyöräilykaupungeissa pyöräilijöiden tyytyväisyys eli käyttäjänäkökulma on nostettu kehittämistyössä etusijalle. Pyöräpysäköinnin kokonaistila kunnissa on korkeintaan tyydyttävä. Velvoite tai normi kaavatasolla ja rakennusjärjestyksessä laadukkaan pyöräpysäköinnin järjestämiseen on vielä melko harvinaista muualla kuin kaikkein suurimmissa kaupungeissa ja käytännön tilanne on niissäkin usein heikko. Nykytilanne on ristiriidassa pyöräilyn edistämistavoitteen ja asukkaiden mielipiteiden kanssa.

Pyöräilyn sujuvuudessa ja olosuhteiden laatutasossa riittää parannettavaa. Kunnat antoivat jopa huonompia arvosanoja sujuvuudelle kuin vuoden 2010 selvityksessä. Kuitenkin tiedetään, että moni vastanneista kunnista on samaan aikaan parantanut merkittävästi pyöräilyolosuhteiden laatua ja nostanut laatukriteereitään. Johtopäätös onkin, että kunnat itse ovat nostaneet riman korkeammalle ja vaativat itseltään aiempaa enemmän. Samalla paremmasta infrastruktuurista maistiaisista saaneet asukkaatkin odottavat sujuvampia pyöräliikennetapauksia. Sujuvuuteen liittyvä pyöräilyliikenteen kunnossapito ja talvihoito eivät vielä ole monessakaan kunnassa tavoitetasolla, mutta uusia menetelmiä ja tehostetun talvihoidon reittejä on pilotoitu muutamissa kunnissa menestyksekkäästi.

Pyöräilyinvestointien vuositaso on nykyisellään sekä kuntien että valtion asettamille kulkutapaosuuden kasvutavoitteille riittämätön. Rohkaisevaa on silti, että suositeltavaan yli 20 euron vuositason asukasta kohden ylittää pieni osa kunnista ja vähintään yksi kaikissa kuntakokoluokissa. Erityisenä esimerkkinä Helsinki on pääkaupunkina ja vuoden 2018 pyöräilykuntana näyttänyt suuntaa investointien osalta ja kaupunki on nostamassa pyöräilyinvestointien määrän 20 miljoonaan euroon vuodessa.

Kaupunkipyöräijärjestelmät ovat yleistyneet maailmalla viimeisen 10 vuoden aikana lähes räjähdysmäisesti. Sellaiset megatrendit kuin kaupungistuminen, digitalisaatio ja jakamistalous ovat olleet vahvasti myötävaikuttamassa kaupun-

kipyörien nousuun. Globaalissa ja Euroopan mittakaavassa kaupunkipyörät ovat menestystarinoita, jotka kiistatta ovat muuttaneet monia kaupunkia pyöräily-ystävällisemmiksi sekä tuoneet pyöräilyn ja matkaketjut eli kulkutapojen yhdistämisen lähes kaikkien asukkaiden ulottuville. Tämän selvityksen tulokset osoittavat, että kaupunkipyörät tekevät vahvasti tuloaan myös Suomessa, varsinkin isommissa kaupungeissa. Toisaalta monet pienemmätkin kaupungit ovat lähteneet ja lähdössä vähintään kokeilemaan, voisivatko kaupunkipyörät toimia palveluna myös pienemmällä paikkakunnalla. Nykyaikainen kaupunkipyöräjärjestelmä on ennen kaikkea palvelu kunnassa asuville, työssäkäyville, asioiville sekä matkailijoille, jonka ominaispiirteitä ovat muun muassa helppo ja ympärivuorokautinen saatavuus, käyttäjäystävällisyys ja käyttäjän tunnistaminen järjestelmän käyttäjäksi rekisteröitymisen tai luottokortin avulla.

Suomi on selvityksen perusteella polkemassa itseään pyöräilymaana eteenpäin, mutta päästäkseen täyteen vauhtiin täytyy löytyä myös halua tarttua pahimpiin puutteisiin, tahtoa lisätä pyöräilyn edistämisen resursseja niin kuntien kuin valtionkin osalta ja rohkeutta uusiin avauksiin. Tässä selvityksessä esiintyvät esimerkit ja tilastot voivat toimia kimmokkeena kunnille erilaisten pyöräilyn edistämistoimien suunnittelun aloittamiseen, auttamaan tunnistamaan omat vahvuudet tai antavat vähintään ajattelemisen aihetta.

TOTEUTUKSEN POHDINTA

Marianne Turunen, Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen uusin toteutus pohjautui paljon vuonna 2010 toteutetun ja vuonna 2011 julkaistun selvityksen pohjalle. Organisaatiot selvityksen taustalla pysyivät pääosin samoina, mutta työryhmän jäsenistä suurin osa vaihtui. Selvityksen toistettavuudessa auttoi edellisen selvityksen hyvä dokumentointi ja siihen osallistuneiden henkilöiden apu. Suunnittelussa, toteutuksessa ja raportoinnissa hyödynnettiin ison joukon asiantuntemusta, mikä onkin kuvattu tarkemmin tämän raportin alussa. Silti tässäkin selvityksessä on omat kehityskohtansa, jotka on hyvä huomioida mahdollisia tulevia selvityksiä suunniteltaessa.

