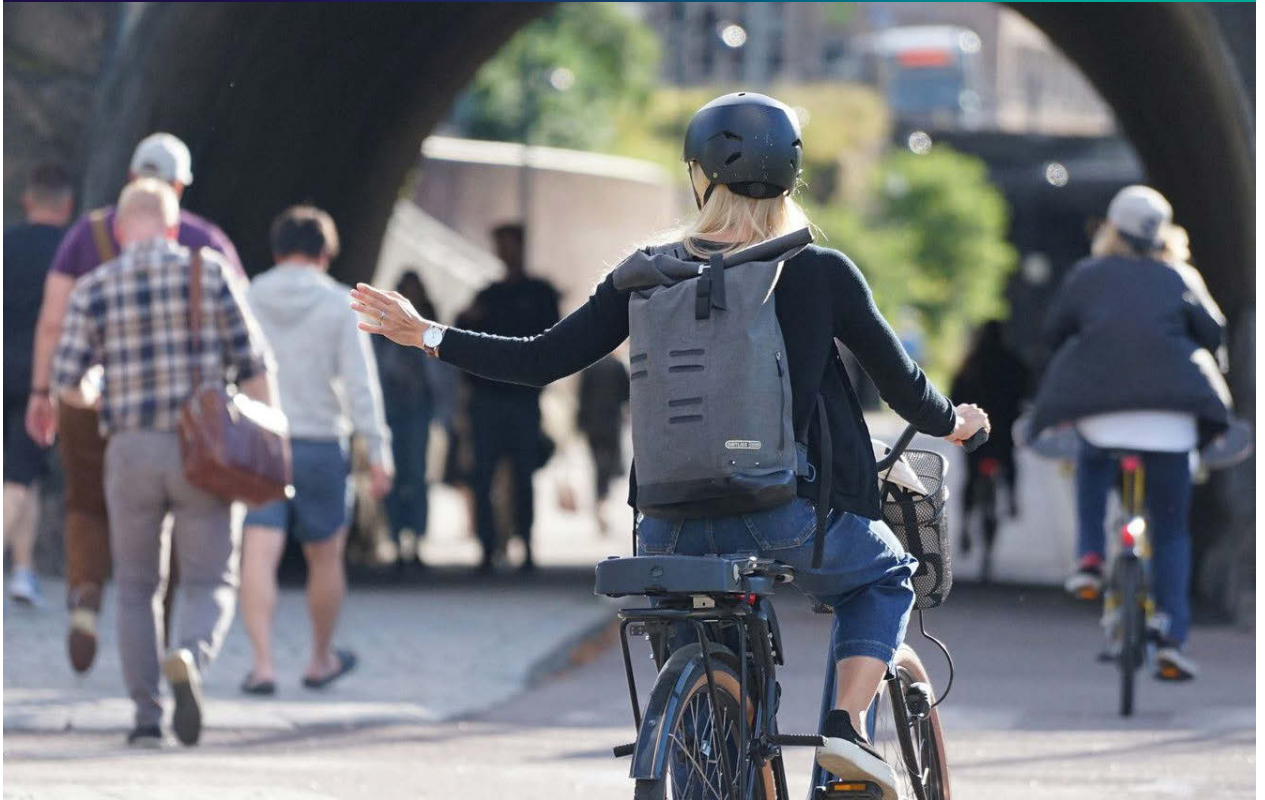


Marianne Turunen (Toim.)



Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023

MARIANNE TURUNEN
(TOIM.)

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023

OPETUS- JA
KULTTUURIMINISTERIÖ

Likes
by jamk

 PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

 LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

jamk | Jyväskylän
ammattikorkeakoulu

JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN JULKAISUJA
332

Sarjan vastaava toimittaja • Teemu Makkonen

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA 2023

Marianne Turunen (Toim.)

Kannen ja sisäsivujen kuvat • Martti Tulenheimo
Ulkoasu • Jamk / Pekka Salminen
Taitto ja paino • Punamusta Oy • 2023

ISBN 978-951-830-730-6 (PDF)
ISSN 1456-2332

KUSTANTAJA

Jyväskylän ammattikorkeakoulu
www.jamk.fi/julkaisut
[sarjajulkaisut\(a\)jamk.fi](mailto:sarjajulkaisut(a)jamk.fi)

©2023

Tekijät & Jyväskylän ammattikorkeakoulu



Tämä teos on lisensoitu Creative Commons
Nimeä -4.0 Kansainvälinen -lisenssillä

SISÄLLYS

KIRJOITTAJAT.....	7
ASiantuntijaryhmä	7
TIIVISTELMÄ.....	9
SAMMANFATTNING.....	10
ABSTRACT.....	11
LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTO TRAFICOMIN ALKUSANAT	13
KÄSITTEET	15

JOHDANTO

Marianne Turunen & Harto Hakonen

1 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TOTEUTTAMINEN	20
1.1 Selvityksen taustoitus.....	20
1.2 Aineistonkeräys ja menetelmät	21
1.3 Kunnat.....	22
1.4 Vastaajat kunnissa.....	27

TULOKSET

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

2 POLIITTINEN TAHTOTILA JA EDISTÄMISOHJELMAT KUNNISSA	30
--------------------------------------------------------------------	-----------

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

3 PYÖRÄILYÄ EDISTÄVÄT TAHOT JA YHTEISTYÖ KUNNISSA.....	44
---------------------------------------------------------------	-----------

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

4 PYÖRÄILYVIESTINTÄ JA -PALVELUT KUNNISSA.....	52
-------------------------------------------------------	-----------

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

5 PYÖRÄPYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMINEN KUNNISSA.....	64
-------------------------------------------------------	-----------

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi
**6 PYÖRÄLIIKENTEEEN SEURANTA JA PALAUTTEIDEN KERÄÄMINEN
KUNNISSA.....71**

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi
7 PYÖRÄLIIKENTEEEN SUJUUVUUS JA SUUNNITTELU KUNNISSA.....84

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi
8 PYÖRÄILYN TALVIOLOSUHTEET JA KUNNOSSAPITO KUNNISSA98

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen,
Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi
**9 PYÖRÄLIIKENTEEEN VÄYLÄT JA NIIDEN RAKENTAMINEN
KUNNISSA..... 108**

SUOSITUKSET

Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi
**10 TOIMINTASUOSITUKSET PYÖRÄILYN OLOSUHTEIDEN
EDISTÄMISEKSI 124**

LIITTEET 134

Liite 1. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselylomake suomeksi...134

Liite 2. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselylomake ruotsiksi153

KIRJOITTAJAT

Marianne Turunen, tutkija, Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Likes

Harto Hakonen, tilastoasiantuntija, Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Likes

Matti Hirvonen, toiminnanjohtaja, Pyöräilykuntien verkosto

Martti Tulenheimo, erityisasiantuntija, Pyöräilykuntien verkosto

Sanna Ojajarvi, kehittämisspäällikkö, Pyöräilykuntien verkosto

Virpi Ansio, erityisasiantuntija, liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Kati Hyvärinen, erityisasiantuntija, liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Antti Rahiala, erityisasiantuntija, liikenne- ja viestintävirasto Traficom

ASIAANTUNTIJARYHMÄ

Hanna-Maria Urjankangas, erityisasiantuntija, liikenne- ja viestintäministeriö

Kati Lehtonen, johtava tutkija, Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Likes

Tanja Onatsu, ohjelmakoordinaattori, Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Fiksusti kouluun- ja Liikkuva aikuinen -ohjelmat

Maija Rekola, asiantuntija, Väylävirasto

Johanna Vilkuna, kehittämisspäällikkö, Kuntaliitto

TIIVISTELMÄ

Marianne Turunen (toim.)

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023

Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja, 332

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys kuvaa kuntien pyöräiliikenteen olosuhteiden ja edistämisen tilaa sekä trendiä. Raportissa esitetään tulokset uusimmasta kyselytutkimuksesta, jonka aineistonkeruu tehtiin maaliskuussa 2023. Lisäksi tarkastellaan muutoksia vuosien 2010, 2018 ja 2023 kyselyaineistojen välillä. Kyselylomake lähetettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin (n = 293), joista 43 prosenttia (n = 127) vastasi kyselyyn.

Pyöräilyn edistäminen kuntien poliittisessa päätöksenteossa ja strategisissa toimissa on yleistynyt. Pyöräilyn edistämishjelmat yleistyivät 2,6-kertaisesti viimeisimpien selvitysten välillä. Kuntakohtaisten pyöräilyn edistämishjelmien tekeminen oli yhteydessä muun muassa pyöräilyn olosuhteiden arviointiin kouluissa, kulkumuoto-osuuden selvittämiseen sekä pyöräiliikenteen olosuhteiden talvikunnossapidon hyvään tasoon pienissä kaupungeissa ja kunnissa ($p < 0,05$). Seutukohtaisilla edistämishjelmilla ei havaittu olevan samanlaista yhteyttä.

Kuntien välillä oli selkeitä eroja pyöräilyn olosuhteissa ja edistämisessä, mutta erot ovat kaventuneet. Kuudessa Suomen suurimmassa kaupungissa pyöräilyä edistettiin monella tapaa jo vuonna 2018. Vuoteen 2023 mennessä suuri osa keskisuurista kaupungeista nousi pyöräilyn edistämistoimissaan suurten kaupunkien tasolle. Vuoden 2023 keväällä kehittyvimpään kuntaluokkaan kuuluivat pienet kaupungit. Pyöräiliikenteeseen liittyvä seuranta ja tietoon perustuva arviointi olivat kunnissa harvinaisia, kuten huomattiin jo vuoden 2018 selvityksessä.

Resurssit ja tarpeet ovat erilaiset eri kokoisissa kunnissa, mutta omia mahdollisuuksiaan edistää pyöräilyä on mahdollisuus miettiä kunnan koosta riippumatta. Valtion tuki ja rahoitus kuntien pyöräiliikenteen olosuhteiden kehittämiseen on tärkeää. Kuntien tulee puolestaan turvata riittävät resurssit, toteuttaa olosuhteiden arviointia sekä vahvistaa moniammatillista yhteistyötä.

Avainsanat: pyöräily, kunnat, liikennejärjestelmät, poliittinen päätöksenteko, kehityshjelmat, kuntasuunnittelu, pyörätiet, pyöräilyreitit, kaupunkipyörät, talvikunnossapito

SAMMANFATTNING

Marianne Turunen (redaktör)

Cykelförhållandena i Finlands kommuner 2023

Jyväskylän yrkeshögskola publikationer, 332

Utredningen om Cykelförhållandena i Finlands kommuner beskriver trenderna för cykeltrafiken samt hur den främjas och förhållandena för den i kommunerna. I denna rapport presenteras resultaten från den senaste enkätundersökningen, vars datainsamling genomfördes i mars–april 2023. Dessutom granskas förändringarna i enkätmaterialiet för 2010, 2018 och 2023. Enkäten skickades till alla kommuner i Fastlandsfinland ($n = 293$), varav 43 procent ($n = 127$) svarade på enkäten.

Främjandet av cykling har blivit vanligare i kommunernas politiska beslutsfattande och strategiska åtgärder. Program för att främja cyklingen blev 2,6 gånger vanligare mellan de senaste rapporterna. De kommunala programmen för främjande av cyklingen hade samband bland annat med utvärdera cykelförhållandena i skolorna, utredning av trafikform andelen och en god nivå av vinterunderhållet av cykeltrafikförhållande i små städer och kommuner ($p < 0,05$). För de regionspecifika cykelfrämjande programmen observerades inga liknande samband.

Det fanns tydliga skillnader mellan kommuner gällande förhållanden och främjande av cykling, men skillnaderna hade minskat. I de sex största städerna i Finland hade förfrämjande av cykling på många sätt redan 2018. Fram till 2023 en stor del av de medelstora städerna steg till storstads nivå i sin verksamhet för att främja cyklingen. Våren 2023 hörde de små städerna till den mest utvecklade kommunkategorin. Uppföljning av cykeltrafiken och kunskapsbaserad bedömning var sällsynta i kommunerna, vilket konstaterades redan i 2018 års utredningen.

Kommuner av olika storlek har olika resurser och behov, men möjligheter att främja cykling kan övervägas i kommuner av alla storlekar. Det statliga stödet och finansieringen för utveckling av cykeltrafiken i kommunerna är viktigt. Kommunerna måste för sin del trygga tillräckliga resurser för åtgärder, genomföra en bedömning av förhållandena samt stärka det yrkesövergripande samarbetet.

Nyckelord: cykling, kommuner trafiksystem, politiskt beslutsfattande, utvecklingsprogram, kommunplanering, cykelvägar, cykelleder, citycyklar, vinterunderhåll

ABSTRACT

Marianne Turunen (editor)

Cycling conditions in Finnish municipalities 2023

Publications of JAMK University of Applied Sciences, 332

The Cycling conditions in Finnish municipalities report describes the state of cycling conditions and the trend of cycling promotion in municipalities. This report presents the findings of the latest survey carried out from March to April 2023. It will also examine the differences in survey data from 2010, 2018 and 2023. The survey was sent to all municipalities in mainland Finland (n = 293), 43 per cent of which (n = 127) responded to the survey.

Promoting cycling in municipal political decision-making and strategic actions have increased. Cycling promotion programmes have become 2.6 times more common in municipalities since the latest report. The preparation of municipal cycling promotion programmes was associated inter alia with the evaluation of cycling conditions in schools, the assessment of the shares of different modes of transport, and the good winter maintenance of cycling conditions in small cities and municipalities ($p < 0.05$). Regional promotion programmes were not found to have a similar connection.

There were clear differences between municipalities in cycling conditions and cycling promotion, but the differences were less prominent than before. In the six largest Finnish cities, cycling was promoted in many ways already in 2018. By 2023, a large proportion of medium-sized cities reached the level of large cities in terms of their cycling promotion activities. In the spring of 2023, the fastest developing municipality category consisted of small cities. Monitoring and information-based evaluation of cycling were rare in municipalities, as already stated in the 2018 report.

Municipalities of different sizes have different resources and needs, but regardless of the size of the municipality, it is possible to consider opportunities to promote cycling. State support and funding for the development of municipal cycling conditions is important. Municipalities must secure sufficient resources for action, carry out evaluation of the conditions and improve multiprofessional cooperation.

Keywords: cycling, municipalities traffic systems, political decision making, development programmes, municipal planning, bicycle paths, cycling routes, city bikes (bicycle sharing), winter maintenance



LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTO TRAFICOMIN ALKUSANAT

Tämä selvitys kokoaa valtakunnallisesti arvokasta tietoa pyöräliikenteen olosuhteista ja edistämistyöstä Suomen kunnissa. Ajoitus raportin julkaisemiselle ei voisi olla otollisempi, sillä kokonaiskuva pyöräliikenteen asemasta ja edistämistoimista valmistuu juuri, kun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys on käynnistynyt ja samassa yhteydessä päivitetään kansallinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma.

Jo edellisessä Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018 -selvityksessä tunnistettiin paikallisten pyöräliikenteen (ja kävelyn) edistämishjelmien merkittävä ohjausvaikutus edistämistyön käynnistymiseen, tavoitteellisuuteen sekä pyöräilymyönteisiin investointipäätöksiin kunnissa. Tämän jälkeen yhä useampia kuntia ja seutuja on haluttu kannustaa edistämishjelmien laatimiseen, ja työtä on tuettu myös rahallisesti. Valtionavustusta kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämishjelmien laadintaan on myönnetty kolmen viime vuoden aikana yhteensä 50 hankkeelle. Näissä hankkeissa pyöräliikenteen edistämistä on tarkasteltu kattavasti eri näkökulmat huomioiden ja ohjelmat on laadittu kunnan eri toimialoja ja paikallisia sidosryhmiä osallistaen.

Edistämishjelmien kautta on saatu muodostettua käsitys tavoiteltavasta kokonaisuudesta myös olosuhteiden ja infrastruktuurin osalta. Valtio on vauhdittanut laadukkaiden pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä kunnissa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksilla, joita on myönnetty vuodesta 2018 lähtien yhteensä yli 77 miljoonaa euroa 202 hankkeelle 72 kuntaan.

Edellä mainitut valtionavustukset yhdessä valtakunnallisen pyörämatkailun koordinoitokeskuksen (Pyörämatkailukeskus) toiminnan käynnistymisen kanssa ovat merkittävimpiä valtakunnallisia edistämiskokonaisuuksia, joita on toteutettu edellisen selvityksen valmistumisen jälkeen. Tämän uusimman selvityksen perusteella pyörämatkailua edistetään kaikenkokoisissa kunnissa. Pyörämatkailukeskuksella on ollut merkittävä rooli tämän kehityksen käynnistymisessä. Pyörämatkailussa erilaisten matkailijoiden, matkojen ja tarpeiden tunnistamisessa sekä erilaisten reittien ja palveluiden kehittämisessä ollaankin päästy hyvään vauhtiin, mutta pyöräliikenteen taloudellisesta arvosta matkailua laajemminkin elinkeinoelämälle ja eurooppalaiselle teollisuudelle tiedetään

vielä varsin vähän. Teema on kuitenkin esillä myös Euroopan parlamentin helmikuuisessa päätöslauselmassa EU:n pyöräilystrategian kehittämisestä.

Pyöräiliikenteen potentiaali Suomessa on suuri. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2021 perusteella tiedämme, että valtaosa kotimaan matkoista tehdään henkilöautolla, ja matkoista noin 40 prosenttia on maksimissaan viiden kilometrin ja noin 60 prosenttia maksimissaan 10 kilometrin mittaisia. Iso osa näistä matkoista voisi olla ainakin matkan pituuden valossa pyöräiltävissä. Pyöräilyn houkuttelevuuteen vaikuttavat kuitenkin lukuisat tekijät. Keskeisimmät toimet potentiaalın lunastamisessa kohdistuvat edelleen muun muassa pyöräiliikenteen olosuhteiden jatkuvaan kehittämiseen ja ympärivuotiseen kunnossapitoon. On keskeistä, että myös liikkujamäärien kasvaessa sekä erilaisten liikennepalveluiden ja -välineiden monipuolistuessa infrastruktuuri kykenee tarjoamaan tulevaisuudessakin turvalliset liikkumisolosuhteet meille kaikille.

Liikennejärjestelmätasolla pyöräliikennettä ei vielä tunnisteta keskeiseksi osaksi toimivaa ja tehokasta liikennejärjestelmää. Liikennepoliittisia päätöksiä on tarpeen tehdä jatkossa entistä enemmän tietoon pohjautuen, jotta liikennejärjestelmää voidaan kehittää kustannustehokkaasti. Päätöksentekoa tulisi tukea tietopohjaa kehittämällä, tuottamalla tietoa pyöräiliikenteen hyödyistä myös liikennejärjestelmän kannalta, huolehtimalla pyöräiliikenteen kehityksen seurannasta sekä infrastruktuurin omaisuudenhallinnasta.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys tarjoaa erinomaisen koonnin nykytilanteesta ja myös kehitystarpeista. Poikkihallinnollisen yhteistyön jatkaminen ja syventäminen kuntien, alueiden, valtion ja sidosryhmien kesken tulee olemaan myös jatkossa äärimmäisen tärkeää.

Kiitoksemme selvityksen toteuttamisesta ja hyvästä yhteistyöstä kuuluvat erityisesti Marianne Turuselle ja muille Jyväskylän ammattikorkeakoulun Likesin työntekijöille. Kiitos myös Pyöräilykuntien verkosto ry:lle kirjoitustyöhön osallistumisesta. Selvityksen rahoituksesta kiitämme opetus- ja kulttuuriministeriötä.

Toivomme antoisia ja ajatuksia herättäviä lukuhetkiä selvityksen parissa kaikille lukuisille aktiiveille, virkamiehille ja päättäjille, jotka tekevät arjessaan pienempiä sekä suurempia ehdotuksia, suunnitelmia ja päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi ja kaikille liikkujille tasa-arvoisemman liikennejärjestelmän puolesta.

Traficomın erityisasiantuntijat

Kati Hyvärinen, Antti Rahiala ja Virpi Ansio

KÄSITTEET

PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLÄT

Pyöräliikenteelle tarkoitettu tai soveltuva väylä, kuten tie tai katu, erillinen pyörätie, puistokäytävä, polku tai vastaava.



Pyörätie

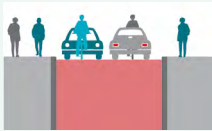
(eroteltu moottoriliikenteestä ja jalankulusta)

Pyöräliikenteelle tarkoitettu, liikennemerkillä osoitettu, ajoradasta rakenteellisesti erotettu tai erillinen tien osa taikka erillinen tie.



Pyöräkaista

Pyöräliikenteelle tarkoitettu, tiemerkinkein osoitettu ajoradan pituussuuntainen osa.



Pyöräkatu

Katu, jossa on yleensä ajorata ja jalkakäytävä. Ajoradalla saa ajaa autolla, mutta pyöräliikenteelle annetaan esteetön kulku ja ajonopeus sovitetaan pyöräliikenteen mukaiseksi.



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

Pyöräliikenteelle ja jalankululle tarkoitettu, liikennemerkillä osoitettu, ajoradasta rakenteellisesti erotettu tai erillinen tien osa taikka erillinen tie.



Kylätie

Liikennejärjestely, jossa merkitään normaalia leveämpi piennar ajoradan molemmille reunoille, ajorata on normaalia kapeampi ja kohtaamistilanteessa autot hyödyntävät piennarta.



2-1-tie

Liikennejärjestely, jossa merkitään pyöräkaista ajoradan molemmille reunoille. Ajorata on normaalia kapeampi ja kohtaamistilanteessa autot hyödyntävät pyöräkaistaa.



Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä

Moottorikäyttöisille ajoneuvoille yksisuuntainen tie, joka on sallittu kaksisuuntaiselle pyöräliikenteelle lisäkilvellä yksisuuntaisen tien tai kielletyn ajosuunnan liikennemerkkin yhteydessä.



Sekaliikenne

Liikennejärjestely, jossa auto- ja pyöräliikenne yhdistetään ajoradalle samaan tilaan. Sekaliikenteen väylään voi kuulua jalankulkijoiden käyttöön jalkakäytävä(t).

Kuvat ja väylien määritelmät: Väylävirasto: Pyöräliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. Pyöräliikenteen suunnittelu (vaylapilvi.fi)

MUUT KÄSITTEET

Kaupunkipyöräpalvelu

Yhteiskäyttöinen pyöräpalvelu, jonka käyttö edellyttää käyttäjän digitaalista tunnistautumista. Palvelua voi käyttää kuka tahansa, ja pyöriä on tarjolla useissa eri paikoissa (Pyöräilykuntien verkosto 2023). Kaupunkipyöräpalvelulla ei tässä yhteydessä tarkoiteta esim. kirjastosta, museosta tai muussa vastaavasta kunnan toimipisteestä vuokrattavia tai lainattavia pyöriä.

Kuntaluokka

Kuntia tarkastellaan selvityksessä jakaen ne väestömäärän mukaan neljään kuntaluokkaan. Kuntaluokkien nimet on määritelty ensimmäisen Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -raportin yhteydessä (Maijala 2011). Kunnan väestömäärä on haettu Tilastokeskuksen tuottamasta Suomen virallisesta tilastosta (Väestörakenne 2023). Kuntaluokkien nimet ja niihin kuuluvien kuntien väestömäärät ovat seuraavat:

- Suuret kaupungit: yli 150 000 asukasta
- Keskisuuret kaupungit: 50 000–150 000 asukasta
- Pienet kaupungit: 10 000–49 999 asukasta
- Pienet kunnat: alle 10 000 asukasta

Kuntaluokat on jaettu ainoastaan kunnan väestömäärän perusteella. Kuntaluokkiin *pienet kaupungit* ja *pienet kunnat* voi yhtä hyvin kuulua niin kaupungeiksi kuin kunniksi itseään nimittäviä kuntia.

Mikroliikkuminen

Mikroliikkumisella tarkoitetaan tavallisten ja sähkömoottorilla varustettujen polkupyörien sekä kevyiden sähköajoneuvojen, kuten sähköpotkautojen käyttämistä liikkumiseen.

Pyöräily

Kokonaisuus, johon kuuluu kaikenlainen pyörän käyttö tarkoituksesta riippumatta sisältäen kaiken mahdollisen arkipyöräilyn, vapaa-ajan pyöräilyn, pyöräilyn harrastuksena ja pyörämatkailun sekä elinkeinon harjoittamiseen liittyvän pyöräilyn, kuten pyörälogistiikan. Pyöräilyä tapahtuu liikenneympäristön lisäksi myös maastossa eritasoisilla ulkoilureiteillä ulkoiluteistä polkuihin ja pyöräilyyn erikseen rakennetuissa paikoissa.

Pyöräilyn edistämishjelma

Kunnallinen tai seudullinen kirjattu suunnitelma tai strategia. Se ohjaa pitkäjänteiseen suunnitteluun ja vahvistaa alueen viestiä pyöräilyliikenteen edistämisestä. Voi olla erillinen tai osana esimerkiksi viisaan liikkumisen suunnitelmaa (LVM 2018).

Pyöräliikenne

Pyörällä kulkeminen liikennemuotona osana ajoneuvoliikennettä eri liikenneympäristöissä, kuten kuntien ja valtion (ELY-keskukset) tieverkolla. Pyöräliikennettä voi olla myös esimerkiksi kuntien ylläpitämällä ulkoilureiteillä, jotka ovat usein tärkeä osa pyöräliikenteen reitistöä. Pyöräliikenteen ulkopuolelle jäävät yleensä esimerkiksi alamäkipyöräily ja maastopyöräily (Väylävirasto 2020).

Pyöräliikenteen pääreitti, aluereitti ja paikallisreitti

Pyöräliikenteen toiminnallisen luokituksen mukaiset pyöräliikenteen reitit. Pääreitti yhdistää pyöräliikenteen saavutettavuusalueella olevan aluekeskuksen kaupunkikeskukseen. Pyöräliikenteen pääreitit ovat tärkeimmät pyöräliikenteen reitit, jotka valitaan yleensä viimeistään tavoiteverkon määrittelyn yhteydessä. Pääreitit ovat suosituimpia pyöräliikenteen väyliä ja/tai niillä on suurin käyttäjäpotentiaali. Joissain kunnissa pääreiteistä käytetään nimeä baanaverkko tai pyöräbaanat (Väylävirasto 2020).

Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittely

Myös pyöräliikenteen hierarkkinen verkko. Pyöräliikenteen reittien luokittelu toiminnallisesti pää-, alue- ja paikallisreiteiksi. Luokittelua hyödynnetään mm. reittien laatustandardien määrittelyssä, näkyvyydessä ja viitoituksessa. (Väylävirasto 2020).

LÄHTEET

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM): Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. 2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

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

Pyöräilykuntien verkosto: Kaupunkipyörät. 2023. Verkkosivu. Viitattu 7.10.2023. <https://www.poljin.fi/pyorailyn-edistaminen/kaupunkipyorat>

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkojulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu: 1.9.2023. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>

Väylävirasto: Pyöräliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. Pyöräliikenteen suunnittelu (vaylapilvi.fi)

 Johdanto



1 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TOTEUTTAMINEN

Marianne Turunen & Harto Hakonen

1.1 SELVITYKSEN TAUSTOITUS

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys kuvaa kuntien pyöräiliikenteen olosuhteiden ja edistämisen tilaa sekä trendiä. Selvitys toteutetaan kyselytutkimuksena kunnille, ja siihen vastaavat kuntien liikennesuunnittelijat, teknisen toimen päälliköt ja muut pyöräilyn olosuhteista vastaavat tahot ja työryhmät. Tavoitteena on tukea pyöräilyä edistävää päätöksentekoa, johtamista ja kehittämistoimia tiedon avulla. Selvityksestä saatavaa tietoa voivat hyödyntää kunnat, virastot, ministeriöt, ELY-keskukset sekä pyöräiliikenteen ja pyörämatkailun edistämisestä vastaavat järjestöt ja muut toimijat. Vastaavat selvitykset on toteutettu aiemmin vuosina 2010 ja 2018.

Ensimmäistä vuonna 2010 toteutettua Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitystä olivat suunnittelemassa Pyöräilykuntien verkosto, Kuntaliitto, Helsingin kaupunki, Tampereen teknillisen yliopiston PYKÄLÄ-hanke, Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma sekä Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES (Maijala 2011). Hankkeen tilaaja oli KKI-ohjelma. Selvitys uusittiin toisen kerran keväällä 2018, jolloin kyselylomaketta päivitettiin vastaamaan kuntien muuttuneita olosuhteita ja rakenteita (Turunen 2019). Selvityksestä vastasi KKI-ohjelma yhteistyössä Pyöräilykuntien verkoston ja Kuntaliiton kanssa.

Keväällä 2023 selvityksen toteutus siirtyi Jyväskylän ammattikorkeakoulun hyvinvointiyksikön Likes-tulosalueelle, jossa jatketaan lakkautetun Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKESin työtä. Pyöräilykuntien verkosto jatkoi yhteistyökumppanina selvityksen suunnittelussa ja toteutuksessa. Uudeksi yhteistyökumppaniksi selvitystä toteuttamaan liittyi liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä asiantuntijaryhmään liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). Selvityksen asiantuntijaryhmä tarjosi asiantuntemustaan kyselykysymysten tarkastamisessa ja kyselyn välittämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö oli mukana käynnistämässä selvitystyötä ja kommentoimassa kyselylomaketta. Kuntaliitto ja Väylävirasto auttoivat asiantuntijaryhmässä välittämään tietoa kyselystä verkostoilleen. Asiantuntijat Jyväskylän ammattikorkeakoulusta Likes-tulosalueelta ja Liikkuvat-kokonaisuudesta osallistuivat muun muassa kyselylomakkeen suunnitteluun. Selvityksen rahoitti opetus- ja kulttuuriministeriön liikunnan vastuualue.

1.2 AINEISTONKERÄYS JA MENETELMÄT

Uusin kyselyaineisto kerättiin maaliskuussa 2023. Kyselylomake toteutettiin Webropol-kyselysovelluksella suomen ja ruotsin kielellä, ja se toimitettiin jokaiseen Manner-Suomen 293 kuntaan (liite 1 ja liite 2). Kyselyn välitys tapahtui sähköpostitse kuntien kirjaamoihin (n = 293), Pyöräilykuntien verkoston jäsenkuntien yhteyshenkilöille (n = 153) sekä Kuntaliiton rekisteriin kuuluville liikennesuunnittelijoille (n = 47). Selvityksen näkyvyyttä lisättiin ennakkoon kuntien kirjaamoihin lähetetyllä tiedotteella selvityksen toteuttamisesta. Kysely avattiin 27.3.2023 ja vastausaikaa annettiin 14.4 saakka. Tämän jälkeen vastausaikaa jatkettiin 26.4.2023 saakka, jonka jälkeen kyselylomake suljettiin.

Kyselylomakkeen alussa vastaajia ohjeistettiin, että parhaiten kyselyyn voivat vastata kuntien pyöräliikenteen olosuhteista ja pyöräilyn edistämisestä vastaavat henkilöt (esim. liikenneinsinöörit tai liikennesuunnittelijat) ja, että kysely voidaan täyttää myös työryhmänä (liite 1 ja liite 2). Työryhmän tuli kuitenkin palauttaa yhteinen vastauslomake. Työryhmän kokoamisen tueksi vastaajia ohjeistettiin, että kyselyyn vastaamiseksi on hyvä tuntee kunnan pyöräilyn edistämiseen liittyvää päätöksentekoa, kunnan pyöräilyinfrastruktuuria ja kunnossapitoa. Kolmen kunnan kohdalla kyselyyn kuitenkin annettiin kaksi eri vastausta. Aineiston analyysivaiheessa samasta kunnasta palautetut kyselylomakkeet yhdisteltiin niin, että eriävien vastausten kohdalla yhdisteltäväksi valittiin päällikkötasolla työskentelevän vastaajan vastaus.

Vastaajien taustatietoina kysyttiin ammattinimikettä ja toimialaa kunnassa. Kyselyn lopussa vastaajat saivat jättää sähköpostiosoitteensa, jos halusivat yhteydenoton Pyöräilykuntien verkostoon liittymiseksi tai ilmoituksen raportin julkaisusta. Aineiston analyysit tehtiin nimettömänä. Kyselyyn vastaamiseen kehoitettiin varaamaan 30–60 minuuttia. Kyselylomakkeen teemat jakautuivat yhdentoista otsikon alle, jotka olivat:

1. Pyöräilyn edistäminen päätöksenteossa
2. Pyöräilyn edistämisen vastuut ja yhteistyö
3. Pyöräilyviestintä ja -markkinointi
4. Pyöräpysäköinti
5. Kaupunkipyöräpalvelut
6. Pyöräliikenteen seuranta
7. Palautteet ja kyselyt

8. Pyöräliikenteen sujuvuus ja suunnittelu
9. Pyöräilyn olosuhteet talvella
10. Pyöräliikenteen väylien määrä ja tyyppi
11. Pyöräliikenteen väylien rakentaminen, kunnossapito ja investoinnit

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyssä kysyttiin sekä suljettuja että avoimia kysymyksiä. Suljetuissa kysymyksissä vastaajat saivat kysymyksen asettelun mukaan valita joko yhden tai useamman vastausvaihtoehdon. Osa kysymyksistä avautui ehdollisena vain osalle vastaajista. Esimerkiksi pyöräliikenteen väylien talvikunnossapidosta kysyttiin tarkentavia kysymyksiä ainoastaan niiltä kunnilta, joissa oli määritelty pyöräliikenteen tavoiteverkko.

Vuosien 2010 ja 2018 Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyissä kysymyksiin vastaamista ei ollut muodostettu pakolliseksi, ja tällä perusteella vastausvaihtoehdoista puuttui *en osaa sanoa* -vaihtoehto. Kaikki vastaajat eivät välttämättä tuolloin huomanneet jättää vastaamatta itselleen epäselviin kysymyksiin, mikä saattoi lisätä informaatioharhaa tuloksissa. Vuonna 2023 kaikista suljetuista kysymyksistä tehtiin pakollisia ja lisättiin useimpiin kysymyksiin vaihtoehto *en osaa sanoa*. Vastausvaihtoehdon lisääminen oli tärkeää, koska kyselyn kysymykset mittaavat kuntien todellisen tilanteen lisäksi vastaajien tietoja ja subjektiivista käsitystä kunnan tilanteesta. Nämä muutokset kysymysten asettelussa tulee ottaa huomioon trenditarkasteluissa kyselyvuosien välillä.

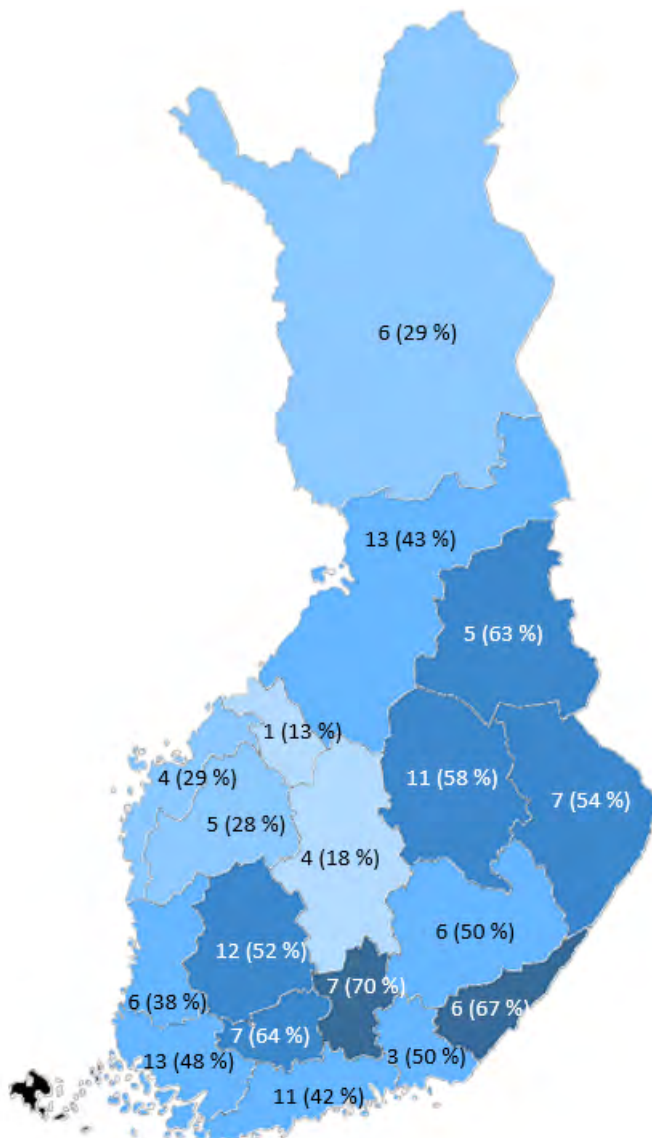
Kyselyn tulokset raportoidaan koko maan keskiarvona sekä kuntien väestömäärän mukaan jaetuissa kuntaluokissa. Kuntien vastaukset käsiteltiin vastaajien tiedot pseudonymisoituina. Vuosien 2010, 2018 ja 2023 aineistojen välisiä eroja tarkasteltiin vertailemalla prosenttiosuuksia kyselyn eri toteutusvuosina koko maassa ja kuntaluokittain. Avoimet vastaukset tarkasteltiin sisällönanalyysimenetelmällä. Muuttujien välisiä yhteyksiä testattiin khiin neliö-testillä käyttämällä SPSS-ohjelmistoa (versio 28).

1.3 KUNNAT

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyyn vastasi kevään 2023 aikana yhteensä 127 kuntaa (taulukko 1). Vastausprosentti oli vuoden 2023 kuntajaolla 43 prosenttia Manner-Suomen kunnista. Vastauksista 3 annettiin ruotsinkieliseen lomakkeeseen ja 124 suomenkieliseen. Kaikki isot, asukasluvultaan yli 50 000 asukkaan kunnat vastasivat kyselyyn. Väestömäärältään tätä pienemmistä kunnista vastasi kyselyyn 39 prosenttia.

Kyselyyn vastanneiden kuntien asukasluvu oli vuoden 2023 alussa 4 157 755 asukasta, mikä kattoi 75 prosenttia Manner-Suomen kokonais-asukasluvusta (Väestörakenne 2023). Tilastokeskuksen tilastollisen kuntaryhmittymyksen (2023) mukaisesti vastaajakunnista kaupunkimaisia kuntia oli vajaa kolmasosa (31 %), taajaan asuttuja kuntia vajaa viidesosa (19 %) ja maaseutumaisia kuntia puolet (50 %). Kaupunkimaiset kunnat olivat aineistossa hieman yliedustettuina verrattuna niiden todelliseen osuuteen Manner-Suomen kunnista vuonna 2023 (19 %). Vastaavasti maaseutumaiset ja taajaan asutut kunnat olivat aineistossa hieman aliedustettuina. Manner-Suomen kunnista maaseutumaisia on 59 prosenttia ja taajaan asuttuja 22 prosenttia (Tilastollinen kuntaryhmittymys 2023).

Maakunnittain tarkasteltuna vastausaktiivisuus oli korkeinta Päijät-Hämeessä (70 %) ja Etelä-Karjalassa (67 %) (kuva 1). Matalin vastausprosentti oli Keski-Pohjanmaan (13 %) ja Keski-Suomen (18 %) maakunnissa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskukset) aluejaot noudattelevat maakuntien aluejakoa, joten vastausprosentit ovat niiden osalta samat kuin maakunnissa. Aluehallintovirastojen alueiden mukaan tarkasteltuna Etelä-Suomen AVI-alueelta vastasi 34 kuntaa (55 %), Itä-Suomen AVI-alueelta 24 kuntaa (55 %), Lounais-Suomen AVI-alueelta 19 kuntaa (44 %), Länsi- ja Sisä-Suomen AVI-alueelta 26 kuntaa (31 %), Pohjois-Suomen AVI-alueelta 18 kuntaa (47 %) ja Lapin AVI-alueelta 6 kuntaa (29 %). Vastausaktiivisuus oli siis korkein Etelä- ja Itä-Suomen AVI-alueilla ja matalin Lapin ja Keski-Suomen AVI-alueilla.



Kuva 1. Kyselyyn vastanneiden Manner-Suomen kuntien lukumäärä ja osuus (%) kunnista maakunnassa 2023 (n = 127).

Aineistoa tarkastellaan selvityksessä kuntien asukasluvun mukaan jaetuissa kuntaluokissa (taulukko 1, sarake 1). Luokkien väestömäärät määriteltiin ensimmäisen Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen yhteydessä

vuonna 2010 perustuen kuntien liikennejärjestelmien yhtäläisyyksiin ja eroavaisuuksiin (Maijala 2011). Tuolloin havaittiin, että yli 150 000 asukkaan kaupungit erosivat liikennejärjestelmiltään selvästi 50 000–150 000 asukkaan kaupungeista. Samassa selvityksessä tosin todettiin, että pelkästään liikennejärjestelmien perusteella keskiuuret kaupungit voitaisiin jakaa vielä kahteen luokkaan: 50 000–80 000 asukasta ja 80 000–150 000 asukasta. Luokat päädyttiin kuitenkin yhdistämään kuntien pienen lukumäärän ja pääosin samankaltaisten kyselyvastausten vuoksi. Perustuen vuoden 2021 alusta päivitettyihin valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen välisiin maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukseen (YM 2023), suurten kaupunkien kuntaluokan rajaa voisi olla perusteltua laskea 120 000 asukkaaseen sisällyttämään Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupungit. Selvitysten tulosten vertailtavuuden vuoksi kuntaluokien jakautumisperuste kuitenkin säilytettiin edelleen alkuperäisenä vuoden 2023 selvityksessä. Käytetyt kuntaluokat ovat: suuret kaupungit (yli 150 000 asukasta), keskiuuret kaupungit (50 000–150 000 asukasta), pienet kaupungit (10 000–49 999 asukasta) ja pienet kunnat (alle 10 000 asukasta). Kuntaluokat on jaettu ainoastaan kunnan väestömäärän perusteella. Kuntaluokkiin *pienet kaupungit* ja *pienet kunnat* voi yhtä hyvin kuulua niin kaupungeiksi kuin kunniksi itseään nimittäviä kuntia.

Selvitykseen osallistuneet kunnat ovat vaihdelleet eri toteutusvuosina kuntaliitosten, väestömuutosten ja osallistumisaktiivisuuden vaihtelun seurauksena. Vuosien 2010 ja 2018 välillä toteutettiin 31 kuntaliitosta ja vuosien 2018 ja 2023 välillä 2 (Kuntaliitto 2023). Manner-Suomen kuntien lukumäärä laskee vuosien 2010–2023 aikana 326 kunnasta 293 kuntaan. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyn aineistoon vuosien 2010 ja 2018 välillä tapahtuneet kuntaliitokset vaikuttivat selvästi vuosien 2018 ja 2023 välisiä muutoksia enemmän. Kuntaliitokset muun muassa kasvattivat Oulun, Porvoon ja Kotkan asukaslukuja niin, että ne siirtyivät suuremman väestömäärän kuntaluokkaan vuoden 2018 selvityksessä. Vuosien 2018 ja 2023 välillä kuntien luokat säilyivät samoina.

Osallistumisaktiivisuus Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyyn on vaihdellut 42–51 prosentin välillä (2010: 42 %, 2018: 51 %, 2023: 43 %). Vuonna 2010 kyselyyn vastasi 138 kuntaa, joista 77 kuntaa vastasi myös vuonna 2018. Vuonna 2018 vastasi 150 kuntaa, joista 73 vastasi myös vuonna 2023. Kaikkina kolmena vuonna kyselyyn osallistuneita kuntia on yhteensä 44. Kyselyyn on osallistunut ensimmäistä toteutusvuotta lukuun ottamatta aina kaikki suuret ja keskiuuret kaupungit. Vaihtelua on ollut ainoastaan alle 50 000 asukkaan kuntien osallistumisessa.

TAULUKKO 1. Kyselyyn vastanneiden kuntien lukumäärä, osuus vastaavan kokoisten kuntien perusjoukosta ja nimet jaoteltuina kunnan väestömäärän mukaisiin kuntaluokkiin.

Kuntaluokka	Kuntien lukumäärä aineistossa	Vastausprosentti	Kuntien nimet
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 10 000–49 999 asukasta	37	49 %	Akaa, Eura, Forssa, Heinola, Iisalmi, Imatra, Janakkala, Kaarina, Kajaani, Kangasala, Kurikka, Kuusamo, Lempäälä, Lieto, Liperi, Lohja, Nivala, Nurmijärvi, Orimattila, Paimio, Pietarsaari, Raasepori, Raisio, Riihimäki, Sastamala, Savonlinna, Siilinjärvi, Sipoo, Sotkamo, Tornio, Ulvila, Uusikaupunki, Valkeakoski, Varkaus, Ylivieska, Ylöjärvi, Äänekoski.
Pienet kunnat alle 10 000 asukasta	69	35 %	Asikkala, Aura, Enonkoski, Eurajoki, Haapavesi, Hailuoto, Hanko, Hausjärvi, Heinävesi, Humppila, Iitti, Ilomantsi, Jämijärvi, Kaavi, Karkkila, Karstula, Kihniö, Kiuruvesi, Koski Tl, Kruunupyö, Kuhmo, Kuhmoinen, Kuortane, Kärkölä, Laitila, Lapinjärvi, Lapinlahti, Lemi, Luoto, Luumäki, Marttila, Merijärvi, Multia, Muonio, Nakkila, Nurmes, Oulainen, Padasjoki, Parikkala, Pelkosenniemi, Perho, Pertunmaa, Pielavesi, Pudasjärvi, Punkalaidun, Puolanka, Puumala, Pyhtää, Pyhäntä, Pälkäne, Rantasalmi, Rautalampi, Ristijärvi, Rusko, Rääkkylä, Savitaipale, Siikajoki, Simo, Sodankylä, Somero, Sonkajärvi, Tammela, Tohmajärvi, Utajärvi, Vaala, Vesilahti, Vieremä, Vimpeli, Ähtäri.
Koko maa	127	43 %	

1.4 VASTAAJAT KUNNISSA

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitykseen keväällä 2023 osallistuneista 127 kunnasta ilmoitettiin yhteensä 172 kyselyyn vastaajaa. Vuosien 2010, 2018 ja 2023 välisissä tulosten vertailuissa on hyvä huomioida, että kuntien vastaajat eivät välttämättä ole samoja kyselyvuosien välillä. Vajaa kolmannes vastauksista (29 %) annettiin työryhmävastauksina, eli yleisempää oli, että kyselyyn vastasi vain yksi henkilö. Työryhmien kokoonpanot vaihtelivat. Noin kolmanneksessa työryhmistä oli henkilöitä joko tekniseltä tai yhdyskuntatekniikan toimialalta yhdessä liikunta-, vapaa-aika- tai sivistystoimen henkilöiden kanssa. Samoin noin kolmannes työryhmistä koostui vain yhden toimialan henkilöistä, yleisimmin teknisen toimen. Loppu kolmannes työryhmistä oli vaihtelevia kokoonpanoja eri toimialoilta.