Tästä selvitysraportista on jätetty kokonaan pois kyselylomakkeen osat ”Kuinka monta kilometriä (km) pyöräilyä kunnassanne on rakennettu keskimäärin vuosien 2009–2017 aikana kunnan vastuualueella?” ja ”Entä valtion vastuualueella (km)?” Aineistoa läpikäydessä huomattiin, että kysymys on voitu ymmärtää kahdella eri tavalla ja osa vastauksista olikin ilmoitettu kilometreinä keskimäärin vuodessa ja osa kilometreinä koko aikavälillä. Osasta vastauksia ei taas pystynyt kertomaan, kummalla tavalla vastaaja oli kysymyksen ymmärtänyt ja tämän vuoksi kysymyksen tulokset päätettiin jättää kokonaan raportoimatta. Kyselylomakkeessa havaittiin myös sellaisia pieniä parannuskohtia, jotka voidaan ottaa huomioon niin tämän selvityksen osalta johtopäätöksiä tehtäessä kuin mahdollisessa seuraavassa selvityksessä. Päällimmäisinä kehitysehdotuksina kyselylomakkeen osalta nousi tarpeiksi selkeämpi kyselyn rakenne vastaajille, mikä sisältäisi enemmän ”en osaa sanoa”-vaihtoehtoja ja selkeämmän tiedonannon siitä, onko kysymykseen pakko vastata. Näitä osa-alueita voidaan kehittää mahdollisia tulevia selvityksiä suunniteltaessa.

Bikenomics. 2016. Pyöräilyn taloustietoa päätöksenteon tueksi. Liikenneviraston ja ympäristöministeriön kävelyn ja pyöräilyn T&K -hanke. Helsinki: Navico Oy.

Borodulin, K., Jousilahti, P., Mäki-opas, T., Männistö, S., Valkeinen, H. & Wennman, H. 2018. Fyysinen aktiivisuus ja istuminen. Teoksessa P. Koponen, K. Borodulin, A. Lundqvist, K. Sääksjärvi & S. Koskinen (toim.) Terveys, toimintakyky ja hyvinvointi Suomessa: FinTerveys 2017 -tutkimus. Raportti 4/2018. Helsinki: Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos.

Henkilöliikennetutkimus 2016 (HLT). 2018. Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Helsinki: Liikennevirasto.

Husu, P., Sievänen, H., Tokola, K., Suni, J., Vähä-Ypyä, H., Mänttari, A. & Vasankari, T. 2018. Suomalaisten objektiivisesti mitattu fyysinen aktiivisuus, paikallaanolo ja fyysinen kunto. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2018/30. Helsinki: OKM.

Kuntaliitto. 2017a. Kaupunkien ja kuntien lukumäärät. Viitattu 26.3.2018. <https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat>.

Kuntaliitto. 2017b. Kuntajaot ja asukasluvut 2000–2018. Viitattu 29.6.2018. <https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/kaupunkien-ja-kuntien-lukumaarat>.

Kuntaliitto. 2017c. Ruotsin- ja kaksikieliset kunnat. Viitattu 26.3.2018. https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/2017-02-ruotsin-ja-kaksikieliset-kunnat_o.pdf.

Kuntaliitto. 2018. Kuntajakoselvitykset 2005–2018. Viitattu 28.3.2018. <https://www.kuntaliitto.fi/asiantuntijapalvelut/johtaminen-ja-kehittaminen/kuntaliitokset>.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013. Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2013. Helsinki: LVM.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Seuranta 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 33/2014. Helsinki: LVM.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2015. Liikennejärjestelmän esteettömyys. Yhteenveto säädöspohjasta, suunnitteluohjeista ja keskeisistä kehittämishaasteista. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 16/2015. Helsinki: LVM.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2018a. Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen. Liikenteen ilmastopoliittikan työryhmän väliraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2018. Helsinki: LVM.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2018b. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2018. Helsinki: LVM.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2018c. Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja. Helsinki: LVM.

Liikennevirasto. 2014. Jalankulku- ja pyörävylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Helsinki: Liikennevirasto.

Liikennevirasto. 2018. Liikkumisen ohjauksen valtionavustus. Viitattu 5.10.2018.
<https://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/suunnittelu/liikkumisen-ohjaus/liikkumisen-ohjauksen-valtionavustus#.W7c4o9P2paQ>

Luukkonen, T. & Vaismaa, K. 2013. Pyöräilyn lisääntymisen yhteys turvallisuuteen. Liikenneturvan selvityksiä 1/2013. Helsinki: Liikenneturva.

Maijala, H-M (toim.). 2011. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma.

PyöräKompassi. 2017. Pyöräilykuntien verkoston Matti Hirvosen sähköpostitiedonanto. Viitattu 24.4.2018.

Sainio, P., Stenholm, S., Valkeinen, H., Vaara, M., Heliövaara, M. & Koskinen, S. 2018. Fyysinen toimintakyky. Teoksessa P. Koponen, K. Borodulin, A. Lundqvist, K. Sääksjärvi & S. Koskinen (toim.) Terveys, toimintakyky ja hyvinvointi Suomessa: FinTerveys 2017 -tutkimus. Raportti 4/2018. Helsinki: Terveiden ja hyvinvoinnin laitos.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM). 2016. Terveiden ja hyvinvoinnin edistäminen ja eriarvoisuuden vähentäminen -kärkihanke. Hankesuunnitelma. Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistioita 50/2016. Helsinki: STM.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM). 2015. Istu vähemmän – voi paremmin! Kansalliset suositukset istumisen vähentämiseen. Sosiaali- ja terveysministeriön esitteitä 2015. Helsinki: STM.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM). 2013. Muutosta liikkeellä! Valtakunnalliset yhteiset linjaukset terveyttä ja hyvinvointia edistävään liikuntaan 2020. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 10/2013. Tampere: STM/OKM.

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM). 2010. Suositukset liikunnan edistämiseksi kunnissa. Sosiaali- ja terveysministeriön esitteitä 3/2010. Helsinki: STM.

Suomen virallinen tilasto (SVT). 2018. Väestön ennakkotilasto vuosineljänneksen lopussa 2017. Viitattu 4.6.2018. Helsinki: Tilastokeskus. http://www.stat.fi/til/vamuu/vamuu_2018-03-09_uut_001.htm.

Taloustutkimus. 2018. Pyöräilykansa suomalaiset. Pyöräliitto ja Pyöräilykuntien verkosto.