Vastauksista noin kaksi kolmasosaa (71 %) tuli yksittäisten kuntatoimijoiden vastauksina. Helsingistä vastauksen antoi pyöräiliikenteen koordinaattorin nimikkeellä toimiva henkilö, Lappeenrannassa työskenteli kestävän liikkumisen asiantuntija ja Jyväskylässä Fiksun liikkumisen koordinaattori. Muissa kunnissa vastaajien ammattinimikkeet viittasivat kestäväää liikennettä laajempiin toimenkuviin. Pienissä kunnissa kyselyyn vastasi yleisimmin tekninen johtaja (n = 23). Tätä suuremmissa kunnissa tekninen johtaja osallistui kyselyyn vastaamiseen vain yhdessä kunnassa. Isoimmissa kunnissa kyselyyn vastasi eniten liikennesuunnittelijoita ja liikenneinsinöörejä (n = 24), joita ei ollut pienten kuntien vastaajien joukossa lainkaan.

Ammattinimikkeitä, joita ilmoitettiin vähintään kahden vastaajan osalta, olivat yhdyskuntatekniikan päällikkö, liikuntasihiteeri, kuntatekniikan päällikkö, kaupungininsinööri, toimistoinsinööri, suunnitteluinsinööri, suunnittelija, rakennustarkastaja, maanrakennusmestari, kehittämispäällikkö, suunnittelu-päällikkö, projektipäällikkö, palotarkastaja, liikuntapalvelupäällikkö, kunnossa-pitopäällikkö, kunnanrakennusmestari, kiinteistöpäällikkö, infrapäällikkö sekä liikuntakoordinaattori.

Toimialakseen vastaajat ilmoittivat yleisimmin teknisen toimen, tekniset palvelut tai teknisen keskuksen (n=74). Seuraavaksi eniten vastaajia oli kuntien liikunta- ja vapaa-aikatoimesta tai sivistystoimesta (n=21). Muita vastaajien toimialoja olivat kuntatekniikka, kaupunkisuunnittelu, kaupunkikehityspalvelut, kaupunkirakennepalvelut, infrapalvelut, elinvoimapalvelut, elinympäristöpalvelut, kadut ja ympäristö, infrapalvelut, hyvinvointipalvelut, pelastustoimi, palveluiden toimiala, ympäristötoimi, konsernihallinto sekä yhdyskuntatekniikka.

LÄHTEET

Kuntaliitto: Kuntajakoselvitykset 2005–2022. Ladattava taulukko Kuntaliiton verkkosivuilla. Päivitetty 6.9.2023. Viitattu 4.9.2023. <https://www.kuntaliitto.fi/laki/kuntien-ja-kuntayhtymien-yhteistoiminta/kuntaliitokset>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen toteuttaminen. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 15–19. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Luokitukset. Tilastollinen kuntaryhmitys. Tilastokeskus. Viitattu: 7.9.2023. Saantitapa: <https://www.stat.fi/fi/luokitukset/kuntaryhmitys/>

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkajulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu: 1.9.2023. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>

Turunen, M. 2019. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen toteutus. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 25–27. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Ympäristöministeriö (YM): Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset. 2023. Ympäristöministeriön rakentamisen ja maankäytön vastuualueen verkkosivu. Viitattu 7.10.2023. <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

 Tulokset



2 POLIITTINEN TAHTOTILA JA EDISTÄMISOHJELMAT KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajarvi

Pyöräilyn näkyminen kuntapäätöksissä heijastaa sitä, kuinka tärkeänä pyöräilyn edistäminen viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden silmissä nähdään. Kirjaukset strategioissa, ohjelmissa ja asiakirjoissa antavat selkänäojaa pyöräilymyönteisille päätöksille, ja niitä seuraaville toimenpiteille.

Vuodesta 2018 alkaen kunnat ovat voineet hakea vuosittain valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen (Traficom 2023a). Investointiohjelma on yksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM 2018) toimenpiteistä. Tuen saamisen vaatimuksena on ollut, että kunnassa on poliittisella tasolla hyväksytty kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Kuntien edistämishjelmien laadintaa on rahoitettu ensin osana liikkumisen ohjauksen valtionavustushakua ja toimintavuodesta 2021 lähtien erillisinä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmien valtionavustuksina (Traficom 2023b).

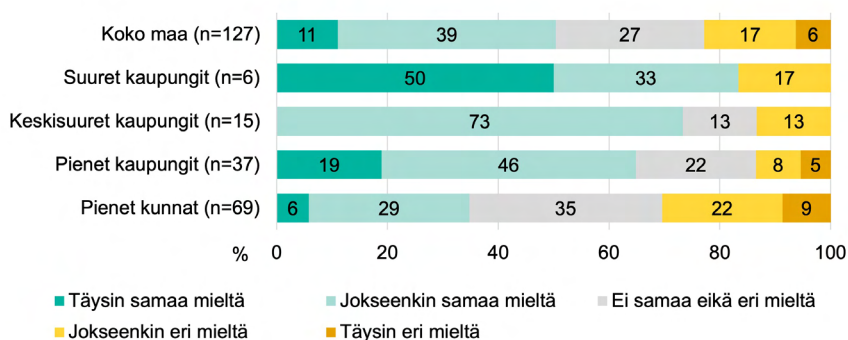
Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen poliittiseen tahtotilaan ja pyöräilyn edistämiseen kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvin osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 4–9, 41–42 ja 53):

1. Miten arvioitte seuraavien pyöräilyn olosuhteisiin liittyvien väittämien toteutumista kunnassanne? (pyöräilyn edistämiseen liittyvät väittämät)
2. Kertokaa halutessanne lisää pyöräliikenteen suunnitteluohjeen käytöstä tai täsmentäkää vastauksianne väittämiin (täsmennykset väittämiin)
3. Onko kunnassanne tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana?
 - 3.1 Mitä pyöräilyn edistämiseksi tehdyt poliittiset päätökset ovat koskeneet?
4. Onko kunnassanne pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava?
 - 4.1 Minä vuonna kunnan oma pyöräilyn edistämishjelmaa on viimeksi päivitetty? (erillinen tai osana esim. viisaan liikkumisen ohjelmaa)?
 - 4.2 Minä vuonna seudullinen pyöräilyn edistämishjelma on viimeksi päivitetty?
 - 4.3 Millä tasolla pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava on hyväksytty?
5. Minkälaiset asiat koet tai koette tärkeimmiksi pyöräliikenteen edistämiskeinoiksi?

PYÖRÄILYN EDISTÄMISTYÖ ON VASTAAJIEN MUKAAN KUNNISSA MELKO YLEISESTI POIKKIHALLINNOLLISTA

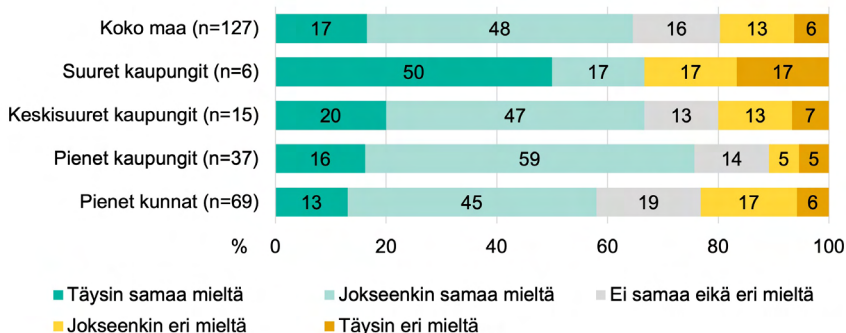
Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitykseen keväällä 2023 osallistuneista kuntien pyöräilyn olosuhteista ja edistämisestä vastanneista henkilöistä puolet (50 %) oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa, että pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti ja määrätietoisesti kunnassa (kuviot 1). Kyselyyn vastanneet olivat sitä yleisemmin samaa mieltä, että pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti ja määrätietoisesti kunnassa, mitä suuremmasta kunnasta oli kyse. Suurten kaupunkien kuntaluokan (ks. käsitteet) vastaajista samaa mieltä oli 83 prosenttia ja pienistä kunnista 35 prosenttia.

Täsmäntävien vastausten mukaan pyöräiliikenteen ja pyörämatkailun edistäminen oli monissa pienissä kaupungeissa lisääntynyt, ja kehityksen arveltiin yhä jatkuvan. Osa pienistä kunnista täsmänsi, etteivät ne koe harvaan asutussa kunnassa pyöräiliikenteen olosuhteita edistäville toimenpiteille erityistä tarvetta. Vastaukset olivat muuttuneet myönteisemmiksi pienissä kaupungeissa ja kunnissa verrattuna vuosina 2010 ja 2018 toteutettuihin Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitysten tuloksiin (Maijala 2011; Turunen & Hirvonen 2019). Vähintään jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa oli vuonna 2010 vastaajista 39 prosenttia, vuonna 2018 vastaajista 38 prosenttia ja vuonna 2023 vastaajista 50 prosenttia.



Kuvio 1. Vastaukset väittämään ”pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti ja määrätietoisesti kunnassa” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%)

Suuressa osassa kunnista pyöräilyn edistämistyötä tehtiin vastaajien näkemysten mukaan poikkihallinnollisesti (kuvio 2). Vastaajista 65 prosenttia oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa, että pyöräilyn edistämistyötä tehdään poikkihallinnollisesti. Kunnan koko ei vaikuttanut merkittävästi vastauksiin. Täsmentävien vastausten mukaan edistämistyötä suunniteltiin ja toteutettiin paikoittain poikkihallinnollisuuden myös yli kuntarajojen. Esimerkiksi pyöräilyn edistämishjelmia tai -strategioita oli laadittu useiden kuntien välillä seudullisesti. Kysymys kysyttiin vuonna 2023 ensimmäistä kertaa, joten vertailua vuosien 2010 ja 2018 tilanteisiin ei voitu tehdä.



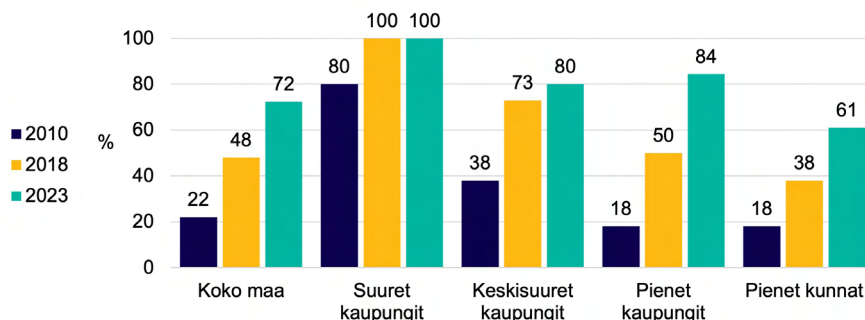
Kuvio 2. Vastaukset väittämään ”pyöräilyn edistämistyötä tehdään poikkihallinnollisesti” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN KUNTIEN PÄÄTÖKSENTEOSSA YLEISTYY

Pyöräilyn edistämiseksi tehdyt poliittiset päätökset olivat yleistyneet kunnissa (kuvio 3). Vuodesta 2010 lähtien poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi tehneiden kuntien osuus oli yli kolminkertaistunut. Vuosien 2010 ja 2018 välillä osuus tuplaantui, ja vuodesta 2018 vuoteen 2023 se kasvoi puolella. Kysymys koski poliittisia päätöksiä kyselyä edeltävien viiden vuoden aikana, eli kunnat ovat raportoineet päätöksistään vuosina 2005–2010, 2013–2018 ja 2018–2023.

Vuonna 2023 reilussa kahdessa kolmasosassa kunnista oli tehty pyöräilyyn liittyviä poliittisia päätöksiä. Muutosta vuoteen 2018 verrattuna tapahtui erityisesti pienten kaupunkien ja kuntien luokissa. Lähes kaikissa suurissa kunnissa poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi tehtiin jo ennen ensimmäistä kertaa vuonna 2023.

mäisen Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen toteuttamista, ja tässä luokassa tilanne säilyi samana. Pienistäkin kunnista reilusti yli puolet oli tehnyt pyöräilymyönteisiä poliittisia päätöksiä vuoteen 2023 mennessä.

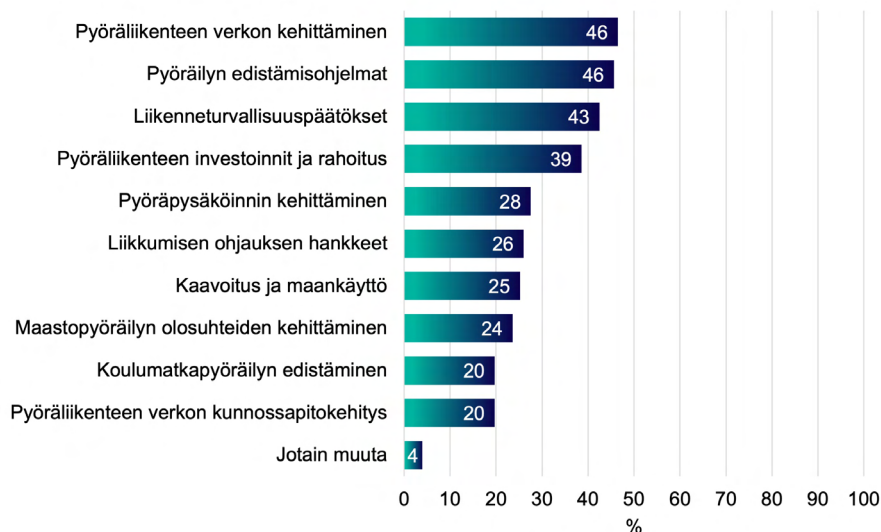


Kuvio 3. Poliittisten päätösten tekeminen pyöräilyn edistämiseksi kyselyvuotta edeltävien viiden vuoden aikana ja kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 138), 2018 (n = 147) ja 2023 (n = 127) (%).

Poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi tehneiltä kunnilta (n = 81) kysyttiin, mitä päätökset ovat koskeneet. Vastaukset raportoidaan osuuksina kaikista kunnista (n = 127). Vastaajille annettiin kymmenen valmista vastausvaihtoehtoa, joista he saivat valita useita vaihtoehtoja. Lisäksi annettiin ”jotain muuta” -vaihtoehto, johon vastaajat saivat kertoa tekemänsä poliittiset päätökset, jos niitä ei listalta löytynyt. Vuosina 2010 ja 2018 kyselylomakkeessa oli avoin kysymys poliittisten päätösten sisällöistä, mihin tulleista vastauksista luokiteltiin vuoden 2023 vastausvaihtoehdot. Pyöräiliikenteen väylien rakentaminen oli noina vuosina yleisimmin mainittu pyöräilyn edistämiseksi tehty päätös. Vuonna 2018 toiseksi yleisimmin vastaajat mainitsivat vuoden 2023 tapaan pyöräilyn edistämishjelmien laadinnan.

Vuotta 2023 edeltävien viiden vuoden aikana kuntien poliittiset päätökset pyöräilyn edistämiseksi liittyivät yleisimmin pyöräiliikenteen verkon kehittämiseen ja pyöräilyn edistämishjelmien tai -suunnitelmien laadintaan (kuviot 4). Molempia oli tehty lähes joka toisessa (46 %) kunnassa kaikista vastaajakunnista ja yli kahdessa kolmasosassa (72 %) poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi tehneistä kunnista. Pyöräiliikenteen verkon kehittämiseen sai vastata sekä uuden rakentamisen että olemassa olevan verkon parantamisen. Liikenneturvallisuuden liittyviä päätöksiä, esimerkiksi nopeusrajoitusten

alentaminen, ilmoitti tehneensä 43 prosenttia kaikista kunnista. Harvinaisimpia annetuista vaihtoehdoista olivat koulumatkapyöräilyn edistäminen ja pyöräliikenteen verkon kunnossapidon kehitys.



Kuvio 4. Pyöräilyn edistämiseksi tehtyjen poliittisten päätösten aiheet kyselyvuotta edeltävien viiden vuoden aikana osuuksina kaikista kunnista (2023, n = 127) (%).

Suuret kaupungit olivat toteuttaneet poliittisia päätöksiä kuntaluokista yleisimmin (taulukko 2). Taulukossa 2 on korostettu vihreällä värillä kuntaluokka, jossa kyseinen päätös oli yleisin. Suurissa kaupungeissa poliittiset päätökset koskivat yleisimmin pyöräliikenteen investointeja ja pyöräliikenteen verkon kehittämistä. Keskisuurissa kaupungeissa oli päätetty muita kuntia yleisemmin liikkumisen ohjauksen hankkeista ja maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämistä, mutta luokan yleisimmät päätökset koskivat pyöräliikenteen verkon kehittämistä ja liikenneturvallisuuteen liittyviä päätöksiä. Pienissä kaupungeissa tehtiin yleisimmin sekä kuntaluokan sisällä että välisesti päätöksiä koskien pyöräilyn edistämishjelmien laadintaa. Pienissä alle 10 000 asukkaan kunnissa poliittiset päätökset koskivat muiden kuntien tapaan yleisimmin pyöräliikenteen verkon kehittämistä (32 %) ja liikenneturvallisuutta (30 %).

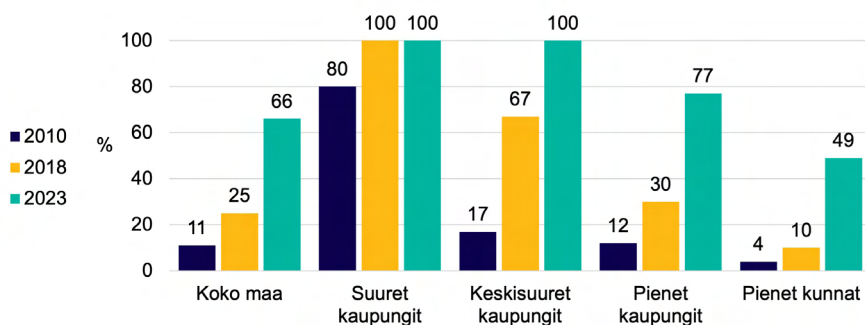
TAULUKKO 2. Pyöräilyn edistämiseksi tehtyjen poliittisten päätösten aiheet viimeisten viiden vuoden aikana poliittisia päätöksiä tehneissä kunnissa osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 81) (%).

	Suuret kaupungit (n=6)	Keskisuuret kaupungit (n=12)	Pienet kaupungit (n=27)	Pienet kunnat (n=36)
Pyöräiliikenteen verkon kehittämistä (esim. rakentaminen tai olemassa olevan parantaminen)	100	73	74	32
Pyöräilyn edistämishjelmien tai -kehittämisuunnitelmien laadintaa	83	53	93	29
Liikenneturvallisuuden liittyviä päätöksiä (esim. nopeusrajoitusten alentaminen)	83	73	63	30
Pyöräiliikenteen investointeja ja edistämistoimien rahoitusta	100	53	70	23
Pyöräpysäköinnin kehittämistä	67	60	37	17
Liikkumisen ohjauksen hankkeiden ja -kampanjojen toteutusta	33	60	44	14
Kaavoitusta ja maankäyttöä	83	33	48	13
Maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämistä	17	33	30	23
Koulumatkapyöräilyn edistämistä	17	27	33	16
Pyöräiliikenteen verkon kunnossapidon kehittämistä	83	60	22	7
Jotain muuta, mitä? (esim. - työsuhdepolkupyöriä - kestävän liikunnan ohjelman laadinta ja hyväksyntä - Pumptrack - liikennepoliittikka)	17	13	4	1

PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMIA JO KAHDESSA KOLMASOSASSA KUNNISTA

Pyöräilyn edistämishjelmat, -strategiat tai muut pyöräiliikennettä edistävät suunnitelmat ovat yleistyneet vuosien 2010 ja 2023 välisenä aikana (kuvio 5). Vuonna 2010 pyöräilyn edistämishjelmia oli noin kymmenesosassa kuntia, vuonna 2018 osuus kasvoi neljäsosaan kunnista ja vuonna 2023 osuus oli jo kaksi kolmasosaa kunnista. Joissain kunnissa pyöräilyn edistämishjelmat olivat avointen vastausten perusteella vielä suunnitteluvaiheessa, mutta näiden kuntien tarkka lukumäärä ei kyselystä selvinnyt. Poliittisia päätöksiä koskevasta kysymyksestä kuitenkin selvisi, että 93 prosenttia pienistä kaupungeista oli tehnyt pyöräilyn edistämishjelman laadintaa koskevia poliittisia päätöksiä, mikä viittaa siihen, että pienten kaupunkien edistämishjelmat ovat vielä yleistymässä.

Pyöräilyn edistämishjelmat, -strategiat tai muut pyöräiliikennettä edistävät suunnitelmat ovat yleistyneet yhä pienemmissä kuntaluokissa. Vuonna 2010 edistämishjelmia oli laajasti vain suurissa kaupungeissa, jonka jälkeen vuoteen 2018 mennessä edistämishjelmat alkoivat yleistyä keskisuurissa kaupungeissa. Vuonna 2023 pyöräilyn edistämishjelmat olivat yleistyneet myös pienten kaupunkien joukossa, ja pienistäkin kunnista jo lähes puolella oli pyöräilyn edistämishjelma.

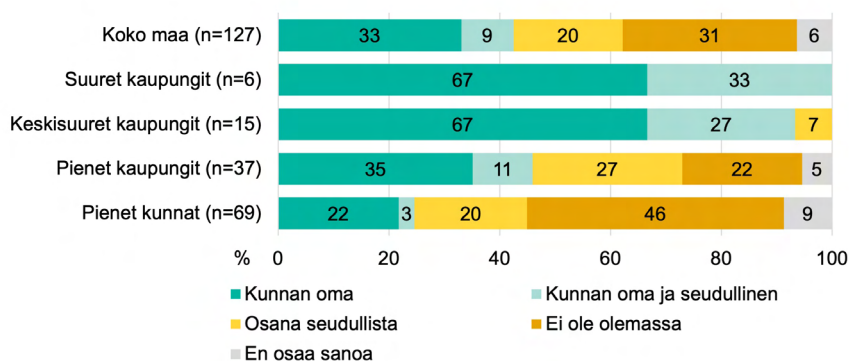


Kuvio 5. Kunnalliset tai seudulliset pyöräilyn edistämishjelmat, -strategiat tai muut vastaavat osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 138), 2018 (n = 147) ja 2023 (n = 127) (%).