TEAvisari. 2017. Terveyttä edistävä liikunta kunnissa vuonna 2016. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 325. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma.

TEAvisari. 2018. Liikunta kunnan toiminnassa 2018. Viitattu 11.9.2018. https://teaviisari.fi/teaviisari/content/file/183/Liikunta_perustaulukot_2018

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2017. Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017. Helsinki: TEM

Valtioneuvosto. 2017. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Viitattu 26.6.2018.
[http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnitteluja_jarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet\(13419\)](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnitteluja_jarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet(13419)).

Valtioneuvosto. 2018a. Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 3/2018.
<http://tietokayttoon.fi/julkaisu?pubid=25902>.

Valtioneuvosto. 2018b. Maakunta- ja sote-uudistuksen yleisesittely. Viitattu 5.10.2018.
<https://alueuudistus.fi/uudistuksen-yleisesittely>

Valtioneuvosto. 2018c. Valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Viitattu 28.3.2018.
<http://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8059d525>.

World Health Organization. 2017. Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling. Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessment. Denmark: WHO.

World Health Organization. 2018a. Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. Switzerland: World Health Organization.

World Health Organization. 2018b. Physical activity. Viitattu 24.4.2018.
<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/en/>.

WSP Finland. 2017. Ilmastopaneelin suositteleman kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen terveysvaikutukset. HEAT-laskenta 29.6.2017. Pyöräliitto.

Ympäristöministeriö. 2017a. Pariisin ilmastopöytäkirja. Viitattu 26.6.2018.
<http://www.ym.fi/pariisi2015>.

Ympäristöministeriö. 2017b. Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 – Kohti ilmastoviisasta arkea. Ympäristöministeriön raportteja 21/2017. Helsinki: YM

Ympäristöministeriö. 2018. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusten 2016–2019 toteutuminen ja MAL-menettelyn vaikuttavuus Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla. Yhteenvedo. Ympäristöministeriö.

LIITTEET

Liite 1: Kyselylomake

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA

Tervetuloa vastaamaan Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyyn.

Kuntaliitto, Pyöräilykuntien verkosto ja KKI-ohjelma toteuttivat keväällä 2010 [Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa](#) -selvityksen. Tämän jälkeen pyöräilyn olosuhteissa on tapahtunut merkittäviä muutoksia ja selvitys uusitaan kevään 2018 aikana. Selvityksen avulla saadaan yleiskatsaus pyöräilyn olosuhteista Suomen kunnissa ja vertaillaan olosuhteissa tapahtuneita muutoksia. Tietoa pyöräilyn olosuhteista on vähän, joten toivomme, että pyrit vastaamaan jokaiseen kysymykseen.

Tässä kyselyssä termillä "pyöräily" tarkoitetaan:

- erillistä pyörätietä
- yhdistettyjä ja eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä
- pyöräkatuja
- pyöräkaistoja

Tässä kyselyssä termillä pyöräreitti tarkoitetaan pyöräväylien ja pyöräilyverkoston osana toimivien tie- ja katu yhteyksien muodostamaa reitistöä.

Tarvittaessa voit palata jatkamaan kyselyn täyttämistä. Klikkaamalla Tallenna ja jatka myöhemmin -painiketta siihen asti täyttämäsi vastaukset tallentuvat, ja voit palata kyselyyn sähköpostiin saamasi linkin kautta. Voit aina palata edelliselle sivulle muokkaamaan vastauksiasi painamalla alareunan Edellinen-painiketta. Viimeisellä sivulla oleva Lähetä vastaukset-painike lähettää lomakkeen lopullisesti ja tämän jälkeen et pääse enää muokkaamaan vastauksiasi.

Lähetämme kiitoksena vastaamisesta kaikille vastaajille Silja Line -etukortit! Vastaajien yhteystiedot pyydetään tätä varten viimeisellä sivulla.

Nyt voit aloittaa vastaamisen!

PYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN

Onko kunnassanne tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Minkälaisia poliittisia päätöksiä, kerro tarkemmin?

Onko kunnassanne pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava (erillinen tai osana esim. viisaan liikkumisen ohjelmaa)?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Jos vastasit edelliseen kyllä, niin millä tasolla ohjelma on hyväksytty?

- ☐ Lautakunnassa
- ☐ Valtuustossa
- ☐ Hallituksessa

Onko kuntanne pyöräilyn edistämishjelma tai vastaava:

- ☐ kunnan oma ohjelma. Minä vuonna viimeksi päivitetty?
- ☐ osana seudullista ohjelmaa. Minä vuonna viimeksi päivitetty?

PYÖRÄILYN RESURSSIT

Toimiiko kunnassanne nimetty pyöräilykoordinaattori tai vastaava viranhaltija?

- ☐ Kyllä, päätoimisena työnkuvana
- ☐ Kyllä, pyöräilyn edistäminen kuuluu osana työnkuvaa
- ☐ Ei

Onko kunnassanne pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Mitkä hallintokunnat kunnassanne käsittelevät pyöräilyasioita?

Edistääkö jokin/useampi yhdistys tai seura pyöräilyä kunnassanne?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Mikä yhdistys tai seura/ mitkä yhdistykset tai seurat?

PYÖRÄILYKARTAT JA REITTIOPPAAT

Onko kunnallanne pyöräilykarttaa?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Löytyykö pyöräilykartta Internetistä?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Onko kunnallanne Internetissä tai mobiililaitteilla toimiva pyöräilyn reittiopas (myös seudullinen reittiopas, esim. HSL) ?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Onko kunnassanne suunnitteilla pyöräilyn reittiopas?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

PYÖRÄPYSÄKÖINTI

Onko kunnalla velvoite/normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen:

- ☐ Rakennusjärjestyksessä?
- ☐ Kaavoissa?
- ☐ Rakennusluvista?
- ☐ Jossain muussa vaiheessa, missä?

Seurataanko kunnassanne pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Arvioidaanko kunnassanne pyöräpysäköinnin laatua säännöllisesti?

- ☐ Kyllä. Millä tavoin, kerro tarkemmin?
- ☐ Ei

Onko kunnalla tiedot pyöräpysäköintipaikoista:

- ☐ Tietokannassa
- ☐ Paperilla tai kuvatiedostoissa
- ☐ Paikkatietomuodossa
- ☐ Tietoja ei ole kerätty mihinkään
- ☐ Asukkaalle saatavilla ja/tai avoimena datana

Kommentteja kuntanne pyöräpysäköinnin olosuhteista:

KAUPUNKIPYÖRÄT

Kaupunkipyörä on yhteiskäyttöpyörä, jonka jokainen voi maksua vastaan lunastaa käyttöönsä

Onko kunnassanne jo käytössä:

- ☐ Asemalliset kaupunkipyörät
- ☐ Asemattomat kaupunkipyörät
- ☐ Molempia tukeva järjestelmä (hybridijärjestelmä)

Onko kunnassanne suunnitteilla:

- ☐ Asemalliset kaupunkipyörät
- ☐ Asemattomat kaupunkipyörät
- ☐ Molempia tukeva järjestelmä (hybridijärjestelmä)

Mitä suunnitelmia kunnallanne on koskien kaupunkipyöriä? Kerro lisää.

PYÖRÄILYN KULKUMUOTO-OSUUS

Onko pyöräilyn kulkumuoto-osuutta selvitetty kunnassanne?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Minä vuonna kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?

Kuinka monta prosenttia (%) kulkumuoto-osuus oli viimeisimmässä selvityksessä?

Minä ajankohtana vuotta kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?

- ☐ kevät
- ☐ kesä
- ☐ syksy
- ☐ talvi

Jos kunnassanne on tehty pyöräilybarometri, liikennebarometri tai muu vastaava tutkimus, niin mikä on julkaisun nimi ja julkaisuvuosi?

PYÖRÄILYN SEURANTA

Seurataanko kunnassanne pyöräiliikenteen määrää?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Millä eri tavoin pyöräilyn määrää seurataan?

- ☐ Säännölliset pistelaskennat käsin
- ☐ Pistelaskennat koneellisesti, monta laskentapistettä käytössä?
- ☐ Laajemmat liikennetutkimukset
- ☐ Jollain muulla tavalla, miten?

Kuinka monta laskentapistettä on ympärivuotisessa käytössä (lkm)?

Onko kunnassanne meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita?

- ☐ Kyllä. Minkälaisia, kerro tarkemmin?
- ☐ Ei

Miten pyöräilyn määrä on kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana kunnassanne?

- ☐ Lisääntynyt, arvio kuinka monta prosenttia (%) ?
- ☐ pysynyt ennallaan
- ☐ vähentynyt, arvio kuinka monta prosenttia (%) ?
- ☐ en osaa sanoa

PALAUTTEET JA KYSELYT

Kerätäänpö kunnassanne palautetta pyöräilyliikenteen olosuhteista/toimivuudesta?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Miten pyöräilyliikenteen olosuhteista/toimivuudesta kerätään palautetta?

Tehdäänpö kunnassanne kyselyjä tyytyväisyydestä pyöräilyliikenteen olosuhteisiin?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Kuinka usein kyselyjä tyytyväisyydestä pyöräilyliikenteen olosuhteisiin tehdään?

PYÖRÄILYN SUJUVUUS

Miten seuraavat pyöräilyyn liittyvät väittämät toteutuvat kunnassanne?

	Täysin eri mieltä			Täysin samaa mieltä	
	1	2	3	4	5
Pyörärettien viitoitus ja opasteet ovat kunnassanne hyvässä kunnossa	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa (muun muassa liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetusmahdollisuudet joukkoliikennevälineissä)	☐	☐	☐	☐	☐
Kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörärien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräily-yhteydet keskustaan ovat yhtenäiset ja laadukkaat	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräily-yhteydet keskustan lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin ovat hyvät	☐	☐	☐	☐	☐
Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään määrätietoisesti kehittämään kunnassa	☐	☐	☐	☐	☐
Käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi	☐	☐	☐	☐	☐

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET TALVELLA

Miten pyöräiliikenteen väylien pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa?

- ☐ Pyöräiliikenteen pääreitit hoidetaan pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut
- ☐ Pyöräiliikenteen pääreitit hoidetaan viereisen kadun luokituksen mukaan
- ☐ Pyöräiliikenteen pääreiteille on määritelty oma luokituksensa niiden merkittävyyden mukaan

Kuinka moneen luokkaan pyörätiet on jaettu talvikunnossapidon osalta

- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

Kunnan laatuvaatimukset pyöräilyn pääreittien talvihoidon/aurauksen osalta ovat riittävän hyvät (3 cm lähtökynnys ja aika klo 07 arkinen + vaatimus iltapäivän aurauksesta)?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Onko pyöräilyn pääreittien kunnossapitoa tehostettu uusien menetelmin (reittikohtainen aeraus, uudet hoitomenetelmät tms.)?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Kommentteja kuntanne pyöräilyverkoston talvikunnossapidosta:

PYÖRÄILYVERKOSTOON LIITTYVÄT MÄÄRÄLLISET KYSYMYKSET

Jos vastauksesi perustuu arvioon, laita lisäksi rasti ruutuun "Vastaus perustuu arvioon"

Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräväylistä on **pyöräiteitä**?

- ☐
- ☐ Vastaus perustuu arvioon

Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräväylistä on **pyöräkaistoja**?

- ☐
- ☐ Vastaus perustuu arvioon

Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräväylistä on **pyöräkatuja**?

- ☐
- ☐ Vastaus perustuu arvioon

Kuinka monta kilometriä (km) on kunnan ylläpitämiä pyöräväyliä, sisältäen myös pyöräilyyn tarkoitettut puistokäytävät ja ulkoilutiet?