Pyöräilyn edistämishjelmat olivat vuonna 2023 yleisimmin kunnan omia ohjelmia (kuvio 6). Yhteensä 54 kunnassa oli kuntakohtainen pyöräilyn edistämishjelma ja 37 kunnassa seudullinen. Erityisesti suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa oli lähes poikkeuksetta kunnan oma ohjelma. Noin kymmenesosassa kunnista oli samanaikaisesti sekä kunnallinen että seudullinen ohjelma. Pienten kaupunkien ja kuntien edistämishjelmista noin puolet oli kunnan omia ja noin puolet seudullisia ohjelmia.

Vuosien 2010 ja 2018 välillä kuntakohtaisten edistämishjelmien osuus kaikista edistämishjelmista kasvoi 44 prosentista 88 prosenttiin, ja vuonna 2023 pieneni 69 prosenttiin. Seudulliset edistämishjelmat olivat aiempaa yleisempiä, koska pieniä kaupunkeja ja kuntia liittyi edistämishjelmia toteuttaneiden kuntien joukkoon, ja niissä pyöräilyn edistämishjelmat olivat usein seudullisia.

Lähes puolet (49 %) pyöräilyn edistämishjelmista oli päivitetty viimeksi vuosien 2022–2023 aikana. Seudullisista ohjelmista kaksi kolmasosaa (67 %) oli päivitetty näiden kahden vuoden aikana, ja kuntakohtaisista ohjelmista 37 prosenttia. Loput ohjelmista ovat tätä vanhempia. Samat seudulliset ohjelmat koskettavat useita kuntia, joten näiden ohjelmien päivitysvuosia saatettiin raportoida useista kunnista. Omia edistämishjelmia tehneiden kuntien vastaajista seitsemän prosenttia ei osannut sanoa ohjelman viimeisintä päivitysvuotta. Seudullisten ohjelmien päivitysvuosia ei tiennyt 11 prosenttia kunnista.

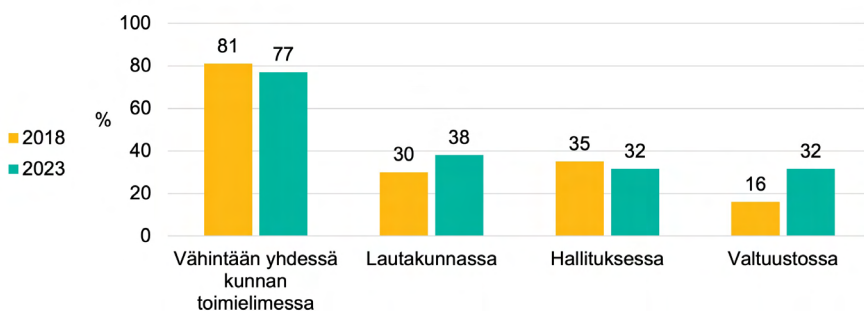


Kuvio 6. Pyöräilyn edistämishjelman, -strategian tai jonkun muun vastaavan olemassaolo ja laajuus osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräilyn edistämishjelma on suositeltavaa hyväksyttää kunnan toimielimissä, mielellään valtuuston tai kaupungin-/kunnanhallituksen tasolla, jotta ohjelmalle saadaan riittävästi painoarvoa (Turunen & Hirvonen 2019). Vuonna 2018 kunnista, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma, 81 prosenttia oli hyväksyttänyt ohjelman vähintään yhdessä kunnan toimielimessä. Vuonna 2023 luku oli 77 prosenttia (kuvio 7). Kunnat olivat lisänneet erityisesti valtuustokäsittelyä, joka oli kaksi kertaa yleisempää vuonna 2023 kuin 2018. Kuntakohtaisista ohjelmista toimielimissä oli hyväksytty 80 prosenttia ja seudullisista ohjelmista 59 prosenttia vuonna 2023.

Kaikki yli 50 000 asukkaan kunnat olivat hyväksyttäneet edistämishjelman jossain toimielimessä. Suurista kaupungeista yksikään ei ollut hyväksyttänyt ohjelmaa valtuustossa, mutta puolet hallituksessa. Valtuustossa ohjelman oli hyväksyttänyt keskisuurista kaupungeista noin puolet (53 %), pienistä kaupungeista kolmasosa (33 %) ja pienistä kunnista neljäsosa (26 %). Hallituksessa edistämishjelman oli hyväksyttänyt keskisuurista kaupungeista vajaa puolet (47 %), pienistä kaupungeista ja kunnista vajaa kolmasosa (30 %) ja pienistä kunnista vajaa neljäsosa (23 %).

Vuonna 2023 vastaajista 10 prosenttia ei osannut sanoa, onko pyöräilyn edistämishjelma hyväksytty kysytyissä toimielimissä, ja 14 prosenttia ilmoitti, ettei edistämishjelmaa ole hyväksytty. Neljässä kunnassa edistämishjelma oli vasta menossa hyväksyttäväksi hallitukseen tai valtuustoon, mikä ilmoitettiin ”joku muu” -vastausvaihtoehdossa.



Kuvio 7. Pyöräilyn edistämishjelman, -strategian tai muun vastaavan hyväksyminen lautakunnassa, hallituksessa tai valtuustossa osuuksina kunnista, joissa oli kunnallinen tai seudullinen ohjelma, strategia tai vastaava vuosina 2018 (n = 37) ja 2023 (n = 79) (%).

KUNNAN OMAN PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMAN LAATIMINEN YHTEYDESSÄ MONIIN TOIMIIN JA OLOSUHTEISIIN

Pyöräilyn edistämishjelmilla on havaittu olevan vaikutusta moniin pyöräilyn olosuhteisiin kunnissa (Maijala 2011; Turunen & Hirvonen 2019). Aiemmissa selvityksissä havaittiin, että pyöräilyn edistämishjelma oli yhteydessä pyöräilyn vastuuhenkilöiden nimeämiseen, seurattuun pyöräiliikenteen määrään, pyöräteiden rakentamiseen ja talvikunnossapidon tehostamiseen. Vuosina 2010 ja 2018 pyöräilyn edistämishjelmat olivat melko harvinaisia pienemmissä kuntaluokissa, jolloin tarkastelu kohdistui suureksi osaksi suuriin kaupunkeihin. Tämän vuoksi 2023 aineistoa päädyttiin tarkastelemaan erityisesti alle 50 000 asukkaan kuntien näkökulmasta.

Kun pienessä alle 50 000 asukkaan kaupungissa tai kunnassa oli pyöräilyn edistämishjelma, kunnat olivat arvioineet koulujen olosuhteita yleisemmin pyöräilyn edistämisen kannalta. Lisäksi kunnissa edistettiin pyörämatkailua yleisemmin. Pyöräiliikenteen seurannassa pienet kaupungit ja kunnat olivat selvittäneet pyöräilyn kulkumuoto-osuuden yleisemmin, kun kunnassa oli pyöräilyn edistämishjelma.

Samoin jos kunnassa oli pyöräilyn edistämishjelma, hyödynnettiin huomattavasti yleisemmin Väyläviraston julkaisemaa Pyöräiliikenteen suunnitteluhjetta (2020). Vastaajat kokivat myös yleisemmin, että pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti kunnassa ja pyöräiliikenteen talvikunnossapito on hyvällä tasolla. Pyöräiliikenteen tavoiteverkko oli määritelty huomattavasti yleisemmin niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn edistämishjelma. Kaikki edellä mainitut yhteydet olivat tilastollisesti merkittäviä 95 prosentin luottamusvälillä ($p < 0.05$).

Pyöräilyn edistämishjelmat olivat yhteydessä kuntien pyöräilyn olosuhteisiin yleisemmin, kun mukaan otettiin kaiken kokoiset kunnat. Tällöin kuntauokkien eroavaisuuksien painoarvo on suurin. Pyöräilyn edistämishjelmilla oli vaikutusta pyöräilyn olosuhteisiin ainoastaan, kun ne olivat kuntakohtaisia ohjelmia. Kuntien mukanaolo seudullisissa ohjelmissa ei ollut positiivisessa yhteydessä yhdenkään olosuhdemuuttujan kanssa. Seudulliset pyöräilyn edistämishjelmat olivat tilastollisesti merkittävästi yhteydessä ainoastaan valtakunnallisen pyöräiliikenteen suunnitteluhjeen käyttöön, mutta ohjetta käytettiin harvemmin, kun kunnassa oli seudullinen ohjelma.

TÄRKEIMMÄKSI KOETAAN RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN VAIKUTTAMINEN

Vastaajien mukaan pyöräliikennettä tuetaan ja edistetään parhaiten rakennettujen ympäristöjen laadun parannuksilla. Avoimeen kysymykseen annetuista (n = 76) vastauksista 43 prosenttia liittyi pyöräliikenteen väylien laadun parantamiseen. Vastauksista 28 prosenttia koski pyöräliikenteen väylien turvallisuutta, 24 prosenttia kunnossapitoa ja 22 prosenttia reittien sujuvuutta ja jatkuvuutta.

”Eniten pyöräilyn suosioon vaikuttavat kulttuurilliset, asenteisiin liittyvät tekijät. Ne ovat syvällä, eivätkä muutu radikaalisti yhden sukupolven aikana. Asenteisiin voidaan kyllä vaikuttaa. Kampanjat ja tempaukset auttavat pitämään asiaa esillä, mutta suurimmat vaikutukset asenteisiin tulevat infrasta; Millaista signaalia ympäristö antaa, miten eri liikkumismuotoja ohjataan tiettyihin ratkaisuihin fyysisin keinoin. Visuaalinen ohjaus on oleellista. Pyöräilyn kannalta katkoton ja tökkimätön matkanteko on tärkeintä eli epäjatkuvuuskohtien vähentäminen/poistaminen. Mitenkään ei päästä myöskään siitä tosiasiasta ohi, että pyöräilyn priorisoiminen autoliikenteen kustannuksella on avaintekijä, esim. auton ohjaamista kiertotielle tai autojen nopeuden laskemista.” – noin 20 000 asukkaan kunta.

”Reittien jatkuvuuden ja laatutason varmistaminen, autoliikenteen kanssa risteämiset sujuvaksi ja turvallisiksi (mm. kiertoliittymät ja korotetut ylityspaikat), talvikunnossapidon laatutasossa huomioitava pyöräilyn vaatimukset eli pyöräiltävyyden turvaaminen, riittävän ja turvallisen pyöräpysäköinnin järjestäminen.” – noin 80 000 asukkaan kunta.

Suurten ja keskisuurten kaupunkien vastaajat pitivät merkityksellisenä ympäristön lisäksi poliittista tahtotilaa, sekä pyöräilyn mukaan ottamista osaksi kaikkea suunnittelua ja viestintää. Alle 50 000 asukkaan kunnissa viestintä ja poliittinen tahtotila koettiin merkityksellisenä yleisesti, kuten myös liikenneturvallisuuteen panostaminen, koulujen lähialueiden olosuhteiden parantaminen ja liikennekasvatus. Vastaajista osa toivoi, että kunnille tarjottaisiin entistä samanarvoisemmin tukea rakennetun ympäristön parantamiseksi.

Valtionavustukset mm. infran parantamiseksi kohdistuvat usein suurille kaupungeille, joissa pääosin on jo saatu ”pää auki” pyöräilyn edistämiseksi. Monet pienemmät kunnat, joilla on vielä tekemistä mm. asenteiden

muuttamiseksi, hyötyisivät avustuksesta myös ns. päänavaajana, koska olisi helpompi saada investointiin rahaa, jos avustusta olisi tiedossa.” – noin 30 000 asukkaan kunta.

”Pyöräilyinfran tekemiseen tarvittaisiin pienissä kunnissa lisää tukea ja parempaa yhteistyötä ELY-keskusten kanssa. Pitäisi myös löytää edullisempia keinoja tehdä ”pyöräteitä” haja-asutusalueille ja yhdistää vapaa-ajan reittejä sekä pyöräteitä.” – noin 1 000 asukkaan kunta.

Vastaajien kaikki mainitsevat tärkeimmät asiat pyöräliikenteen edistämiseksi olivat: rakennettujen ympäristöjen kehittäminen, turvallisuuden parantaminen, kunnossapidon laatu, reittien sujuvuus ja jatkuvuus, poliittinen tahtotila, pyöräpysäköinnin riittävyys ja laatu, viestintä, liikennekasvatus, koulujen lähialueiden olosuhteiden parantaminen, pyöräilyn mukaan ottaminen osaksi kaikkea suunnittelua, riittävä rahoitus ja avustukset, asenteisiin vaikuttaminen, kävelyn ja pyöräliikenteen erottelu, liikenteen rauhoittaminen nopeusrahoituksilla ja autoliikenteen ohjaamisella väyläratkaisuin, joukkoliikenteen matkaketjujen kehittäminen, viitoitusten ja opasteiden parantaminen, työmatkapyöräilyn tukeminen, valaistuksen parantaminen, pyörämatkailun edistäminen ja tiedon hyödyntäminen päätöksenteossa.

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyöräilymyönteisen poliittisen tahtotilan vahvistuminen näkyi lähes kaikilla kyselyn osa-alueilla, joissa kartoitettiin kuntien pyöräilyn edistämisen tilaa. Yksi suurimmista muutoksista, joka Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksessä ilmeni vuoden 2018 jälkeen, oli pyöräilyn edistämishojelmien yleistyminen. Tätä myönteistä muutosta on ollut vauhdittamassa valtion vahvistunut tuki kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteiden laatimisen rahoittamiseen ja valtakunnallisen Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman (LVM 2018) kuntia ohjaavat kirjaukset. Kävelyn ja pyöräilyn investointituki sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustukset ovat olleet suosittuja tukimuotoja. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn investointitukea haettiin ensimmäisellä kierroksella vuonna 2018 yli viidesosassa Suomen kunnista (Traficom 2023a). Näiden tukimuotojen avulla kunnat ovat selvästi innostuneet toteuttamaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmia.

Pienissä kaupungeissa pyöräilyn edistämishojelmien laadinta vaikutti olevan ajankohtaisinta. Suurissa kaupungeissa edistämishojelmia raportoitiin yleisesti jo vuoden 2010 selvityksessä ja keskisuurissa kaupungeissa seura-

vassa vuoden 2018 selvityksessä. Nyt kaikissa yli 50 000 asukkaan kunnissa oli pyöräilyn edistämishjelma, ja tätä pienemmistä kunnista joka toisessa. Kehityskulku on ollut pienten kaupunkien näkökulmasta edullinen, koska se on mahdollistanut mallin ottamisen useiden suurempien kaupunkien esimerkistä.

Pyöräilyn edistämishjelmien yleistymisen kunnissa on merkittävää, koska edistämishjelman olemassaolon on havaittu olevan yhteydessä monien pyöräilyä edistävien toimenpiteiden toteutumiseen. Tuloksen luotettavuus vahvistui uusimmassa selvityksessä, kun edistämishjelmia raportoi huomattavasti enemmän myös pieniä kaupungeja ja kuntia. Nyt huomattiin myös, että edistämishjelmien vaikutukset olivat selkeämmät silloin, kun ohjelma oli kunnan oma ohjelma. Seudullisilla edistämishjelmilla ei ollut vastaavaa yhteyttä toimenpiteiden toteutumisen kanssa. Tähän voi olla monia syitä. Yksi vaikuttava tekijä voi olla puutteelliset resurssit suunniteltujen toimenpiteiden läpiviemiseksi. Seudullisia edistämishjelmia oli pääasiassa pienissä kaupungeissa ja kunnissa.

LÄHTEET

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM): Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. 2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus. 2023a. Tietoa valtionavustuksesta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien verkkosivuilla. Päivitetty 21.8.2023. Viitattu 11.9.2023. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustus>

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelmien valtionavustukset. 2023b. Tietoa valtionavustuksesta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien verkkosivuilla. Päivitetty 27.6.2023. Viitattu 11.9.2023. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kavelyn-ja-pyoraliikenteen-edistamishjelmien-valtionavustukset>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn kehittäminen. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 20–26. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräilyn kehittäminen. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 31–32. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Väylävirasto: Pyöräiliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf

3 PYÖRÄILYÄ EDISTÄVÄT TAHOT JA YHTEISTYÖ KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

Pyöräilyn edistäminen on poikkihallinnollinen tavoite, joka sisältyy tavalla tai toisella monen eri kuntatoimijan työnkuvaan. Kunnan eri toimialojen päätökset liikennesuunnittelusta kunnossapitoon ja viestinnästä vapaa-ajan toimialaan vaikuttavat pyöräilyn olosuhteisiin ja sujuvuuteen. Tämän vuoksi tiedonkulua ja yhteisiä linjauksia tarvitaan. Toimialojen välinen yhteistyö ja erilaiset työryhmät auttavat yhteisten päämäärien tunnistamisessa ja tiedon välittämisessä. Yhteistyötä pyöräilyn edistämiseksi tehdään myös ELY-keskusten, järjestöjen, yritysten ja kuntalaisten kanssa. Esimerkiksi tiivis yhteistyö kunnan ja kansalaisjärjestön välillä voi tuoda merkittävän potentiaalın pyöräiliikenteen olosuhteiden kehittämiseen.

Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräilyä edistäviin tahoihin ja yhteistyöhön kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvin osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 10–15):

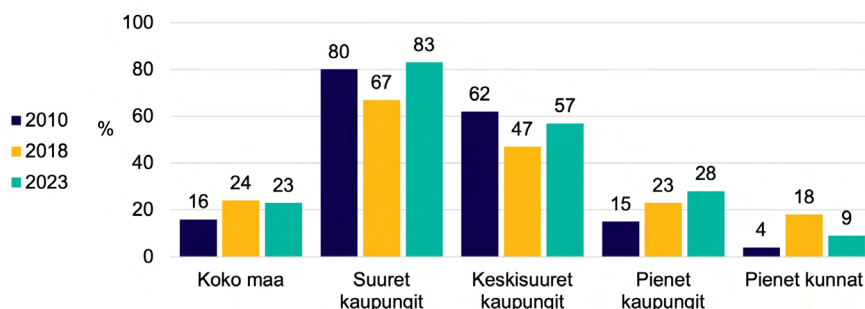
1. Toimiiko kunnassanne nimetty pyöräilykoordinaattori tai muu pyöräiliikennevastaava?
2. Käsitelläänkö pyöräilyasioita kunnassanne jossakin poikkihallinnollisessa työryhmässä?
3. Mitkä kaikki toimialat käsittelevät pyöräiliikenteen asioita kunnassanne?
4. Onko koulujen olosuhteita arvioitu kunnassanne viimeisen kolmen vuoden aikana pyöräilyn (ja kävelyn) edistämisen kannalta?
5. Tehdäänkö kunnassanne yhteistyötä alueen työnantajien kanssa pyöräilyn (ja kävelyn) olosuhteiden edistämisen kannalta?
6. Edistääkö jokin/useampi yhdistys tai seura pyöräilyä kunnassanne?

PÄÄTOIMISIA PYÖRÄILYKOORDINAATTOREITA VAIN NELJÄSSÄ KUNNASSA

Pyöräilykoordinaattorit tai pyöräiliikennevastaavat ovat yleistyneet vuosien 2010–2023 aikana muissa kuntaluokissa (ks. *käsitteet*) paitsi pienissä kunnissa (kuvio 8). Vajaassa neljäsosassa koko maan kunnista toimi vuonna 2023

pyöräilykoordinaattori tai muu pyöräiliikennevastaava. Suurista ja keskisuurista kaupungeista selvästi yli puolissa.

Pyöräiliikennevastaavia koskevan kysymyksen muotoilua on muokattu kyselyn eri toteutuskerroilla. Vuonna 2010 vastaajista 16 prosenttia ilmoitti, että kunnassa on ”pyöräilyasiamies tai muu pyöräilystä vastaava” (Maijala 2011). Vastausvaihtoehdoissa ei ollut mahdollisuutta ilmoittaa, jos pyöräilyn edistäminen kuuluu osana henkilön työnkuvaan. Vuonna 2018 vastaajista 24 prosenttia ilmoitti, että kunnassa on ”pyöräilykoordinaattori tai vastaava viranhaltija” (Turunen & Hirvonen 2019). Tuolloin vastaajat pystyivät ilmoittamaan myös osana työnkuvaansa pyöräilyä edistävät, mutta kysymyksen viranhaltijamääritelmä saattoi rajata ulos osan vastauksista. Vuonna 2023 vastaajat pystyivät ilmoittamaan myös ostopalveluna pyöräilyn edistämistä hoitavat henkilöt, ja heidän oli mahdollista valita useita vastausvaihtoehtoja. Lisäksi kysymykseen pystyi vuonna 2023 vastaamaan ”en osaa sanoa”.



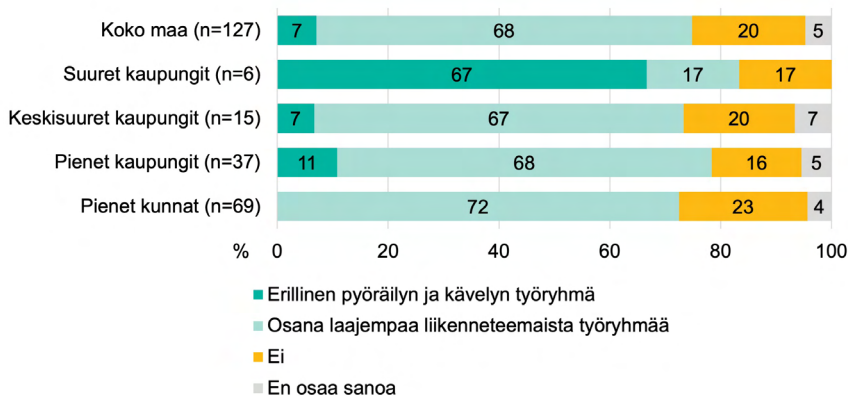
Kuvio 8. Pyöräilykoordinaattoreiden tai muiden pyöräiliikennevastaavien toimiminen kunnissa osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 136), 2018 (n = 148) ja 2023 (n = 127) (%).

Vuonna 2023 pyöräilykoordinaattoreista ja pyöräiliikennevastaavista 84 prosenttia teki pyöräilyn edistämistyötä osana työnkuvaansa. Vain neljässä kunnassa oli päätoimisena työnkuvanaan pyöräilyä edistävä henkilö (kolme suurta kaupunkia ja yksi keskisuuri). Päätoimisten pyöräilykoordinaattoreiden määrä kasvoi kahdella vuodesta 2018, jolloin kaksi kuntaa raportoi pyöräilyn koordinoinnin olevan kunnassa päätoiminen toimenkuva. Ostopalveluna toimivat pyöräilykoordinaattorit eivät olleet vuonna 2023 yleisiä kunnissa, sillä vain yhdessä pienessä kaupungissa ilmoitettiin tällainen toimenkuva.