- ☐
- ☐ Vastaus perustuu arvioon

Entä valtion ylläpitämiä pyöräväyliä (km)?

- ☐
- ☐ Vastaus perustuu arvioon

Kuinka monella kilometrillä (km) pyöräilyverkostosta on mopolla ajo sallittu?

☐

☐ Ei millään osalla

☐ Vastaus perustuu arvioon

Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyörävylistä on:

Jos vastauksesi perustuu arvioon, laita lisäksi rasti ruutuun "Vastaus perustuu arvioon"

valaistuja (katu- tai erillisvalaistus)?

☐

☐ Vastaus perustuu arvioon

talvikunnossapidon piirissä?

☐

☐ Vastaus perustuu arvioon

päällystettyjä

☐

☐ Vastaus perustuu arvioon

hiekkapintaisia?

☐

☐ Vastaus perustuu arvioon

PYÖRÄVÄYLIEN RAKENTAMINEN JA KUNNOSSAPITO

Jos vastauksesi perustuu arvioon, laita lisäksi rasti ruutuun "Vastaus perustuu arvioon"

Kuinka monta kilometriä (km) pyörävyliä kunnassanne on rakennettu keskimäärin vuosien 2009-2017 aikana **kunnan vastuualueella**?

☐

☐ Vastaus perustuu arvioon

Entä **valtion vastuualueella** (km)?

☐

☐ Vastaus perustuu arvioon

Kunnan pyöräilyn investointien ja markkinoinnin vuositaso?

☐

0 €/as/vuosi

☐

1-10 €/as/vuosi

☐

10-20 €/as/vuosi

☐

yli 20 €/as/vuosi

Kuinka paljon kunnassanne on käytetty määrärahoja keskimäärin vuosittain (€/vuosi) pyörävylien **kunnossapitoon** vuosina 2009-2017?

MUUT KYSYMYKSET

Minkälaiset asiat koet tärkeimmiksi pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi?

Muuta kommentoitavaa pyöräilyn olosuhteista:

Ollisitteko kiinnostuneita liittymään Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi, mikäli kuntanne ei ole vielä mukana? (katso www.poljin.fi)

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

VASTAAJAN TIEDOT

Ammattinimike kunnassa: *

Nimi:

Viraston/osaston osoite:

Sähköposti:

Puhelinnumero:

Paljonko pyöräilet vuodessa?

- ☐ alle 100 km
- ☐ 100-500 km
- ☐ 500-2000 km
- ☐ yli 2000 km

Haluatteko vastaanottaa Silja Line -etukortin? *

- ☐ Kyllä kiitos.
- ☐ Ei kiitos tällä kertaa.

Liite 2: Kyselylomake (ruotsiksi)

CYKELTRAFIKEN I FINLANDS KOMMUNER

Välkommen att besvara enkäten om Cykeltrafiken i Finlands kommuner.

Kommunförbundet, Pyöräilykuntien verkosto och programmet I form för livet (IFL) genomförde under våren 2010 utredningen [Cykeltrafiken i Finlands kommuner](#) (på finska). Därefter har det skett stora förändringar inom cykeltrafiken och utredningen görs på nytt under våren 2018. Med hjälp av utredningen får man en översikt över cykeltrafiken i Finlands kommuner och kan jämföra förändringarna som skett inom den. Informationen om cykeltrafiken är knapphändig, så vi önskar att ni försöker svara på varje fråga, men vid behov kan ni hoppa över sådana frågor som inte berör er kommun.

I den här enkäten avser termen "cykelbana":

- separata cykelvägar
- kombinerade gång- och cykelvägar
- cykelgator
- cykelfält

I den här enkäten avser man med termen cykelled sådana leder som utgörs av väg- och gatumät som fungerar som en del av cykelbanor och cykelvägar.

Vid behov kan du avbryta och fortsätta svara på enkäten vid ett senare tillfälle. Genom att klicka på knappen Spara och fortsatt senare sparas alla de svar som du redan har fyllt i och du kan vid ett senare tillfälle fortsätta svara på enkäten genom att klicka på länken som skickades till dig per e-post. Du kan alltid gå tillbaka till föregående sida för att redigera dina svar genom att trycka på knappen Föregående längst ned. När du klickar på knappen Skicka svaren på sista sidan, skickas enkäten in slutgiltigt och därefter kan du inte längre redigera dina svar.

Som tack för hjälpen med att besvara enkäten, skickar vi en Silja Line-förmånskupong till alla respondenter! Med anledning av detta ombes respondenterna att lämna sina kontaktuppgifter på sista sidan.

Nu kan du besvara enkäten!

Är er kommuns program för främjande av cykling eller motsvarande:

- ☐ kommunens eget program. Vilket år senast uppdaterat?
- ☐ en del av den regionala programmen. Vilket år senast uppdaterat?

UTVECKLING AV CYKELTRAFIKEN

Har kommunen fattat politiska beslut för att främja cykeltrafik under de senaste fem åren?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Hurdana politiska beslut? Beskriv detaljerat.

Finns det i er kommun något program, en strategi eller annat motsvarande för att främja cykling (fristående eller som en del av t.ex. ett klokt resande-program)?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Om ja, på vilken nivå har programmet godtagits?

- ☐ Kommunförvaltningen
- ☐ Kommunfullmäktige
- ☐ Kommunstyrelsen

..

RESURSER FÖR CYKLING

Finns det en utsedd cyklingskoordinator eller motsvarande befattningshavare i er kommun?

- ☐ Ja, som huvudsaklig arbetsbeskrivning
- ☐ Ja, främjande av cykling omfattas av arbetsbeskrivningen
- ☐ Nej

Har kommunen en arbetsgrupp för behandlingen av ärenden som gäller cykeltrafik?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Vilka förvaltningar behandlar kommunens cykelärenden?

Finns de någon eller flera sammanslutningar eller föreningar som främjar cykling i er kommun?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Vilken/vilka sammanslutningar eller föreningar?

CYKELKARTOR OCH CYKELLEDSGUIDER

Har kommunen en cykelkarta?

- ☐ Ja
☐ Nej

Finns cykelkarta på webben?

- ☐ Ja
☐ Nej

Har er kommun en webbaserad eller mobil cykelledsguide (även regionala ruttguider, t.ex. HRT)?

- ☐ Ja
☐ Nej

Har kommunen planer på att skapa en ruttplanerare för cyklister

- ☐ Ja
☐ Nej

CYKELPARKERING

Har kommunen en skyldighet/som norm att ordna cykelparkering:

- ☐ i byggnadsordningen?
☐ i planerna?
☐ i bygglagen?
☐ i något annat skede, vilket?

Följer ni i er kommun regelbundet upp hur mycket cykelparkeringarna används?

- ☐ Ja
☐ Nej

Utvärderar ni i er kommun regelbundet kvaliteten på cykelparkeringen?

- ☐ Ja. På vilket sätt? Berätta mer.
☐ Nej

Har kommunen informationen om cykelparkeringsplatserna:

- ☐ i en databas?
☐ på papper eller i bildfiler?
☐ i platsdataformat?
☐ Informationen har inte samlats någonstans.
☐ som data som öppen och/eller tillgänglig för invånarna?

Kommentarer kring cykelparkeringarna i kommunen:

STADSCYKLAR

Stadscyklar är cyklar som används gemensamt, som alla mot en avgift kan låna för egen användning.

Har ni i er kommun redan i bruk:

- ☐ stationer med stadscyklar?
☐ stationslösa stadscyklar?
☐ ett system som stödjer båda (hybridsystem)?

Planerar ni i er kommun att ta i bruk:

- ☐ stationer med stadscyklar?
☐ stationslösa stadscyklar?
☐ ett system som stödjer båda (hybridsystem)?

Vilka planer har er kommun gällande stadscyklar? Berätta mer.

CYKELÅKNINGENS ANDEL SOM TRANSPORTFORM

Har cykelåkningens andel som transportform utretts i kommunen (finns i allmänhet i trafiksystemplanen)?

- ☐ Ja
☐ Nej

Hur många procent (%) utgjorde cykelåkningens andel som transportform i senaste utredning?

Vilket år har cykelåkningens andel som transportform senast utretts?

Vilken tid på året utreddes cykelåkningens andel senast?

- ☐ vår
☐ sommar
☐ höst
☐ vinter

Om det i er kommun har genomförts en cykelbarometer, trafikbarometer eller annan motsvarande undersökning, vad heter publikationen och vilket år publicerades den?

UPPFÖLJNING AV CYKELTRAFIK

Följer ni i er kommun upp volymen cykeltrafik?

- ☐ Ja
☐ Nej

Hur följs cykeltrafikens volym upp?

- ☐ Regelbundna, manuella punktberäkningar.
☐ Maskinell punktberäkning – hur många beräkningspunkter tillämpas?
☐ Mera omfattande trafikutredningar
☐ Något annat sätt, vilket?

Hur många beräkningspunkter (ant.) används året runt?

Finns det något pågående utvecklingsprojekt kring uppföljningen av cykeltrafiken i kommunen?

- ☐ Ja. Hurdana, beskriv detaljerat?
☐ Nej

Hur har cykeltrafiken utvecklats under de senaste 10 åren?

- ☐ ökat, uppskatta hur många procent (%)?
☐ ingen förändring
☐ minskat, uppskatta hur många procent (%)?
☐ vet inte

ÅTERKOPPLING OCH UNDERSÖKNINGAR

Samlar ni i er kommun in återkoppling beträffande cykelledernas förhållanden/funktion?

- ☐ Ja
☐ Nej

Hur samlar ni in återkoppling beträffande cykelledernas förhållanden/funktion?

Genomför ni i er kommun undersökningar om nöjdhet beträffande cykeltrafiken?

- ☐ Ja
☐ Nej

Hur ofta genomförs undersökningarna om nöjdhet beträffande cykeltrafik?

CYKELTRAFIKENS SMIDIGHET

Hur uppfylls följande påståenden i kommunen?

	Helt av annan åsikt			Helt av samma åsikt	
	1	2	3	4	5
Kommunens cykelrutter har braskyltning och vägvisning.	☐	☐	☐	☐	☐
Cykeltrafiken är jämställd med övriga trafikformer.	☐	☐	☐	☐	☐
Det är lätt att göra cykelåkande till en del av resan med kollektivtrafiken (bland annat anslutningsparkering och möjlighet att ta med cykeln på kollektivtransportmedel).	☐	☐	☐	☐	☐
I planeringen fäster kommunen vikt vid ett tillräckligt utbud av parkeringsmöjligheter för cyklar.	☐	☐	☐	☐	☐
Det finns goda cykelförbindelser till skolorna.	☐	☐	☐	☐	☐
Cykelförbindelsema till centrum är sammanhängande och håller hög kvalitet.	☐	☐	☐	☐	☐
Cykelförbindelsema genom centrum är sammanhängande och håller hög kvalitet.	☐	☐	☐	☐	☐
Cykelförbindelsema till de viktigaste kommersiella tjänsterna samt till fritidsaktiviteter är bra.	☐	☐	☐	☐	☐
I kommunen strävar man målmedvetet efter att utveckla cykelförhållandena.	☐	☐	☐	☐	☐
Enligt användarfeedbacken upplever kommuninvånarna att cykelförhållandena är goda.	☐	☐	☐	☐	☐

CYKELFÖRHÅLLANDEN VINTERTID

Hur beaktas cykeltrafikens huvudrutter i vinterunderhållet?