PYÖRÄLIIKENTEEN ASIOITA KÄSITELLÄÄN LIIKENNETYÖRYHMISSÄ, MUTTA HARVOIN ERILLISENÄ TEEMANA

Kunnissa käsiteltiin pyöräilyasioita usein laajemmissa liikenneteemaisissa työryhmissä (kuvio 9). Liikenneteemainen työryhmä saattoi tarkoittaa esimerkiksi liikenneturvallisuuustyöryhmää tai viisaan liikkumisen työryhmää. Kunnista kaksi kolmasosaa käsitteli pyöräilyasioita osana liikenneteemaista työryhmää. Suurista kaupungeista kaksi kolmasosaa käsitteli pyöräilyasioita eriytetystä pyöräilyn ja kävelyn työryhmässä ja pienemmistä kunnista vain harvat. Kunnista 20 prosenttia vastasi, että pyöräilyasioita ei käsitellä lainkaan kunnan poikkihallinnollisissa työryhmissä.

Vuosina 2010 ja 2018 kunnilta kysyttiin, onko kunnassa pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä. Tämä kysymys muotoiltiin uudelleen vuonna 2023 ("Käsitelläänkö pyöräilyasioita kunnassanne jossakin poikkihallinnollisessa työryhmässä?"). Vuonna 2010 pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä oli yhdeksässä prosentissa kuntia, ja vuonna 2018 työryhmä oli 22 prosentissa kuntia. Tuolloin todennäköisesti osa kunnista ilmoitti myös laajempiteemaisia työryhmiä ja osa kunnista ei, joten luvut eivät ole vertailukelpoisia tuoreimman aineiston kanssa.



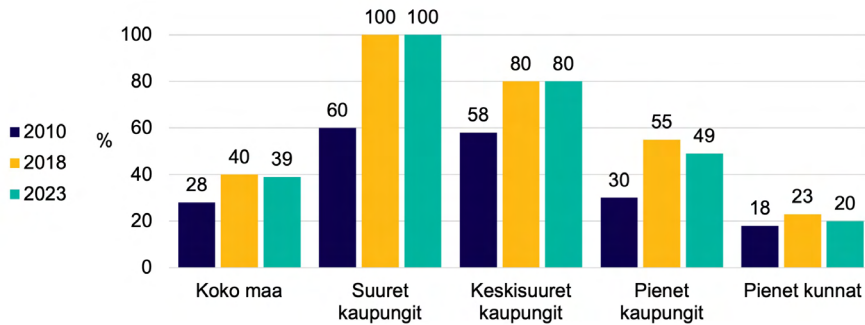
Kuvio 9. Pyöräilyasioiden käsitteleminen kunnan poikkihallinnollisessa työryhmässä osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Kunnilta kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Mitkä kaikki toimialat käsittelevät pyöräliikenteen asioita kunnassanne?”. Vastausten mukaan kunnan toimialoista pyöräliikenteen asioita käsittelevät yleisimmin teknisen toimen ja sivistystoimen toimialat. Nämä toimialat olivat mukana käsittelemässä pyöräliikenteen asioita vuonna 2023 suurin piirtein joka toisessa kunnassa (tekninen toimi 50 %, sivistystoimi 48 % kunnista). Monissa kunnissa sivistystoimen alaisuuteen kuuluvat myös liikunta-, vapaa-aika ja hyvinvointipalvelut. Liikunta- ja vapaa-aikapalvelut, erikseen tai sivistyspalveluissa mainittuna, käsittelevät pyöräliikenteen asioita 41 prosentissa kunnista. Pyöräliikenteen asioita käsittelevät kunnissa keskimäärin kolme eri toimialaa. Suurissa kaupungeissa toimialoista olivat mukana yleisimmin ainakin liikenne- ja maankäyttö sekä liikuntapalvelut. Keskisuurissa kaupungeissa mukana olivat yleensä ainakin kaupunkitekniikan palvelut ja sivistyspalvelut. Alle 50 000 asukkaan kunnissa pyöräliikenteen asioita käsittelevät usein ainakin tekninen toimi ja sivistyspalvelut.

KOLMAS SEKTORI MUKANA KUNTIEN PYÖRÄILYN EDISTÄMISESSÄ

Vuonna 2023 kolmas sektori eli yhdistykset ja seurat osallistuivat kuntien pyöräilyn edistämiseen 39 prosentissa kunnista (kuvio 10). Vastaajista reilu neljännes (27 %) ei osannut sanoa edistävätkö yhdistykset tai seurat pyöräilyä kunnassa ja kolmasosassa (34 %) kunnista yhdistykset tai seurat eivät olleet mukana edistämässä. Yhdistykset ja seurat edistivät pyöräilyä yleisemmin suuremmissa kunnissa kuin pienemmissä. Kolmannen sektorin osallisuus pyöräilyn edistämiseen ei ollut juuri muuttunut vuodesta 2018. Vuonna 2010 pyöräilyä edistäviä yhdistyksiä oli 28 prosentissa kuntia, mutta tuolloin kysymyksessä ei ollut mainintaa seuroista, mikä voi olla osasyynä pienempiin osuuksiin.

Erityisesti suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa pyöräilyä edistivät rekisteröidyt yhdistykset, joiden pääasiallisena tarkoituksena oli pyöräilyn kehittäminen ja edunvalvonta (taulukko 3). Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa oli myös useita rekisteröityjä pyöräily-yhdistyksiä saman kunnan sisällä. Tällaisia olivat esimerkiksi Joensuun Pyöräilijät ry ja Joensuun Polkijat ry. Näiden yhdistysten toiminnan erona on se, että ensin mainittu on pyöräilyn erikoisseura ja jälkimmäinen keskittyy arkipyöräilyn edunvalvontaan. Alle 50 000 asukkaan kunnissa pyöräilyä edistävät yleisimmin paikallisyhdistykset, esimerkiksi Suomen Ladun paikallisyhdistykset, yleisseurat ja kyläyhdistykset.



Kuvio 10. Pyöräilyä edistävät yhdistykset tai seurat osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 138), 2018 (n = 147) ja 2023 (n = 127) (%).

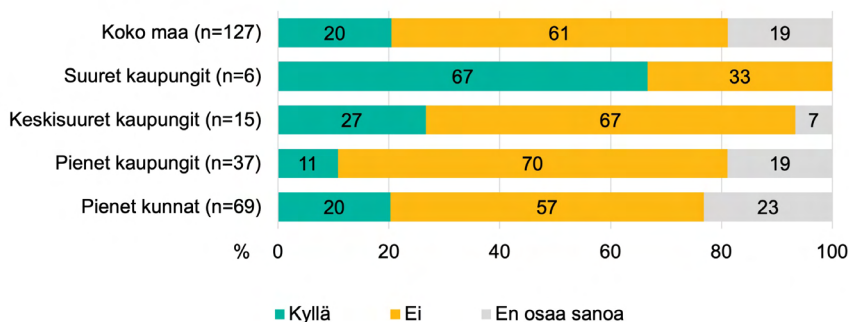
TAULUKKO 3. Pyöräilyä edistävien yhdistysten tai seurojen tyypit osuuksina kunnittain. Luokittelu avointen vastausten perusteella (2023, n = 127) (%).

Osuus kunnista	Pyöräilyä edistävän yhdistyksen tai seuran tyyppi
22 %	Rekisteröity pyöräilyn edistämis- ja edunvalvontayhdistys
13 %	Muu urheiluseura (esim. yleisseura)
5 %	Suomen ladun paikallisyhdistys
2 %	Maastopyöräily-yhdistys
2 %	Alueellinen matkailun kehitys- ja markkinointiyhtiö
7 %	Muut: 4H-yhdistys, kestävän kehityksen yhdistys, paikallinen rekisteröimätön verkosto, MLL, nuorisoseura, maamiesseura, eläkeläiset ry, aktiivihenkilöt

YHTEISTYÖ PYÖRÄILYN EDISTÄMISEKSI HARVINAISTA TYÖNANTAJIEN KANSSA

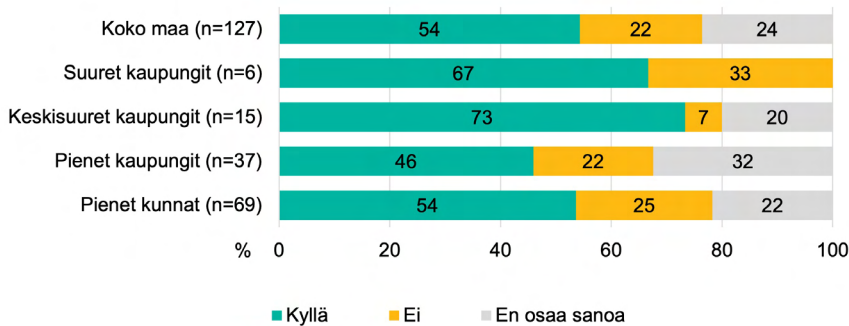
Kotimaan liikenteessä työmatka on suomalaisten yleisin matkan tarkoitus (Traficom 2023). Suomessa työmatkoista suurin osa, yli kaksi kolmasosaa (73 %) tehtiin vuonna 2021 henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana ja seuraavaksi suurin osa, noin kymmenesosa (11 %) pyörällä (Traficom 2023). Kävelen kuljettiin matkoista kahdeksan prosenttia, julkisella liikenteellä seitsemän prosenttia ja muulla kulkutavalla yksi prosentti (Traficom 2023).

Kunnilta kysyttiin vuonna 2023 ensimmäistä kertaa, tehdäänkö kunnassa yhteistyötä alueen työnantajien kanssa pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi (kuvio 11). Yhteistyötä työnantajien kanssa teki viidesosa kunnista. Reilusti yli puolet (61 %) kunnista ei tehnyt yhteistyötä alueen työnantajien kanssa. Vastaajista 19 prosenttia ei osannut sanoa, tehdäänkö kunnassa yhteistyötä alueen työnantajien kanssa. Ainoastaan suurissa kaupungeissa yhteistyö työnantajien kanssa oli melko yleistä.



Kuvio 11. Vastaukset kysymykseen ”tehdäänkö kunnassanne yhteistyötä alueen työnantajien kanssa pyöräilyn (ja kävelyn) olosuhteiden edistämisen kannalta?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Lasten ja nuorten kotimaan matkoista suuri osa on kouluun tai opiskeluun liittyviä matkoja (Traficom 2023). Lapsista ja nuorista 77 prosenttia kulki vuonna 2022 koulumatkansa kävellen tai pyöräillen, kun koulumatka on alle viiden kilometrin pituinen (Turunen ym. 2023). Kunnilta kysyttiin vuonna 2023 ensimmäistä kertaa, arvioivatko he koulujen olosuhteita pyöräilyn ja kävelyn edistämisen näkökulmasta (kuvio 12). Noin puolet kunnista oli arvioinut koulujen olosuhteita pyöräilyn ja kävelyn edistämisen kannalta viimeisen kolmen vuoden aikana. Reilu viidennes vastasi, että olosuhteita ei ole arvioitu. Monet vastaajat eivät osanneet sanoa, onko olosuhteita arvioitu.



Kuvio 12. Vastaukset kysymykseen ”onko koulujen olosuhteita arvioitu kunnassanne viimeisen kolmen vuoden aikana pyöräilyn (ja kävelyn) edistämisen kannalta?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyöräilykoordinaattoreita tai pyöräiliikenteestä ja pyöräilyn edistämisestä päätoimisesti vastaavia kunnan työntekijöitä on edelleen vähän, vain neljässä suuressa kaupungissa. Pyöräiliikenteen määriin, rooliin liikennejärjestelmässä, merkitykseen ihmisten arjessa sekä asetettuihin kasvutavoitteisiin suhteutettuna näyttää siltä, että henkilöresurssien merkitystä ei ole vielä kunnalla ymmärretty. Tilanne ei näytä tasapainoiselta myöskään eri liikennemuotojen keskinäisen tasavertaisuuden kannalta.

Pyöräiliikenteestä osana työnkuvaansa vastaavien kunnan työntekijöiden määrä ei näytä myöskään lisääntyneen. Pienissä kunnissa osuus on jopa pienentynyt edellisen selvityksen aikaisesta tilanteesta. Tulos on hieman yllättävä etenkin verrattuna siihen, että samaan aikaan pyöräilyn edistämishjelmien määrä on viisinkertaistunut nimenomaan pienissä kunnissa. Edistämishjelmien laadinta kuitenkin vaatii vastuuhenkilön kunnasta, ja yleensä mukana työssä on myös poikkihallinnollinen työryhmä. Vaikka konsultilla usein onkin päävastuu edistämishjelmien sisällön tuottamisesta, varsinkin ohjelman valmistumisen jälkeen toteutusvastuu ja seuranta on kunnan vastuulla. Uhkakuvana on, että edistämishjelmien toteutus ja seuranta jäävät toteutumatta suunnitellulla tasolla. Myönteistä on tieto kuntakentältä, että joihinkin kaupunkeihin on nimetty viisaan tai kestävästi liikkumisen koordinaattoreita. Näiden toimenkuvaan pyöräilyn edistäminen kävelyn ja joukkoliikenteen ohella yleensä kuuluu.

Pyöräiliikenteen asiat tulevat kunnissa varsin vaihtelevalla tavalla käsitellyiksi – jos tulevat. Huomionarvoista on, että 20 prosenttia kyselyyn vastanneista

ilmoitti, että pyöräliikenteen asioita ei käsitellä kunnan poikkihallinnollisissa työryhmissä lainkaan. Suuret kaupungit erottuivat edukseen pyöräliikenteen asioiden eriytetyssä poikkihallinnollisessa käsittelyssä. Kaikissa muissa kunta-luokissa pyöräliikenteen asioita käsiteltiin osana laajempaa liikenneteemaista työryhmää. Tavallisimpia tällaisia kunnissa ovat liikenneturvallisuuustyöryhmä ja viisaan liikkumisen työryhmä. Liikenneasiat voivat satunnaisesti nousta esiin myös kuntien hyvinvointiryhmissä. Kysely ei anna suoraa vastausta siihen, mistä näkökulmasta pyöräliikenteen asioita työryhmissä käsitellään. Vakiintuneiden työryhmien (esim. liikenneturvallisuuustyöryhmä, viisaan liikkumisen työryhmä, hyvinvointityöryhmä) nimistä voi päätellä vain sen, että käsiteltävien asioiden kirjo ja käsittelyn näkökulmat ovat varsin laajoja, ja että pyöräliikenne voi nousta tai olla nousematta keskusteluihin.

Liikenneturvallisuuden, viisaan liikkumisen ja hyvinvoinnin edistämisen kannalta huomionarvoista on, että kyselyyn vastanneista neljäsosa ei osannut sanoa, onko koulujen olosuhteita arvioitu pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta. Erityisesti huomiota kiinnittää keskisuurten kaupunkien tilanne; jopa 32 prosenttia vastanneista ei tiennyt, onko arviointeja tehty lainkaan. On syytä pohtia, onko kyse puutteista tiedonkulussa vai olosuhteiden arvioinnissa.

LÄHTEET

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Henkilöliikennetutkimus 2021. 2023. Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkilöliikennetutkimusten-julkaisut>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn kehittäminen. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 20–26. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräilyä edistävät henkilöresurssit. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 31–32. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Turunen, M., Kulmala, J., Hakonen, H. & Tammelin, T. 2023. Aktiivisesti kuljetut koulumatkat. Julkaisussa Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2022. Toim. S. Kokko & L. Martin. Valtion liikuntaneuvosto, 78–81. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2023:1.

4 PYÖRÄILYVIESTINTÄ JA -PALVELUT KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

Pyöräilyviestintä ja -palvelut kuuluvat osaksi pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä. Pyöräiliikenteen reittiopaat ja kartat ovat sekä viestintää että palvelu pyöräilijöille. Viestinnällä, kuten kampanjoilla ja verkkosivusisällöillä, voidaan parantaa tietoisuutta ja liikennekäyttäytymistä niin moottoriajoneuvoilla, kävellen kuin pyörällä kulkevien keskuudessa.

Pyörämatkailua tapahtuu kunnissa monella eri tavalla. Pyörämatkailun muotoja ovat muun muassa retkipyöräily, maastopyöräily, pyörävaellus, alamäkipyöräily, paikallisreitit ja talvipolut (Bikeland 2023). Pyörämatkailua yhdistetään myös osaksi muita matkasisältöjä ja -ketjuja. Pyörämatkailun edistäminen on palvelua niin kuntalaisille kuin matkailijoille.

Kaupunkipyöräpalvelut ovat varsinkin suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa suosittu liikkumispalvelu, joka yhdistettynä esimerkiksi joukkoliikenteeseen ratkaisee niin sanotun viimeisen kilometrin ongelman. Tyypilliset käyttäjäryhmät ovat alueen asukkaat, työntekijät ja opiskelijat. Palveluna kaupunkipyörät helpottavat pyörällä liikkumista, sillä käyttäjän ei tarvitse itse huolehtia pyörän huoltamisesta tai säilyttämisestä. Riittävän laajassa ja tiheässä asemaverkostossa kaupunkipyörä on aina lähellä. Varsinkin suurille kaupungeille kaupunkipyörät tarjoavat kustannustehokkaan tavan edistää pyöräilyä liikennemuotona ja lisätä huomattavasti pyöräiliikenteen näkyvyyttä katukuvassa. (Hirvonen ym. 2020.)

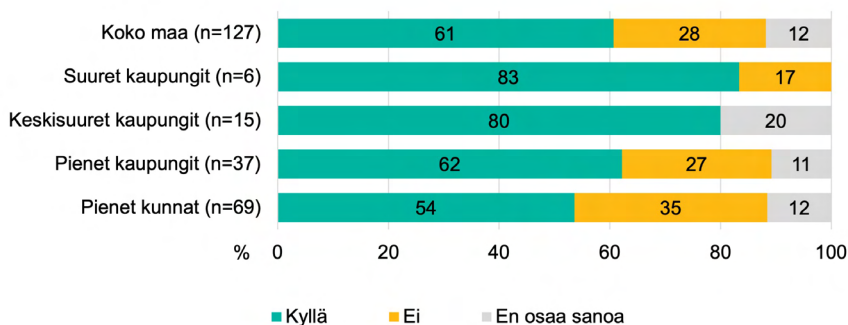
Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräilyviestintään ja -palveluihin kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvien osien vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 16–20 ja 26–27):

1. Edistetäänkö kunnassanne pyörämatkailua?
2. Onko kunnassanne käytössä kunnan hankkima tai yksityisen yrityksen tarjoama kaupunkipyöräpalvelu?
 - 2.1 Millainen kaupunkipyöräpalvelu kunnassanne on suunnitteilla?
3. Onko kunnallanne olemassa verkkosivu tai verkkosivuosio, jossa esitellään kunnan pyöräilyn edistämistä ja palveluja?
4. Toteutetaanko kunnassanne vuosittain pyöräiliikennettä edistäviä kampanjoita ja tapahtumia (esim. Pyöräilyviikko tai Pyöräilytalvi)?
5. Onko kunnallanne pyöräilykarttaa?
 - 5.1 Missä muodossa kuntanne pyöräilykartta on?

PYÖRÄMATKAILUN EDISTÄMINEN YLEISTÄ KUNTALUOKASTA RIIPPUMATTA

Kunnilta kysyttiin vuonna 2023 ensimmäistä kertaa, edistetäänkö kunnassa pyörämatkailua. Pyörämatkailua edistettiin 61 prosentissa kunnista (kuviota 13). Kuntaluokittain (ks. käsitteet) tarkasteltaessa suurista kaupungeista 83 prosenttia, keskisuurista kaupungeista 80 prosenttia, pienistä kaupungeista 62 prosenttia ja pienistä kunnista 54 prosenttia edisti pyörämatkailua. Pyörämatkailua edistettiin yleisemmin, kun kunnassa oli pyöräilyn edistämishjelma.

Yleisimpiä edistämistoimia olivat maastopyöräily- ja matkailureittien rakentaminen, kunnostaminen, kehittäminen ja markkinointi. Näihin kohdistui osaksi myös hankkeita. Pyörämatkailun edistäminen oli kirjattu joidenkin kuntien pyöräilyn edistämishjelmaan. Konkreettisina toimenpiteinä edistämishjelmiin oli kirjattu esimerkiksi reittien kartoittaminen ja reittitiedon päivittäminen matkailusivustolle. Yksittäisiä mainintoja kuntien avoimissa vastauksissa oli, että kunnat olivat toteuttaneet pyörämatkailukartan, avanneet pyöräreitille teemasivut sekä tarjosivat pyöriä vuokrattavaksi.



Kuvio 13. Vastaukset kysymykseen ”edistetäänkö kunnassanne pyörämatkailua?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

KAUPUNKIPYÖRÄPALVELUJEN TRENDI TODENNÄKÖISESTI VAIHTUU VOIMAKKAASTA KASVUSTA VAKIINTUMISEKSI

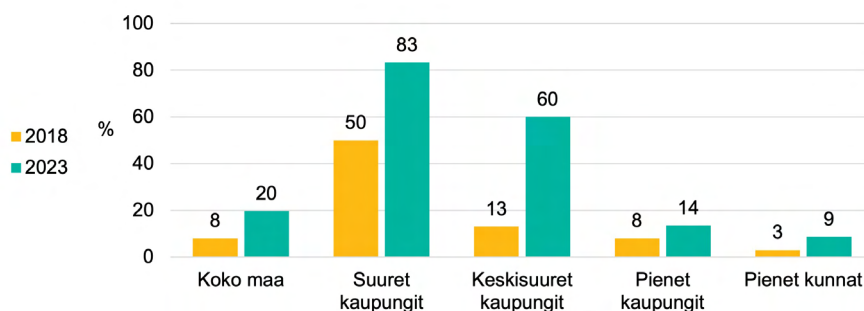
Laajamittaisten kaupunkipyöräpalvelujen käyttöönotto on ollut toistaiseksi ajankohtaista pääasiassa isoimmissa kaupungeissa (kuvio 14). Vuonna 2018 suurista kaupungeista joka toisessa oli käytössä kaupunkipyöräpalvelu ja keskisuurista kaupungeista 13 prosentissa (Turunen & Hirvonen 2019a). Vuoteen 2023 mennessä kaupunkipyöräpalvelut yleistyivät suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa selvästi – erityisesti keskisuurissa kaupungeissa 13 prosentista 60 prosenttiin. Myös pienissä kaupungeissa ja kunnissa kaupunkipyöräpalvelut ovat aiempaa yleisempiä.

Todellinen muutos kaupunkipyöräpalvelujen yleisyydessä voi olla suurempi kuin vuosien 2018 ja 2023 tulosten vertailu näyttää. Kaupunkipyöräpalveluita selvittävän kysymyksen muotoilu muutettiin vuosien 2018 ja 2023 välillä, ja tuoreimmalla kyselylomakkeella käsite ”kaupunkipyöräpalvelu” avattiin tarkemmin. Vuoden 2023 kyselylomakkeessa rajattiin kaupunkipyöräpalvelukäsite esimerkiksi niin, että sillä ei tarkoiteta kirjastossa, museossa tai muussa vastaavassa kunnan toimipisteessä vuokrattavia tai lainattavia pyöriä. Vielä vuonna 2018 osa kunnista ilmoitti kunnan lainapyöräpalvelusta kaupunkipyöräpalvelu-kysymykseen. Vuonna 2018 kysyttiin ”onko kunnassanne jo käytössä a) asemalliset kaupunkipyörät, b) asemattomat kaupunkipyörät tai c) molempia tukeva järjestelmä (hybridijärjestelmä)?”. Vuonna 2023 kysymys päivitettiin muotoon ”onko kunnassanne käytössä kunnan hankkima tai yksityisen yrityksen tarjoama kaupunkipyöräpalvelu?”.

Kaupunkipyöräpalveluista Suomen kunnissa on myös valtakunnallista seurantatietoa. Pyöräilykuntien verkosto ry:n ylläpitämän rekisterin mukaan yhteensä 22 Suomen kunnassa oli vuonna 2023 kaupunkipyöräpalvelu, joiden tilaaja oli kunta (Pyöräilykuntien verkosto 2023). Lisäksi vaihtelevassa määrässä kuntia on ollut yksityisten yritysten järjestämiä palveluita, joissa kunta ei ole toiminut palvelun tilaajana. Näistä jälkimmäisistä on vaikea ilmoittaa tarkkoja lukuja, sillä tilanne vaihtelee sen mukaan, miten yritykset kulloinkin siirtävät kalustoaan kaupungista toiseen kysynnän mukaan. Yksityisiä palveluja on ollut noin kymmenkunnassa kunnassa, jotka ovat pääasiassa suuria ja keskisuuria kaupunkeja. Samassa kunnassa voi olla tarjolla sekä kunnan tilaama että sellainen palvelu, jossa kunta ei ole tilaajana. Yksityiset kaupunkipyöräpalvelut ovat tätä nykyä pääsääntöisesti täysin sähköavusteisia, kun taas kuntien tilaamina sähköavusteisia kaupunkipyöriä oli vuonna 2023 toistaiseksi vain Kuopiossa ja Lahdessa. Tilanne voi kuitenkin sähköavusteisuuden osalta muuttua nopeasti suurissa kaupungeissa aiempien pitkien sopimuskausien

päätyessä lähivuosina, erityisesti pääkaupunkiseudulla. (Pyöräilykuntien verkosto 2023).

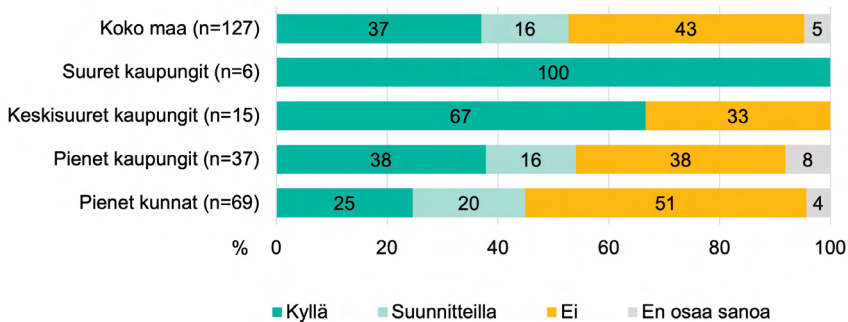
Vuoden 2023 kyselyyn vastanneista kunnista, joissa kaupunkipyöräpalvelua ei ollut, viisi prosenttia suunnitteli kaupunkipyöräien hankintaa. Pienistä kaupungeista 11 prosenttia ja pienistä kunnista 3 prosenttia suunnitteli hankintaa. Suurissa tai keskisuurissa kaupungeissa ei ollut vastaavia suunnitelmia. Kunnissa, joissa ei vielä ollut kaupunkipyöräiä, mutta ne olivat suunnitteilla, suunnitelmissa olivat pääasiassa pyörät ilman sähköavustusta tai vastaajat eivät osanneet vielä sanoa.



Kuvio 14. Kaupunkipyöräpalvelulliset kunnat osuuksina kuntaluokittain 2018 (n = 150) ja 2023 (n = 127) (%).

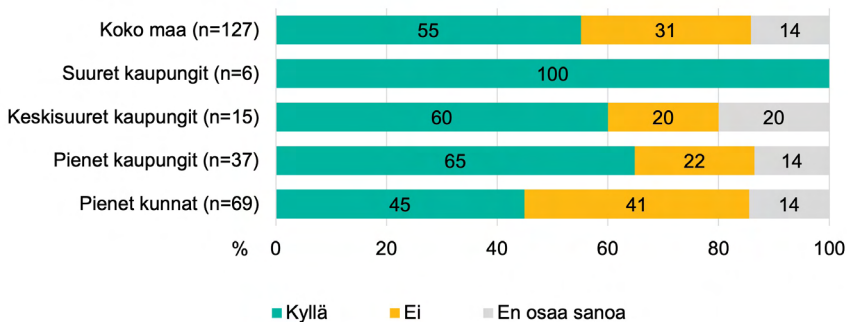
PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN JA PALVELUT NÄKYVÄT MELKO HARVOIN PIENTEN KUNTIEN VERKKOSIVUILLA

Vuonna 2023 kunnista reilulla kolmasosalla (37 %) oli olemassa verkkosivu tai verkkosivuosio, jossa esiteltiin kunnan pyöräilyn edistämistä ja palveluja (kuvio 15). Suurista kaupungeista kaikki ja keskisuurista kaupungeista kaksi kolmasosaa vastasivat, että kunnalla oli tällainen sivu tai sivuosio. Pienistä kaupungeista vastaava osuus oli reilu kolmannes (38 %) ja pienistä kunnista neljäsosa. Alle 50 000 asukkaan kunnista 16–20 prosenttia vastasi, että kunnassa on suunnitteilla pyöräilyn edistämistä ja palveluja esittelevä verkkosivu tai verkkosivuosio.



Kuvio 15. Vastaukset kysymykseen ”onko kunnallanne olemassa verkkosivu tai verkkosivuosio, jossa esitellään kunnan pyöräilyn edistämistä ja palveluja?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

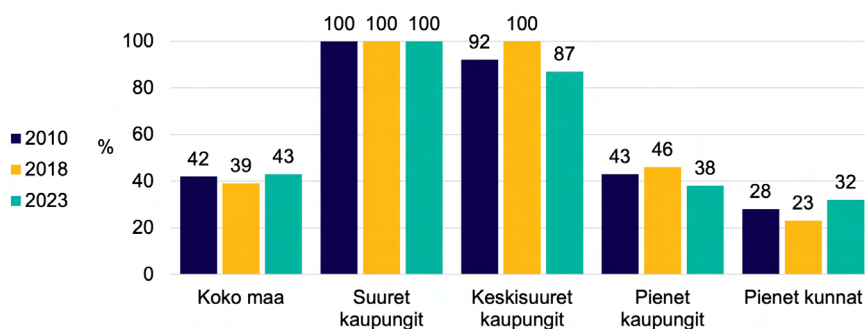
Pyöräiliikenteen edistämiseen liittyviä kampanjoita ja tapahtumia toteutettiin vuosittain 55 prosentissa kunnista (kuviot 15 ja 16). Kaikissa suurissa kaupungeissa toteutettiin kampanjoita ja tapahtumia. Keskisuurista ja pienistä kaupungeista 60–65 prosentissa toteutettiin kampanjoita ja tapahtumia ja pienistä kunnista 45 prosentissa.



Kuvio 16. Vastaukset kysymykseen ”toteutetaanko kunnassanne vuosittain pyöräiliikennettä edistäviä kampanjoita ja tapahtumia (esim. Pyöräilyviikko tai Pyöräilytalvi)?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Vuonna 2023 kunnista 43 prosentilla oli pyöräilykartta (kuvio 17). Vuosiin 2010 ja 2018 verrattuna pyöräilykarttojen yleisyys ei juurikaan muuttunut (Maijala 2011; Turunen & Hirvonen 2019b). Pienissä kunnissa pyöräilykartat yleistyivät reilulla kolmasosalla vuosien 2018 ja 2023 välillä. Kysymyksen muotoilu oli samanlainen eri vuosina, mutta vuonna 2023 kysymykseen pystyi vastaamaan myös ”en osaa sanoa”.

Pyöräilykartallisilta kunnilta (n = 55) kysyttiin, missä muodossa kunnan pyöräilykartta on. Vastaukset raportoidaan osuuksina kaikista kunnista (n = 127). Yleisimmin kuntien pyöräilykartat olivat verkkosivuilla kuva- tai pdf-muodossa (taulukko 4). Toiseksi yleisintä oli, että pyöräilykartta oli paperisena. Suurissa kaupungeissa pyöräilykartat olivat yleisimmin osana pyöräiliikenteen reittioppaita. Keskisuurissa kaupungeissa pyöräilykartat olivat yleisimmin verkkosivuilla kuva- tai pdf-muodossa. Yli 50 000 asukkaan kaupungeissa oli yleistä, että pyöräilykarttoja oli useissa eri paikoissa tai muodoissa. Alle 50 000 asukkaan kunnissa pyöräilykarttoja oli noin kolmasosassa kunnista ja näissä yleisimmin verkkosivuilla kuva- tai pdf-muodossa. Muita vastaajien mainitsemia pyöräilykarttojen muotoja olivat muun muassa kunnan karttapalvelu, tienvarsikartta, paikkatietopohjainen verkkosivusto sekä joukkoliikenteen reittiopas.

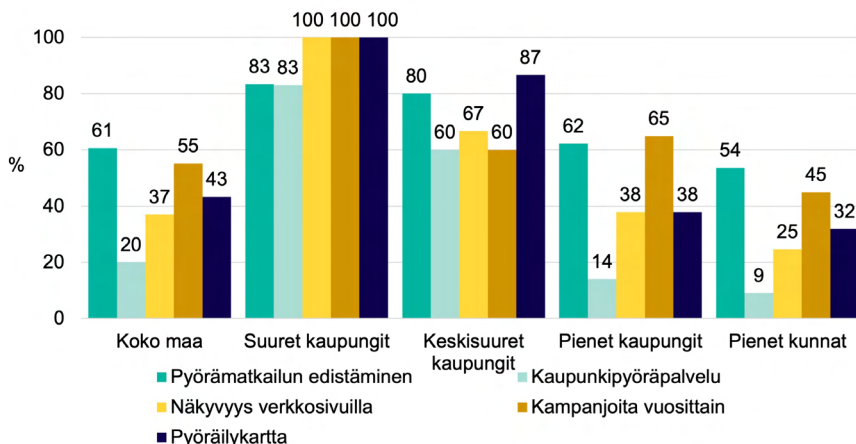


Kuvio 17. Pyöräilykartalliset kunnat osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 138), 2018 (n = 146) ja 2023 (n = 127) (%).

TAULUKKO 4. Pyöräilykarttojen julkaisumuodot osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

	Osana pyöräliikenteen reittiofasta	Mobiili-sovel-luksena	Verkko-sivuilla kuva-tai pdf-muo-dossa	Paperi-sena	Jokin muu	Ei pyöräily-karttaa
Koko maa (n=127)	12	6	31	18	9	57
Suuret kaupungit (n=6)	83	17	67	50	17	0
Keskisuuret kaupungit (n=15)	27	7	73	60	27	13
Pienet kaupungit (n=37)	3	5	27	14	11	62
Pienet kunnat (n=69)	7	6	22	18	9	68

Kuviossa 18 esitetään pyöräilyviestintään ja -palveluihin kytkeytyvät tulokset niiden kuntien osuuksina, jotka vastasivat kuhunkin kysymykseen ”kyllä”. Yleisin pyöräilyviestintään ja -palveluihin liittyvistä toimista kunnissa oli pyörämatkailun edistäminen (61 %). Pienissä kunnissa yleisimmät toimenpiteet olivat pyörämatkailun edistäminen ja kampanjoiden toteuttaminen. Suurissa ja keskiuurissa kaupungeissa eri toimenpiteet olivat lähes yhtä yleisiä. Harvinaisimpia etenkin alle 50 000 asukkaan kunnissa olivat kaupunkipyöräpalvelut.



Kuvio 18. Kaikki pyöräilyviestintään ja -palveluihin liittyvät kysymykset (liite 1: 16–19, 26) osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyörämatkailun edistäminen on viime vuosina noussut yhä useamman kunnan agendalle, ja se näkyy kyselyn tuloksissa. Moneen muuhun pyöräilyviestinnän ja -palvelujen osa-alueeseen verrattuna pyörämatkailu on melko tasaisesti kaikenkokoisten kuntien intresseissä, vaikka suuret kaupungit hie-man korostuvatkin. Pyörämatkailun edistämässä matkailukeskuksilla on iso rooli, ja monet niistä sijaitsevat pienemmissä kunnissa.

Pyörämatkailureitteihin liittyvä kehitystyö ja markkinointi olivat kuntien yleisimpiä pyörämatkailun edistämisen toimenpiteitä. Matkailun näkökulmasta kiinnostavat ja houkuttelevat reitit ovat pyörämatkailun lähtökohta. Reittejä ovat katuverkkoon ja maanteihin pääosin tukeutuvat niin sanotut retkipyöräilyreitit ja maastopyöräilyreitit. Nousussa ovat myös sorateitä, ulkoilureittejä ja maastopolkuja hyödyntävät pyörävaellusreitit (eng. bikepacking), joiden suosio myös kansainvälisesti merkittävää (Bikeland 2023). Pyörämatkailualaa tuettiin näkyvästi valtion taholta vuonna 2020 myöntämällä valtionavustusta valtakunnallisen Pyörämatkailukeskuksen perustamiseen ja pyörämatkailun koordinointiin (Traficom 2020). Toimintaa on myös jatkettu valtionavustusten turvin.

Kokonaisvaltaista pyörämatkailun kehittämistä edustaa malli, jossa pyörämatkailun toimenpiteet ovat osa pyöräilyn edistämishjelmaa tai on laadittu

pyörämatkailustrategia, kuten osassa kyselyyn vastanneista kunnista. Pyörämatkailun edistäminen ei ole irrallinen osa muusta pyöräilyn edistämisestä. Sujuva, turvallinen ja houkutteleva pyöräliikenteen infrastruktuuri palvelee mitä suurimmassa määrin pyörämatkailijaa ja on edellytys pyörämatkailun suosion kasvulle. Kaupunkipyöräpalveluja käyttävät myös matkailijat, mutta edelleen perinteisemmälle polkupyörien vuokrauspalvelulle on pyörämatkailun näkökulmasta tarvetta. Pyörien vuokraamisen mainitsi kyselyssä vain muutama kunta, osin varmaankin sen takia, että pyörävuokraus on lähes aina yrittäjävetoista.

Kaupunkipyöräpalveluja tarjoavien kuntien osuus yli kaksikertaistui vuosien 2018–2023 välillä. Eniten kaupunkipyörät yleistyivät keskisuurissa kaupungeissa 13 prosentista 60 prosenttiin. Kyselyvastausten mukaan kunnilla ei ollut samaan tapaan suunnitelmia kaupunkipyöräpalvelujen käyttöönottoon tulevaisuudessa kuin vielä vuonna 2018. Palvelujen tilanne on todennäköisesti jossain määrin vakiintumassa. Kaupunkipyöräpalveluiden kehitys Suomessa on ollut kuitenkin merkittävää. Vuoden 2016 Helsingin kaupunkipyörien käyttöönotosta vuoteen 2021 mennessä kaupunkipyöräpalveluiden määrä kasvoi yli kahteenkymmeneen koko Suomessa (Traficom 2023). Samassa ajassa pyörillä poljettujen matkojen määrä kasvoi noin 400 000 matkasta (Tulenheimo ym. 2019) noin 3,4 miljoonaan matkaan (Kaupunkipyörien tarjonta, ja käyttö ja markkinatilanne 2023).

Kaupunkipyörät saivat alussa suuren suosion, koska ne tarjosivat uuden ja ekologisen liikkumistavan, jolle oli selkeää tilausta varsinkin kaupungeissa, joissa palvelu oli riittävän laaja ja suunniteltu osaksi muuta julkista liikennettä (Tulenheimo ym. 2019). Alkuvaiheen räjähdysmäisen kasvun tasaannuttua osa kaupunkipyöräpalvelujen käyttäjistä siirtyi muihin liikkumisen palveluihin, kuten sähköpotkulautoihin (Tulenheimo 2023). Siellä, missä kaupunkipyöriä on riittävästi tarjolla, ne onnistuvat edelleenkin houkuttelemaan vakiintuneen käyttäjäjoukon. Kuopiossa ja Lahdessa sähköavusteiset kaupunkipyörät ovat olleet onnistunut sijoitus. Kaupunkipyöräpalvelujen kehitys kertoo ihmisten liikkumistarpeiden muuttumisesta. Kaupungeissa sähköiset liikkumisvälineet, kuten sähköpyörät ja -potkulaudat, ovat yleistyneet nopeasti. Jatkossa kaupunkipyöräpalveluiden on pyrittävä houkuttelemaan käyttäjiä toisaalta sähkön tuomalla helppoudella ja toisaalta luotettavuudella ja turvallisuudella selviytyäkseen kilpailussa. Oma kysymyksensä on, miten muualla Euroopassa näkyvä siirtymä takaisin liikkumisvälineiden jakamisesta omistamiseen vaikuttaa jatkossa kaikkiin pienliikkumisen palveluiden kysyntään. (Tulenheimo 2023).

Verkkosivu tai verkkosivuosoite, jossa esitellään kunnan pyöräilyn edistämistä ja palveluja, oli vuonna 2023 kunnista reilulla kolmasosalla (37 %). Luku on yllättävän matala, kun ottaa huomioon, että ajantasaiset

verkkosivut ovat olennainen foorumi, jolla kunta voi viestiä kuntalaisille ajankohtaisista asioista. Toisaalta kysymyksessä ei kysytty, mistä ja miten helposti kunnan päätöksentekoon liittyvät lakisääteiset asiakirjat löytyvät. Vastaukset antavat käsityksen siitä, minkälainen rooli pyöräilyn edistämisellä ja palveluilla kunnissa on – tai ainakin siitä, miten pyöräily liikennemuotona tai vapaa-ajan harrastuksena näkyy kunnan viestinnässä. Viestintäkanavana verkkosivut ovat myös avainasemassa jakamassa tietoa suunnitteilla ja käynnissä olevista liikennehankkeista, niiden tavoitteista, toteutusajatauluista ja vaikutuksista kuntalaisten arkeen. Hyvään hallintotapaan kuuluu sekä asiakirjojen julkisuus ja avoimuus, että kuntalaisten kuuleminen ja osallistaminen heitä koskevaan suunnitteluun ja päätöksentekoon. Kunnissa ei aina ymmärretä viestintää strategisesti merkittävänä toimintana, jolla on suora yhteys päätöksenteon avoimuuteen ja kuntalaisten osallisuuteen (Ojajärvi & Valtonen 2016, 19–33).

Verkkosivujen osalta tilanne näyttää parhaalta suurissa kaupungeissa, joissa kaikki vastaajat kertoivat tietoa pyöräilyn edistämisestä ja palveluista löytyvän verkkosivuilta. Heikoin tilanne oli pienissä kunnissa, joista vain neljäsosa ilmoitti tietoja löytyvän verkkosivuilta. Lisäksi huomiota kiinnittää se, että pienissä kunnissa vastaajista puolet ei tiennyt, löytyykö verkkosivuilta tietoa. Verkkosivujen puuttumisesta ei voida suoraan päätellä onko kysymys siitä, että pienissä kunnissa pyöräilyn edistäminen ei ole päätöksenteon agendalla tai, että pyöräilyn palveluita ei ole. Verkkosivut ovat kuitenkin yksi viestintäkanava kuntalaisille ja tiedon saatavuuteen on syytä kiinnittää huomiota. Myös kuntien sisäisen tiedonkulun pätkiminen on tunnistettu hyvään hallintotapaan liittyväksi ongelmaksi kaiken kokoisissa kunnissa (Ojajärvi & Valtonen 2016, 25–26).

Kampanjoiden, kuten valtakunnallisen Pyöräilyviikon ja ympärivuotiseen pyöräilyyn kannustavan Pyöräilytalvi-kampanjan järjestämisessä suuret kaupungit erottuivat selkeästi pienistä kunnista. Kampanjoita järjestettiin kaikissa suurissa kaupungeissa ja alle puolessa pienistä kunnista. Tapahtumien ja kampanjoiden organisointi vaatii taloudellisten resurssien lisäksi henkilöresursseja. Henkilöresursseja ovat myös pyöräilyn edistämiseen sitoutuneet vapaaehtoiset, joita on eri kokoisissa kunnissa eri tavoin tarjolla. Kampanjoihin osallistuminen voi toisaalta tapahtua hyvin matalalla kynnyksellä. Ei ole selvää, mistä syystä kampanjaviestintää ei tapahdu pienissä kunnissa tai se ei ainakaan konkretisoidu tapahtumiksi. Kyse voi olla viestinnästä tai toisaalta siitä, että pyöräilytapahtumien organisoimiseen ei pienistä kunnista löydy järjestäytyneitä tahoja, kuten pyöräilyseuroja. Saattaa myös olla, että muut tempaukset tai kampanjat menevät järjestäytyneiden tahojen toiminnassa pyöräilykampanjojen järjestämisen edelle.

Pyöräilykarttoja löytyi kaikissa muodoissa ehkä ymmärrettävästikin eniten suurista ja keskisuurista kaupungeista, joissa voi olettaa myös pyöräilyreittejä olevan eniten. Pyöräilykarttojen digitalisoituminen on selkeä kehitystrendi, sillä tavallisimmin kartat löytyvät osana pyöräliikenteen reittiopasta tai verkkosivuilta. Hyvien pyöräreittien löytymisen näkökulmasta on tärkeää, että kartta-palveluita on saatavilla ja mielellään useammassa eri muodossa. Pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen reittioppaat palvelevat heitä, jotka hakevat tavalla tai toisella optimoitua reittiä kahden kohteen välillä. Reittiopasta käytetään sekä parhaan reitin hakemiseen että reitille käytettävän ajan arvioimiseen. Pdf-muotoisten tai painettujen karttojen voi ajatella palvelevan pidempää reittiä kulkevaa pyörämatkailijaa. Mobiilisovellus ei kyselyssä noussut merkittävään rooliin. ”Joku muu” -vaihtoehto nousi erityisesti keskisuurissa kunnissa.

LÄHTEET

Bikeland: Pyörämatkailukeskus. 2023. Verkkosivu: Pyöräilykuntien verkosto ja Pyöräliitto. Viitattu 11.9.2023. www.bikeland.fi

Hirvonen, M., Ojajärvi, S. & Tulenheimo, M. 2020. Pyöräilyn ilo: Monta hyvää syytä pyöräillä. Helsinki: Minerva Kustannus Oy.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Kaupunkipyörien tarjonta, ja käyttö ja markkinatilanne. 2023. Liikennepalveluiden tilannekuva. Verkkosivu. Päivitetty 13.9.2023. Viitattu 18.9.2023. <https://tieto.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/liikennepalveluiden-tilannekuva>.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Kaupunkipyörien tarjonta, ja käyttö ja markkinatilanne. 2023. Uutinen Traficomin [www-sivuilla](http://www.sivuilla) 13.9.2023. Viitattu 18.9.2023. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kaupunkipyorat>

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Valtionavustuksilla voimaa pyörämatkailun edistämiseen sekä aktiiviseen koulumatkaliikkumiseen. Tiedote. Julkaistu 24.4.2020. Viitattu 3.10.2023. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/valtionavustuksilla-voimaa-pyoramatkailun-edistamiseen-seka-aktiiviseen>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn kehittäminen. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 20–26. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Ojajärvi, S. & Valtonen, S. 2016. Hyvä hallintotapa liikunta-alalla. Liikuntatieteellisen seuran tutkimuksia ja selvityksiä nro 13, Helsinki.