- ☐ Cykeltrafikens huvudrutter underhålls huvudsakligen enligt samma kriterier som gator med högsta underhållsklass
- ☐ Cykeltrafikens huvudrutter underhålls i enlighet med den intilliggande gatans underhållsklass
- ☐ Cykeltrafikens huvudrutter har en egen klassificering enligt deras betydelse

I hur många klasser har cykelbanorna delats in för vinterunderhållet?

- ☐ 2
☐ 3
☐ 4

Kommunens kvalitetskrav beträffande vinterunderhåll/plogning av de huvudsakliga cykelbanorna är tillräckligt bra (start vid 3 cm och tiden kl. 07.00 på vardagar + krav om plogning på eftermiddagen).

- ☐ Ja
☐ Nej

Har underhållet av de huvudsakliga cykelbanorna effektiviserats med nya metoder (cykelbanespecifik plogning, nya underhållsmetoder e.d.)?

- ☐ Ja
☐ Nej

Kommentarer om vinterunderhållet av cykelnätet i er kommun:

KVANTITATIV FRÅGOR BETRÄFFANDE CYKELNÄTET

Om ditt svar är en uppskattning, kryssa dessutom i rutan Svaret är en uppskattning.

Hur många procent (%) av er kommuns cykelbanor är **cykelvägar**?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Hur många procent (%) av er kommuns cykelbanor är **cykelfält**?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Hur många procent (%) av er kommuns cykelbanor är **cykelgator**?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Hur många kilometer (km) är cykelbanor som underhålls av kommunen, inklusive parkgångar och motionsvägar avsedda för cykling?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Och andelen cykelbanor som staten underhåller (i km)?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

På hur många kilometer (km) av cykelnätet är det tillåtet att köra med moped?

☐

☐ Ingen del

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Hur många procent (%) av kommunens cykelbanor är:

Om ditt svar är en uppskattning, kryssa dessutom i rutan Svaret är en uppskattning

belysta (gatubelysning eller separat belysning)?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

omfattas av vinterunderhållet?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

asfalterade?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

sandbelagda?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

BYGGANDE OCH UNDERHÅLL AV CYKELBANOR

Om ditt svar är en uppskattning, kryssa dessutom i rutan Svaret är en uppskattning.

Hur många kilometer (km) cykelbanor har man i er kommun i genomsnitt byggt mellan åren 2009–2017 på **kommunens ansvarsområde**?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Och på **statens ansvarsområde** (km)?

☐

☐ Svaret är en uppskattning

Den årliga nivån på investeringar i och marknadsföring av cykelåkande?

☐

0 €/inv./år

☐

1-10 €/inv./år

☐

10-20 €/inv./år

☐

mer än 20 €/inv./år

Hur mycket anslag har man i er kommun i genomsnitt använt (euro/år) till underhåll av cykelbanor under åren 2009–2017?

ANDRA FRÅGOR

Vad anser du att är viktigast för utvecklingen av cykelförhållandena?

Andra kommentarer om cykelförhållandena:

Finns det intresse att gå med i nätverket för cykelkommuner (Pyöräilykuntien verkosto ry), om kommunen inte redan är medlem (se www.poljin.fi)?

- ☐ Ja
☐ Nej

INFORMATION OM UPPGIFTSLÄMNAREN

Yrkesbeteckning i kommunen: *

Namn:

Ämbetsverkets/avdelningens adress

E-post:

Telefonnummer:

Hur mycket cyclar du årligen?

- ☐ under 100 km
☐ 100-500 km
☐ 500-2000 km
☐ över 2000 km

Vill ni ha en Silja Line-förmånskupong? *

- ☐ Ja, tack.
☐ Nej, tack, inte den här gången.

Arvoisa vastaanottaja,

Pyydämme teitä ystävällisesti välittämään tämän sähköpostin **kunnassanne pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle**, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (tekninen osasto). Kyseessä on Pyöräilyn olosuhde -selvitys, joka toteutetaan nyt toista kertaa yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Pyöräilykuntien verkoston sekä usean eri ministeriön ja arkiliikkumisen olosuhdetahojen asiantuntijoista koostuvan TEHYLI -olosuhderyhmän kanssa. Kyselyn toteuttaminen on osa Liikenne- ja viestintäministeriön Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteitä ja tutkimuksen tuloksia hyödynnetään valtakunnallisesti pyöräilyn kehittämiseksi. Tulosten yhteenveto lähetetään kaikille vastaajille. Voitte tutustua vuonna 2010 toteutettuun edelliseen selvitykseen täällä.

Hyvä kunnan pyöräilyn olosuhteista vastaava,

Kyselyn vastaamiseen menee aikaa noin 30 minuuttia. Vastaathan kyselyyn 9.4.2018 mennessä. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja vastaajien henkilöllisyyttä ei yhdistetä vastauksiin. Mikäli kyselyn aikana herää mieleesi kysymyksiä, otathan ystävällisesti yhteyttä Kunnossa kaiken ikää -ohjelman ohjelmakoordinaattori Tanja Onatsuun (p. 0405880263, tanja.onatsu@likes.fi). Vastaa kyselyyn klikkaamalla alla olevaa linkkiä. Jos linkki ei aukea, kopioi se selaimen osoiteriville.

Siirry kyselyyn

Kiitoksena kyselyyn vastaamisesta voit kyselyn viimeisessä kohdassa jättää yhteystietosi, niin lähetämme sinulle Silja Line -etukortin.

Yhteistyöstä kiittäen,

Erja Metsäranta
rakennusneuvos, TEHYLI -olosuhderyhmän puheenjohtaja

Terhi Päivärinta
johtaja, opetus ja kulttuuri, Suomen Kuntaliitto

Matti Hirvonen
toiminnanjohtaja, Pyöräilykuntien verkosto

Bästa mottagare,

Vi ber er förmedla detta e-postmeddelande till **den person som är ansvarig för cykeltrafiken inom er kommun**, till exempel trafikplaneraren (tekniska avdelningen). Det är fråga om utredningen Cykeltrafiken i Finlands kommuner, som nu genomförs för andra gången i samarbete med Finlands Kommunförbund, Pyöräilykuntien verkosto samt flera olika ministerier och styrgruppen för hälso- och välfärdsfrämjande motion TEHYLI. Undersökningsresultaten utnyttjas i utveckling av cyklingen på ett riksomfattande plan och en sammanfattning av resultaten skickas till samtliga respondenter. Ni kan bekanta er med den föregående utredningen, som genomfördes år 2010, här.