Pyöräilykuntien verkosto: Kaupunkipyöräjärjestelmät Suomessa. 2023. Verkko sivu. Viitattu 26.9.2023. <https://www.poljin.fi/index.php/pyorailyn-edistaminenkaupunkipyorat/kaupunkipyorajarjestelmat-suomessa>

Tulenheimo, M. 2023. Micromobility Europe – pienliikkumisen terveiset. Esitelmä kansainvälisen pyöräliikenteen Velo-City 2023 -konferenssin Suomen jälkiseminaarissa 1.9.2023. Viitattu 26.9.2023. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Martti%20Tulenheimo_Micromobility%20europe_pienliikkumisen%20terveiset.pdf

Tulenheimo, M., Raninen, M. & Aalto-Setälä, N. 2019. Bikeshare Behind the Numbers – How Does Helsinki Compare? Helsingin kaupungin liikennelaitos. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 3.10.2023. https://www.e-julkaisu.fi/hkl/bikeshare_behind_the_numbers/june-2019/mobile.html#pid=1

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019a. Kaupunkipyöräjärjestelmät. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 42–44. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019b. Pyöräkartat ja reittioppaat. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 36–37. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

5 PYÖRÄPYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMINEN KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajarvi

Pyöräpysäköinnin laadulla on selkeä yhteys pyöräliikenteen sujuvuuteen ja houkuttelevuuteen. Pyöräpysäköinnillä rakennetaan pyöräilyn imagoa. Puutteelliset pyöräpysäköintimahdollisuudet viestivät pyöräilyn arvostuksen puutteesta ja voivat estää pyöräliikennettä. Yhä moninaisemmiksi muuttuvien kulkuneuvojen, kuten tavarapyörien tai erikoispyörien (esimerkiksi fatbike), toimiva säilytys vaatii pyöräpysäköinnin suunnittelua välineistökirjon huomioon ottamista. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018) linjattiin, että kävely ja pyöräily tulee ottaa yhä painokkaammin huomioon kuntien rakennusjärjestyksissä ja kaavatasolla. Pyöräpysäköinnin kokonaistilanne oli kunnissa vuoden 2018 Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen perusteella enintään tyydyttävä (Turunen & Hirvonen 2019).

Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräpysäköinnin järjestämiseen kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvien osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 21–25):

1. Missä seuraavista asiakirjoista kunnallanne on velvoite/normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen?
2. Missä muodossa kuntanne on kerännyt tiedot pyöräpysäköintipaikoista?
 - 2.1 Ovatko tiedot pyöräpysäköintipaikoista avoimesti kunnan asukkaiden saatavilla?
3. Seurataanko kunnassanne pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti?
4. Arvioidaanko kunnassanne pyöräpysäköinnin kehittämistarvetta säännöllisesti?

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMISEEN VELVOITE PÄÄASIASSA ISOISSA KAUPUNGEISSA

Vastaaajista 28 prosenttia ilmoitti kunnalla olevan velvoite tai normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen (kuvio 19). Vastaaajista 72 prosenttia ei osannut sanoa tai ilmoitti, että velvoitetta tai normia ei ollut missään asiakirjassa. Vuonna 2018 kunnista 36 prosentilla oli velvoite tai normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen

kirjattuna vähintään yhteen asiakirjaan (Turunen & Hirvonen 2019). Tuolloin vapaavalintaisena esitetystä kysymyksestä ei ollut vastausvaihtoehtoja *ei missään asiakirjassa* tai *en osaa sanoa*, mikä saattoi lisätä olemassa olevien vaihtoehtojen valintaa. Vuonna 2010 kunnilta kysyttiin, missä vaiheessa polkupyörien pysäköintiin kiinnitetään huomiota veloitteen sijaan (Maijala 2011). Tuolloin polkupyörien pysäköinti otettiin huomioon rakennusjärjestyksessä kunnista 13 prosentissa, asemakaavassa 33 prosentissa, rakennusluvuissa 31 prosentissa ja katusuunnitelmissa 8 prosentissa.

Kuntaluokittain (ks. *käsitteet*) tarkasteltuna kaikissa suurissa kaupungeissa oli velvoite tai normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen jossakin asiakirjassa (taulukko 5). Keskiuurista kaupungeista viidesosa ei osannut sanoa, onko kunnalla velvoitetta, mutta loput (80 %) osasivat nimetä vähintään yhden asiakirjan. Lähes kolmasosalla suurista ja keskisuurista kaupungeista oli velvoite tai normi jossain muussa asiakirjassa tai dokumentissa kuin annetuissa vaihtoehtoisissa. Nämä olivat pysäköintinormi, pysäköinnin mitoitusohje, katusuunnitelmat, satunnaiset asemakaavat ja pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma. Pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa muita asiakirjoja olivat koulukeskuksen dokumentit, tieverkkosuunnitelma ja kunnan ilmastosuunnitelma. Luetellut maininnat olivat yksittäisiä lukuun ottamatta pysäköintinormia, joka velvoitti kahdessa kunnassa. Yksi kunta myös mainitsi, että rakennusjärjestyksessä on maininta riittävistä pysäköintipaikoista, mutta se ei ole velvoittava.



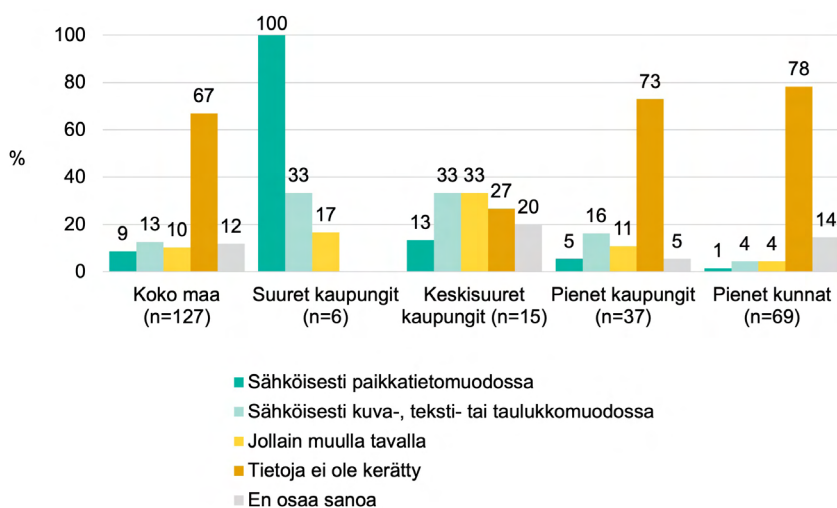
Kuvio 19. Kuntien veloitteet tai normit pyöräpysäköinnin järjestämiseen eri asiakirjoissa tai dokumenteissa osuuksina kaikista kunnista vuosina 2018 (n = 150) ja 2023 (n = 127) (%).

TAULUKKO 5. Kuntien veloitteet tai normit pyöräpysäköinnin järjestämiseen eri asiakirjoissa tai dokumenteissa osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

	Rakennusjärjestyksessä	Kaavoissa	Rakennusluvuissa	Jossain muussa asiakirjassa tai dokumentissa	Ei missään asiakirjassa	En osaa sanoa
Koko maa (n=127)	14	17	8	9	48	24
Suuret kaupungit (n=6)	67	100	67	33	0	0
Keskisuuret kaupungit (n=15)	33	60	20	27	0	20
Pienet kaupungit (n=37)	11	14	8	3	51	22
Pienet kunnat (n=69)	7	3	0	6	61	28

Vuoden 2023 kyselyyn vastanneista kunnista noin viidesosa (21 %) oli kerännyt ja tallentanut tiedot pyöräpysäköintipaikoistaan (kuvio 20). Nämä kunnat ilmoittivat vähintään yhden tavan, jolla tiedot pyöräpysäköintipaikoista oli kerätty ja tallennettu. Tietoja ei ollut kerätty lainkaan 67 prosentissa kunnista, ja kysymykseen ei osannut vastata 12 prosenttia kunnista. Niissä kunnissa, joissa tiedot oli kerätty, vajaassa kolmasosassa, eli tarkalleen ottaen kymmenessä kunnassa, tiedot olivat avoimesti kunnan asukkaiden saatavilla. Kuntien muita kuin vastausvaihtoehtoina annettuja tapoja kerätä tai tallentaa tiedot pyöräpysäköintipaikoista olivat esimerkiksi maastoinventoinnit, yksittäiset selvitykset, liityntäpysäköintipaikat reittioppaassa, maastolaskennat raportoitu erikseen, suunnitelmakartat ja asemakuvat.

Tietojen kerääminen ei ollut kokonaisuutena yleistynyt verrattuna edellisen selvityksen tuloksiin. Vuonna 2018 kunnista 20 prosenttia oli kerännyt tiedot pyöräpysäköintipaikoistaan ja 21 prosenttia vuonna 2023. Suurissa kaupungeissa paikkatietomuodossa kerätty pysäköintipaikkatieto oli yleistynyt. Vuonna 2018 tiedot kerättiin paikkatietomuodossa kolmasosassa (33 %) suurista kaupungeista ja 2023 kaikissa suurissa kaupungeissa. Toisaalta keski-suurista kaupungeista 60 prosenttia vastasi vuonna 2018, että tiedot ovat paikkatietomuodossa ja vuonna 2023 kolmetoista prosenttia. Pienemmissä kunnissa tiedon kerääminen paikkatietomuodossa oli vuonna 2023 harvinaista, kuten myös edellisessä selvityksessä. Vastausvaihtoehdot olivat hieman erilaiset vuosina 2018 ja 2023, esimerkiksi vuonna 2018 ei käytetty sanaa ”sähköisesti”, mikä on voinut vaikuttaa vastauksiin. Sähköisesti kuva-, teksti- tai taulukkomuodossa tiedot oli kerännyt kolmasosa yli 50 000 asukkaan kunnista vuonna 2023 ja vuonna 2018 kyseistä vaihtoehtoa ei vielä ollut.

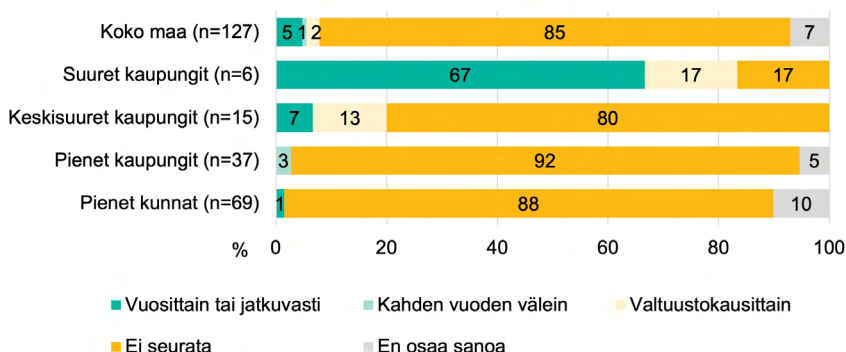


Kuvio 20. Pyöräpysäköintipaikkatiedon keräysmuodot osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%)

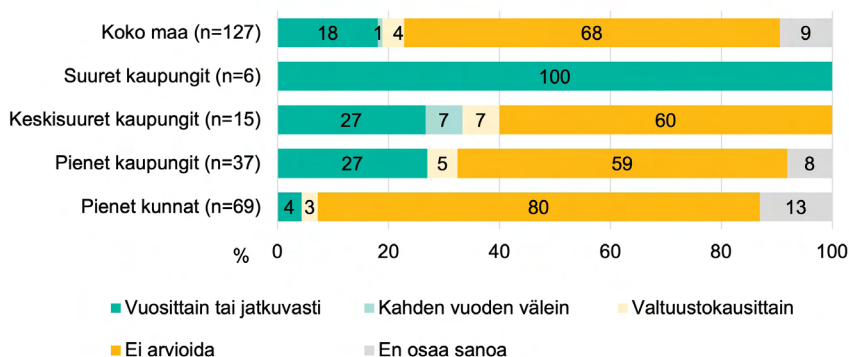
PYÖRÄPYSÄKÖINNIN SEURANTA JA ARVIOINTI EIVÄT OLE YLEISTYNEET VUODESTA 2018

Pyöräpysäköinnin käyttöastetta ei seurata suurimmassa osassa kunnista, eikä seuranta ole yleistynyt vuodesta 2018. Kahdeksan prosenttia kunnista seurasi vuonna 2023 pyöräpysäköintinsä käyttöastetta vähintään valtuustokausittain (kuvio 21). Vuonna 2023 kuntaluokista yleisimmin käyttöastetta seurasivat suuret kaupungit, joista 83 prosenttia seurasi käyttöastetta vähintään valtuustokausittain. Pienemmissä kunnissa käyttöasteen säännöllistä seurantaa teki vain muutama kunta. Edellisen kerran vuonna 2018, kun kunnilta kysyttiin pyöräpysäköinnin käyttöasteen seurannasta, seitsemän prosenttia kunnista seurasi käyttöastetta säännöllisesti. Kysymys kysyttiin ensimmäisen kerran vuoden 2018 selvityksen yhteydessä.

Pyöräpysäköinnin kehittämistarvetta arvioitiin säännöllisesti 23 prosentissa kunnista vuonna 2023 (kuvio 22). Kunnista 68 prosenttia vastasi, että pyöräpysäköinnin kehittämistarvetta ei arvioida. Yleisimmin kehittämistarvetta arvioitiin suurissa kaupungeissa, joista kaikissa tehtiin arviointia. Arviointi oli sitä harvinaisempaa, mitä pienempää kuntaluokkaa tarkasteltiin. Pienissä kunnissa arviointia tehtiin seitsemässä prosentissa. Kehittämistarvetta arvioitiin yleisimmin vuosittain tai jatkuvasti. Vuonna 2018 kysymyksen muotoilu oli ”arvioidaanko kunnassanne pyöräpysäköinnin laatua säännöllisesti?”. Tuolloin 11 prosenttia kunnista vastasi, että laatua arvioidaan. Näin vastasi suurista kaupungeista 67 prosenttia, keskisuurista 33 prosenttia, pienistä kaupungeista kahdeksan prosenttia ja pienistä kunnista 5 prosenttia. Pyöräpysäköinnin laadun tai kehittämistarpeen arviointi saattaa näin ollen olla hieman yleistynyt, mutta erilaisten kysymysmuotoilujen vuoksi tulkintaa ei voida tehdä.



Kuvio 21. Vastaukset kysymykseen ”seurataanko kunnassanne pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%)



Kuvio 22. Vastaukset kysymykseen ”arvioidaanko kunnassanne pyöräpysäköinnin kehittämistarvetta säännöllisesti?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%)

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyöräpysäköinnin kokonaistilan myönteisestä kehityksestä ei näy selkeitä merkkejä pyöräpysäköinnin järjestämisvelvoitteiden, tiedonkeruun, käyttöasteen seurannan tai kehittämistarpeen arvioinnin osalta. Ainoastaan suurissa kaupungeissa pyöräpysäköinnin edistämistoimet ovat yleistyneet vuodesta 2018. Kysymykset eivät kuvaa suoranaisesti pyöräpysäköinnin tämänhetkistä laatua tai sen kehittymistä, mutta aiheen merkitystä ja edistämistoimia vastaukset kuvaavat.

Kyselyn ulkopuolelta tiedetään, että pyöräpysäköinti on viime vuosina alettu mieltää pyöräväylien tavoin olennaiseksi osaksi pyöräilyn olosuhteita. Hyvin suunniteltua pyöräpysäköintiä ei pidetä enää vain pyörien säilömisenä, vaan keskeisenä toiminnallisena osana pyöräliikenteen kokonaiskuvaa. (Tulenheimo 2023.)

Hyvin toteutettu pyöräpysäköinti lähtee liikkeelle käyttäjien tarpeiden tunnistamisesta ja huomioimisesta. Jotta polkupyörä olisi houkutteleva ja vaivaton arkinen liikkumisväline, pyöräpysäköintipaikkojen tulee palvella käyttäjiä. Niiden tulee olla selkeästi merkittyjä, näkyvästi sijoiteltuja, oikein mitoitettuja, laadukkaasti kalustettuja, turvallisia ja helposti saavutettavia. Asuinkiinteistöissä, työpaikoilla, isommissa kaupan yksiköissä ja vapaa-ajan kohteissa

käyttäjän tulisi saada pysäköityä pyörä esteettömään ja helppokäyttöiseen tilaan, mieluusti rakennuksen sisällä tai erillisessä katetussa pyöräsuojassa (Väylävirasto 2020).

Vastuu pyöräpysäköinnin järjestämisestä jakautuu kunnan lisäksi taloyhtiöille, työpaikoille, kauppakeskuksille, yrityksille ja muille palveluntarjoajille, joille kunta voi näyttää hyvää esimerkkiä. Lisäksi kuntien tehtävä on sisällyttää pyöräpysäköinnin vaatimukset selkeästi kaavoitus- ja rakennusmääräyksiin ja valvoa niiden toteutumista (Pyöräilykuntien verkosto 2023).

LÄHTEET

Hirvonen, M., Ojajärvi, S. & Tulenheimo, M. 2020. Pyöräilyn ilo: Monta hyvää syytä pyöräillä. Helsinki: Minerva Kustannus Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM): Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. 2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn kehittäminen. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 20–26. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Pyöräilykuntien verkosto: Pyöräpysäköinnin kehittäminen. 2023. Verkkojulkaisu. Viitattu 29.9.2023. https://www.poljin.fi/sites/default/files/2023-04/Pyo%CC%88ra%CC%88pysa%CC%88ko%CC%88innin%20kehitta%CC%88minen_3.3.2023.pdf

Tulenheimo, M. 2023. Pyöräpysäköinnin hiljainen vallankumous. Poljin 2/2023. Pyöräilykuntien verkosto. https://issuu.com/mattihirvonen/docs/poljin_2_23_web/s/27054280

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräpysäköinti. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 38–41. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Väylävirasto: Pyöräliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf

6 PYÖRÄLIIKENTEN SEURANTA JA PALAUTTEIDEN KERÄÄMINEN KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

Kaupunkiseuduilla tehdään liikkumistapojen ja eri kulkumuotojen suhteellisten osuuksien seuranta useinkin osana valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta tai omina selvityksinä. Osassa kunnista toteutetaan liikennebarometreja, joista saadaan tietoa asukkaiden tyytyväisyydestä eri liikenneteemoja kohtaan. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (LVM 2018) valtio ja kunnat vastuutetaan toteuttamaan vuosittain kävelyn ja pyöräilyn määrien kehittymisen seuranta.

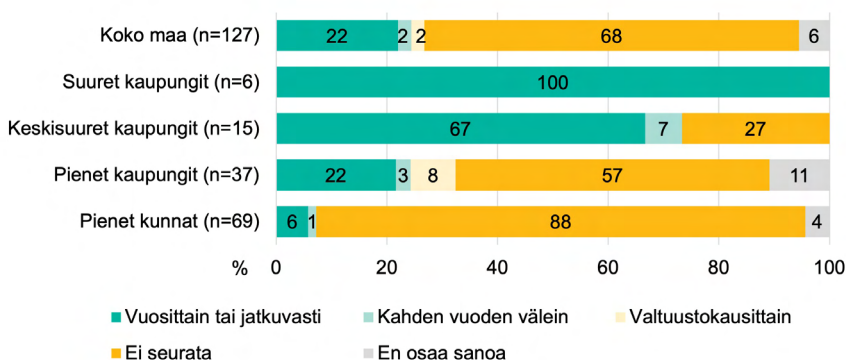
Pyöräliikenteen olosuhteista on oleellista kerätä laadullista tietoa kuntalaisten näkökulmasta. Palautteelle ja kyselyille on kuntalaistiedonkeruussa molemmille paikkansa. Palautetta pystyy antamaan kuka vain milloin tahansa, mutta palautetta on tärkeää myös kerätä ja hyödyntää. Kyselyillä voidaan kerätä vastauksia sekä kohdennettuihin tietotarpeisiin että säännöllisinä tilanneselvityksinä.

Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräliikenteen seurantaan ja palautteiden keräämiseen kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvin osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 28–38):

1. Seurataanko kunnassanne pyöräliikenteen määrää?
 - 1.1 Millä eri tavoin pyöräliikenteen määrää seurataan?
2. Onko pyöräilyn kulkumuoto-osuutta selvitetty kunnassanne?
 - 2.1 Miten pyöräilyn kulkumuoto-osuutta on selvitetty?
 - 2.2 Milloin kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?
 - 2.3 Kuinka monta prosenttia pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli viimeisimmässä selvityksessä?
3. Kerätäänkö kunnassanne palautetta pyöräliikenteen olosuhteista?
 - 3.3 Miten pyöräliikenteen olosuhteista kerätään palautetta?
 - 3.4 Käsitelläänkö pyöräliikenteestä saatu palaute säännöllisesti kunnan kokouksissa (esim. pyöräilyn edistämisestä vastaavan työryhmän)?
4. Tehdäänkö kunnassanne tyytyväisyyskyselyjä pyöräliikenteen olosuhteista säännöllisin väliajoin?
5. Onko kunnassanne tehty pyöräilybarometri, liikennebarometri tai muu asenteita ja mielipiteitä kartoittava tutkimus pyöräliikenteeseen liittyen?

PYÖRÄLIKENNEMÄÄRIEN SEURANTA ON YLEISTYNYT KUNNISSA, MUTTA ON SILTI VÄHÄISTÄ

Pyöräliikenteen määrää seurataan kuntaluokittain (ks. käsitteet) tarkasteltuna suurissa kaupungeissa pienempiä kuntia yleisemmin (kuvio 23). Kuntaluokittaan pienissä kunnissa pyöräilymääriä ei juuri seurata. Seurantaa tekeviissä kunnissa seuranta on yleisimmin vuosittaista tai jatkuvaa. Vain harvat kunnat seuraavat pyöräliikennettä harvemmalla toteutusväliillä, kahden vuoden välein tai valtuustokausittain. Kunnista 68 prosenttia ei seuraa pyöräliikennemääriä lainkaan.

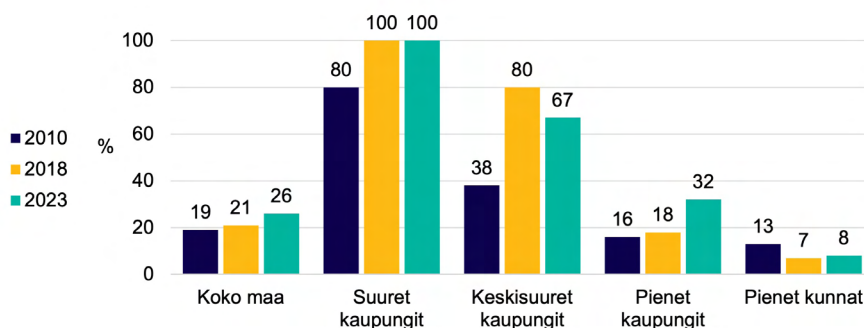


Kuvio 23. Vastaukset kysymykseen ”seurataanko kunnassanne pyöräliikenteen määrää?” osuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräliikenteen määrän seuranta on yleistynyt jonkin verran vuosien 2010, 2018 ja 2023 välillä (kuvio 24). Vuosien 2010 ja 2018 välillä pyöräliikenteen määrän seuranta yleistyi eniten keskisuurten kaupunkien kuntaluokassa (Turunen & Hirvonen 2019). Vuoden 2018 jälkeen pyöräliikennemääriään seuraavien kuntien osuus kasvoi erityisesti pienten kaupunkien kuntaluokassa, jossa osuus tuplaantui vuodesta 2018 vuoteen 2023. Kuntien pyöräliikenteen määrän seuranta yleistyi kunnissa keskimäärin juuri pienten kaupunkien luokassa tapahtuneen muutoksen seurauksena.