Bästa ansvarsperson för kommunens cykeltrafik,

Det tar cirka 30 minuter att besvara enkäten. Vänligen besvara enkäten senast 9.4.2018. Svaren behandlas konfidentiellt och respondenternas identitet går inte att koppla till svaren. Om det under enkäten uppstår några frågor, kan du kontakta programkoordinator Tanja Onatsu på programmet I form för livet (tanja.onatsu@likes.fi, 0405880263). Besvara enkäten genom att klicka på länken nedan. Om länken inte öppnas, kan du kopiera den till webbläsarens adressfält.

Klicka här

I sista delen av enkäten kan du lämna dina kontaktuppgifter, så skickar vi en Silja Line-förmånskupong till dig som tack för att du besvarade enkäten.

Med tack för samarbetet,

Erja Metsäranta
byggnadsråd, ordförande för intressegruppen TEHYLI

Terhi Päivärinta
chef, undervisning och kultur, Finlands Kommunförbund

Matti Hirvonen
verksamhetsledare, Pyöräilykuntien verkosto

Hyvä pyöräilykuntien verkoston jäsen,

Pyydämme teitä ystävällisesti vastaamaan Pyöräilyn olosuhde -kyselyyn, joka toteutetaan nyt toista kertaa yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Pyöräilykuntien verkoston sekä usean eri ministeriön ja arkiliikkumisen olosuhdetahojen asiantuntijoista koostuvan TEHYLI -olosuhderyhmän kanssa. Kyselyn toteuttaminen on osa Liikenne- ja viestintäministeriön Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman toimenpiteitä ja tutkimuksen tuloksia hyödynnetään valtakunnallisesti pyöräilyn kehittämiseksi. Tulosten yhteenveto lähetetään kaikille vastaajille. Voitte tutustua vuonna 2010 toteutettuun edelliseen selvitykseen täällä.

Kyselyn vastaamiseen menee aikaa noin 30 minuuttia. Vastaathan kyselyyn 9.4.2018 mennessä. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja vastaajien henkilöllisyyttä ei yhdistetä vastauksiin. Mikäli kyselyn aikana herää mieleesi kysymyksiä, otathan yhteyttä Kunnossa kaiken ikää -ohjelman ohjelmakoordinaattori Tanja Onatsuun (tanja.onatsu@likes.fi, 0405880263). Vastaa kyselyyn klikkaamalla alla olevaa linkkiä. Jos linkki ei aukea, kopioi se selaimen osoiteriville.

Mikäli ette osaa itse vastata kyselyyn pyydämme teitä ystävällisesti välittämään tämän sähköpostikyselyn **kunnassanne pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle**, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (tekninen osasto).

Kiitoksena kyselyyn vastaamisesta voit kyselyn viimeisessä kohdassa jättää yhteystietosi, niin lähetämme sinulle Silja Line -etukortin.

Siirry kyselyyn

Yhteistyöstä kiittäen,

Erja Metsäranta
rakennusneuvos, TEHYLI -olosuhderyhmän puheenjohtaja

Terhi Päivärinta
johtaja, opetus ja kulttuuri, Suomen Kuntaliitto

Matti Hirvonen
toiminnanjohtaja, Pyöräilykuntien verkosto

Bästa medlem i Pyöräilykuntien verkosto,

Vi ber er att besvara enkäten Cykeltrafiken i Finlands kommuner, som nu genomförs för andra gången i samarbete med Finlands Kommunförbund, Pyöräilykuntien verkosto samt flera olika ministerier och styrgruppen för hälso- och välfärdsfrämjande motion TEHYLI. Undersökningsresultaten utnyttjas i utveckling av cyklingen på ett riksomfattande plan och en sammanfattning av resultaten skickas till samtliga respondenter. Ni kan bekanta er med den föregående utredningen, som genomfördes år 2010, här.

Det tar cirka 30 minuter att besvara enkäten. Vänligen besvara enkäten senast 9.4.2018. Svaren behandlas konfidentiellt och respondenternas identitet går inte att koppla till svaren. Om det under enkäten uppstår några frågor, kan du kontakta programkoordinator Tanja Onatsu på programmet I form för livet (tanja.onatsu@likes.fi, 0405880263). Besvara enkäten genom att klicka på länken nedan. Om länken inte öppnas, kan du kopiera den till webbläsarens adressfält.

Om inte ni själv kan besvara enkäten, ber vi er förmedla detta e-postmeddelande till **den person som är ansvarig för cykeltrafiken inom er kommun**, till exempel trafikplaneraren (tekniska avdelningen).

I sista delen av enkäten kan du lämna dina kontaktuppgifter, så skickar vi en Silja Line-förmånskupong till dig som tack för att du besvarade enkäten.

Klicka här

Med tack för samarbetet

Erja Metsäranta
byggnadsråd, ordförande för intressegruppen TEHYLI

Terhi Päivärinta
chef, undervisning och kultur, Finlands Kommunförbund

Matti Hirvonen
verksamhetsledare, Pyöräilykuntien verkosto



Kunnossa kaiken ikää -ohjelma
Lutakonaukio 1
40100 Jyväskylä
www.kkiohjelma.fi

ISBN painettu 978-951-790-464-3
ISBN verkkojulkaisu 978-951-790-465-0
ISSN painettu 0357-2498
ISSN verkkojulkaisu 2342-4788