Kyselylomakkeiden kysymysten asetellut olivat samanlaiset eri vuosina, mutta vuonna 2023 vastausvaihtoehdoissa ”kyllä” saatettiin vastata useilla eri täsmäntävillä vaihtoehdoilla. Lisäksi olemassa oli vaihtoehto ”en osaa sanoa”.

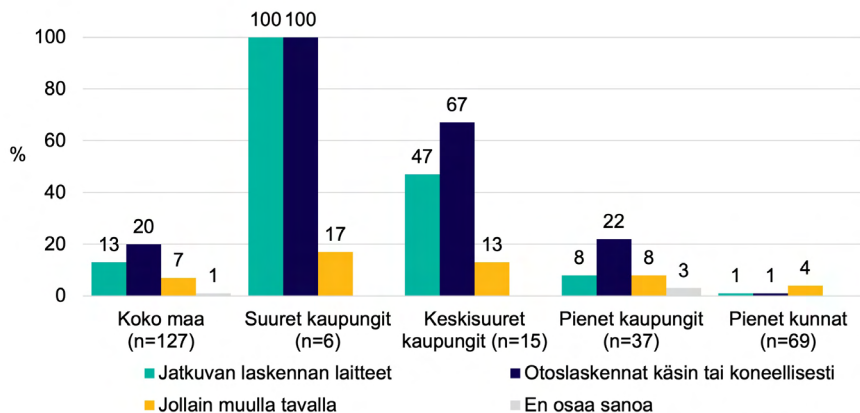
Vuosina 2010 ja 2018 vaihtoehdot olivat *kyllä* tai *ei* (Majjala 2011; Turunen & Hirvonen 2019). Ei ole varmuutta, ovatko erilaiset vastausvaihtoehdot voineet muuttaa joidenkin vastausten suuntaa tuoreimmassa kyselyssä.



Kuvio 24. Pyöräliikenteen määrän seuraaminen osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 137), 2018 (n = 148) ja 2023 (n = 127) (%).

Pyöräliikennettä seuraavilta kunnilta (n = 34) kysyttiin vuonna 2023 täsmen­ tävä­nä kysymyksenä, millä eri tavoin pyöräliikenteen määrää seurataan. Otolaskennat käsin tai koneellisesti olivat yleisin tapa kerätä tietoa pyöräliikennemääristä (ku­ vio 25). Koko aineiston kunnista 20 prosenttia käytti otoslaskentoja pyöräliikennemäärien seurannassa ja pyöräliikennemääriä seuraavista kunnista 74 prosenttia. Jatkuvan laskennan laitteet olivat käytössä 13 prosentissa kaikista kunnista ja 50 prosentissa pyöräliikennettä seuraavista kunnista. *Jollain muulla tavalla* vastanneiden täsmen­ tävä­vät vastaukset olivat: hahmon tunnistukseen perustuva kameralaskenta, koululaisten toteuttamat laskennat ja, että jatkuvan mittauksen laitteet ovat tulossa.

Kaikissa suurissa kaupungeissa oli sekä jatkuvan laskennan laitteita että otoslaskentoja. Tätä pienemmissä kunnissa otoslaskennat olivat jatkuvan las­ kennan laitteita yleisempi seurantamuoto. Pienimmissä alle 10 000 asukkaan kunnissa ei toteutettu vastausten mukaan yleensä kumpaakaan seuranta­ tapaa, vaan täsmen­ tävä­vissä vastauksissa vaihtoehtoon *jollain muulla tavalla* kuvattiin esimerkiksi maastopyörien vuokraamismäärien tai pyöräilykypärien käytön seurantaa.



Kuvio 25. Pyöräliikenteen määrien seuraamistavat osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

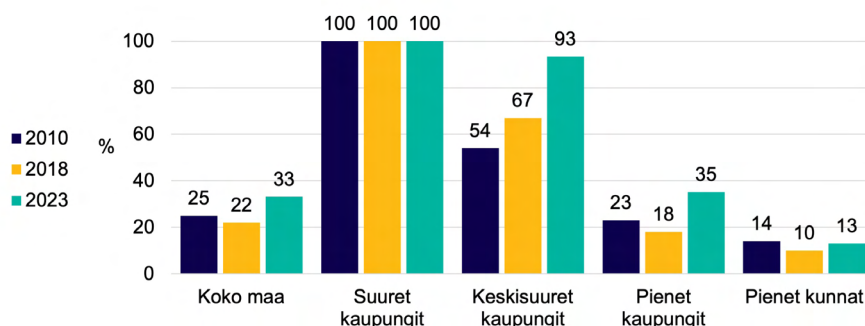
Vuosina 2010 ja 2018 pyöräliikenteen määrien erilaisia seurantatapoja kysyttiin kunnilta, joissa seuranta toteutettiin (2010: n = 26; 2018: n = 31). Vastausvaihtoehdot olivat: säännölliset pistelaskennat käsin, pistelaskennat koneellisesti, laajemmat liikennetutkimukset ja jokin muu. Säännöllisiä pistelaskentoja vuonna 2010 toteutti käsin 54 prosenttia seurantaan tekevästä kunnista ja koneellisesti 19 prosenttia (Maijala 2011). Vuonna 2018 käsin pistelaskentoja teki 52 prosenttia seurantaan toteuttavista kunnista ja koneellisesti 55 prosenttia. Vuonna 2018 saatiin positiivinen viesti pyöräliikenteen seurantaan liittyen, kun 28 prosenttia kunnista ilmoitti, että heillä on meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita, joista monet liittyivät automaattisten laskentapisteiden lisäämiseen. Vuonna 2023 jatkuvan laskennan laitteita oli joka toisessa pyöräliikenteen määriä seuraavista kunnista.

PYÖRÄILYN KULKUMUOTO-OSUUSTIETOJEN LUOTETTAVUUS ON HEIKKOA

Pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli selvitetty vuonna 2023 kolmasosassa (33 %) Suomen kunnista (kuviot 26). Kaikissa suurissa kaupungeissa pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli selvitetty jo vuonna 2010. Keskisuurissa kaupungeissa pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäminen yleistyi vuosien 2010–2018 aikana huomattavasti. Suhteellisesti eniten kulkumuoto-osuuksien selvittäminen oli yleistynyt vuosien 2018–2023 välillä pienten kaupunkien kuntaluokissa.

kassa, jossa pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäneiden kuntien osuus lähes tuplaantui. Kysymyksen muotoilu oli samanlainen eri vuosina, mutta vuonna 2023 kysymykseen pystyi vastaamaan ”kyllä” useilla eri täsmentävillä vaihtoehdoilla ja myös ”en osaa sanoa”. Vuosina 2010 ja 2018 vaihtoehdot olivat *kyllä* tai *ei*.

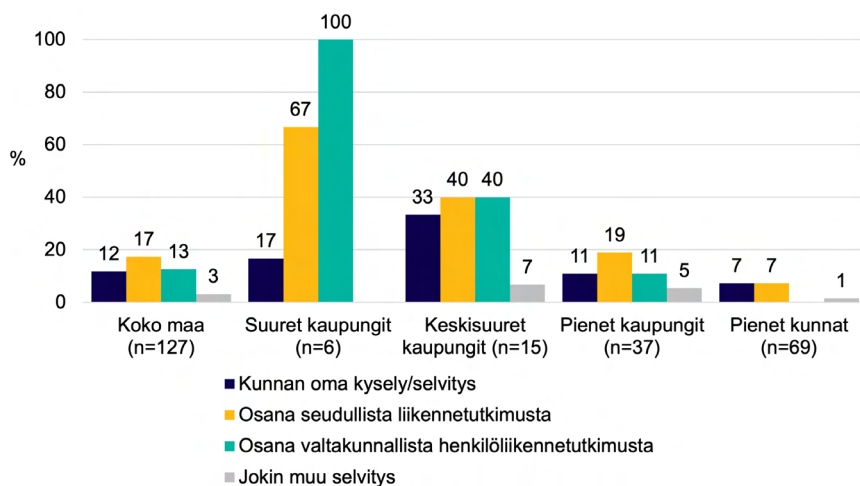
Kyselyssä kysyttiin niiltä kunnilta, joissa pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli selvitetty (n = 42), milloin selvitys edellisen kerran toteutettiin. Tulosten perusteella kulkumuoto-osuus selvitykset ovat paitsi yleistyneet, ovat ne entistä tuoreempia. Kyselyn ajankohtana enintään 3 vuoden takaa oli selvityksistä 45 prosenttia vuonna 2010, 47 prosenttia vuonna 2018 ja 67 prosenttia vuonna 2023. Vuoden 2023 kyselyyn vastanneista, pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäneistä kunnista 40 prosenttia oli selvittänyt osuuden edellisen kerran vuonna 2021. Tuolloin toteutettiin myös valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tiedonkeruu.



Kuvio 26. Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäminen osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 137), 2018 (n = 148) ja 2023 (n = 127) (%).

Vuonna 2023 pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäneiltä kunnilta (n = 42) kysyttiin ensimmäistä kertaa täsmentävänä kysymyksenä, miten pyöräilyn kulkumuoto-osuutta oli selvitetty (kuvio 27). Vastaukset raportoidaan osuuksina kaikista kunnista (n = 127). Seudulliset liikennetutkimukset olivat yleisin tapa kerätä tietoa pyöräilyn kulkumuoto-osuudesta. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tiedonkeruussa olivat mukana kaikki suuret kaupungit ja keskisuurista kaupungeista 40 prosenttia. Kunnan omat kyselyt tai selvitykset olivat yleisimpiä keskisuurissa kaupungeissa (33 %), mutta muun kokoisissa kunnissa ne olivat harvinaisia. Kyselyt saattoivat olla sekä otoksellisia liikku-

mistutkimuksia että verkkokyselyitä, koska vastauksista ei näiden ero käy ilmi. Muut vastaukset olivat *liikennemallin laatimisen kautta, teetetty konsultilla ja pyöräilyn edistämishjelmissä*.



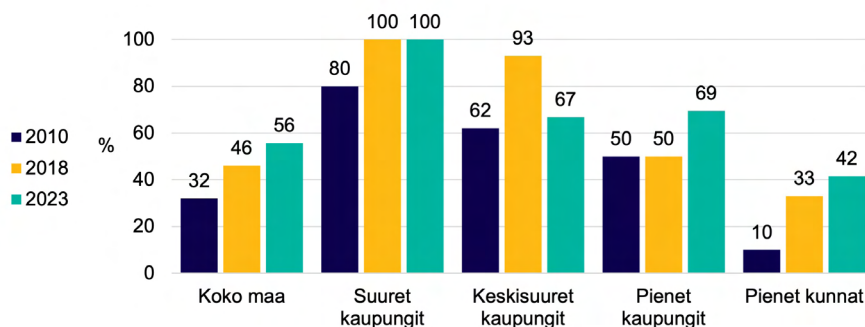
Kuvio 27. Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittämistavat osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Raportoidut pyöräilyn kulkumuoto-osuudet vaikuttivat osin epärealistisilta. Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäneiltä kunnilta (n = 42) kysyttiin, mikä oli pyöräilyn kulkumuoto-osuus kunnassa viimeisimmässä selvityksessä. Kunnista 34 vastasi kysymykseen. Keskimäärin kunnat raportoivat pyöräilyn kulkumuoto-osuudeksi 13 prosenttia (suuret kaupungit n = 6, 10 %; keskisuuret kaupungit n = 13, 14 %; pienet kaupungit n = 12, 13 % ja pienet kunnat n = 3, 14 %). Puolet kunnista (50 %) raportoiti, että pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli viimeisimmässä selvityksessä 1–9 prosenttia. Nämä luvut vastaavat valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vuoden 2022 syksyltä raportoitua pyöräilyn kulkumuoto-osuutta kaikista kotimaan matkoista, joka oli yhdeksän prosenttia (Traficom 2023). Kunnista reilu kolmasosa (38 %) ilmoitti pyöräilyn kulkumuoto-osuudeksi 10–19 prosenttia ja reilu kymmenesosa (12 %) ilmoitti osuudeksi 20–40 prosenttia. Valtakunnalliseen tietoon nojaten yli 20 prosentin pyöräilyn kulkumuoto-osuus kunnassa vaikuttaa epärealistiselta. Kuntien ilmoittamat kulkumuoto-osuudet sijoituivat myös vuonna 2018 välille 6–36 prosenttia ja vuonna 2010 välille 5–30 prosenttia.

Pyöräilyn kulkumuoto-osuuksissa oli vaihtelua sen mukaan, miten osuus oli selvitetty. Mitä laajemmasta selvityksestä oli kyse, sitä pienempi oli raportoitu pyöräilyn kulkumuoto-osuus. Niissä kunnissa, joissa pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli selvitetty osana valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta, raportoitu kulkumuoto-osuus oli keskimäärin 9,5 prosenttia (vaihteluväli 5–18 %). Osana seudullisia selvityksiä keskiarvo oli 13 prosenttia (7–22 %). Kunnan omien tai muiden määrittelemättömien kyselyselvitysten osuuksien keskiarvo oli 20 prosenttia (vaihteluväli 5–40 %). Kuntien omissa selvityksissä muun muassa pienen otoksen ongelmat voivat vinouttaa selvityksestä saatuja tuloksia.

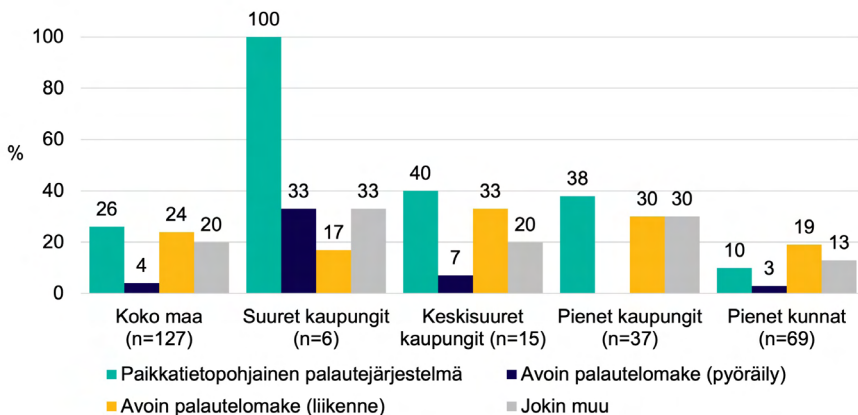
PALAUTETTA KERÄTÄÄN AIEMPAA YLEISEMMIN, MUTTA VIEDÄÄN KOKOUKSIIN HARVOIN

Vuonna 2023 kunnista 56 prosenttia ilmoitti keräävänsä palautetta pyöräiliikenteen olosuhteista (kuvio 28). Palautteen keräämisellä tarkoitettiin esimerkiksi kunnan verkkosivuilla olevaa palautekanavaa, jonne kuntalaisia ohjataan jättämään palautetta ja raportoimaan pyöräiliikenteen väylien kunnosta ja käytettävyydestä. Palautetta keräävien kuntien osuus kasvoi vuodesta 2010 lähtien. Ainoastaan keski suurten kaupunkien joukossa palautteen kerääminen oli harvinaisempaa vuonna 2023 kuin vuonna 2018. Kysymyksen muotoilu oli lähes samanlainen eri vuosina, mutta vuonna 2023 kysymykseen pystyi vastaamaan myös ”en osaa sanoa”. Vuosina 2010 ja 2018 kysymys oli muodossa ”Kerätäänpö kunnassanne palautetta pyöräväylien olosuhteista/toimivuudesta” ja vastausvaihtoehdot olivat *kyllä* ja *ei*.



Kuvio 28. Palautteenkeruu pyöräiliikenteen olosuhteista osuuksina kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 134), 2018 (n = 146) ja 2023 (n = 127) (%).

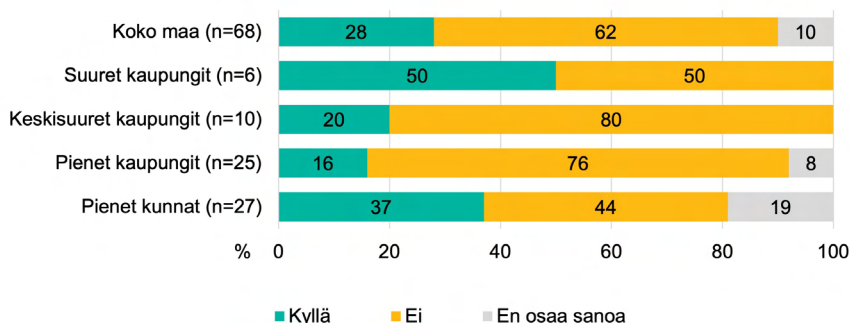
Palautetta kerääviltä kunnilta (n = 68) kysyttiin täsmentävänä kysymyksenä, miten palautetta kerätään. Kuviossa 29 vastaukset raportoidaan osuuksina kaikista kunnista (n = 127). Yleisimpiä palautteen keräämistapoja vuonna 2023 olivat paikkatietopohjaiset sähköiset tai mobiilikäyttöiset palautejärjestelmät, joita oli käytössä yli neljäsosassa (26 %) kaikista kunnista ja noin puolessa (49 %) palautetta keräävistä kunnista. Vajaa neljäsosa (24 %) kyselyyn vastanneista kunnista ja 44 prosenttia palautetta keräävistä kunnista keräsi palautetta avoimen liikennepalautelomakkeen kautta. Kunnista vain neljällä prosentilla, pääasiassa suurilla kaupungeilla, oli käytössä pyöräliikenteen olosuhteisiin kohdistettu palautelomake. Kuntien *jokin muu* palautekanava, joka ilmoitettiin 20 prosentissa kaikista kunnista ja 37 prosentissa palautetta keräävistä kunnista, tarkoitti yleisimmin avointa palautelomaketta kaikkeen kuntalaispalautteeseen. Vastausvaihtoehdossa lueteltiin myös erilaisia palaute- ja tyytyväisyyskyselyitä sekä työntekijöille suoraan annettu palaute.



Kuvio 29. Palautteenkeruun tavat pyöräliikenteen olosuhteista osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Palautteen keräämisen lisäksi oleellista on palautteen läpikäynti ja hyödyntäminen. Kysymys palautteen käsittelystä on puuttunut aikaisemmista selvityksistä, joten se lisättiin vuoden 2023 kyselylomakkeeseen. Kyselyvastausten mukaan palautetta keräävistä kunnista (n = 68) 28 prosenttia ja kaikista kyselyyn vastanneista kunnista (n = 127) 15 prosenttia käsitteli saatua palautetta säännöllisesti kunnan kokouksissa (kuvio 30). Suurista

kaupungeista puolet käsitteli palautetta kunnan kokouksissa säännöllisesti ja pienissä kunnissa palautetta käsiteltiin yleisemmin kuin pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa. Palautetta ei käsitelty säännöllisesti kunnan kokouksissa 62 prosentissa kunnista ja kymmenen prosenttia vastaajista ei osannut sanoa.



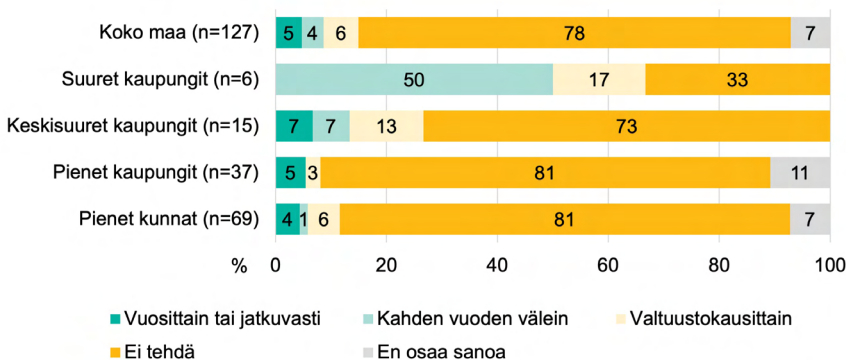
Kuvio 30. Vastaukset kysymykseen ”käsitelläänkö pyöräliikenteestä saatu palaute säännöllisesti kunnan kokouksissa (esim. pyöräilyn edistämisestä vastaavan työryhmän)?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 68) (%).

SÄÄNNÖLLISET TYYTYVÄISYYSKYSELYT JA PYÖRÄILYBAROMETRIT HARVINAISIA

Tyytyväisyyskyselyjä pyöräliikenteen olosuhteista säännöllisin väliajoin teki 15 prosenttia kunnista (kuviot 31). Suurista kaupungeista tyytyväisyyskyselyjä teki säännöllisesti 67 prosenttia ja keskisuurista kaupungeista 27 prosenttia. Alle 50 000 asukkaan kunnissa säännöllisesti tyytyväisyyskyselyjä tekevien kuntien osuus oli 8–12 prosenttia. Kyselyjen toistoväli oli lähes yhtä yleisesti joko vuosittain, kahden vuoden välein tai valtuustokausittain. Kunnista 78 prosenttia ei tehnyt tyytyväisyyskyselyjä säännöllisin väliajoin ja seitsemän prosenttia ei osannut sanoa.

Palautteen keräämisestä ja tyytyväisyyskyselyjen toteuttamisesta on kysytty erillisinä kysymyksinä vuodesta 2018 lähtien. Palautteen keräämisen ja tyytyväisyyskyselyjen välinen erottelu ei ole ollut vastaajille aina selkeä ja käsitteitä käytetään toisinaan lähes synonyymeina. Vuonna 2018 kunnilta kysyttiin tyytyväisyyskyselyjen tekemisestä muodossa: ”Tehdäänkö kunnassanne ky-

selyjä tyytyväisyydestä pyöräilyn olosuhteisiin?”. Vuonna 2023 kysymykseen lisättiin maininta säännöllisyydestä, jolloin kunnat joutuivat pohtimaan tyytyväisyyskyselyjen toteutuksen toistuvuutta. Kysymyksen muuttamisella haluttiin rajata pois ne vastaukset, joiden taustalla ei ollut säännöllistä tiedonkeruuta. Uudenlainen kysymyksenasettelu todennäköisesti vähensi kysymykseen myönteisesti vastaavien osuutta verrattuna vuoteen 2018. Kun vuonna 2018 kunnista 24 prosenttia vastasi tekevänsä kyselyjä tyytyväisyydestä pyöräilyn olosuhteisiin, niin vuonna 2023 kunnista 15 prosenttia ilmoitti tekevänsä kyselyjä säännöllisin väliajoin.

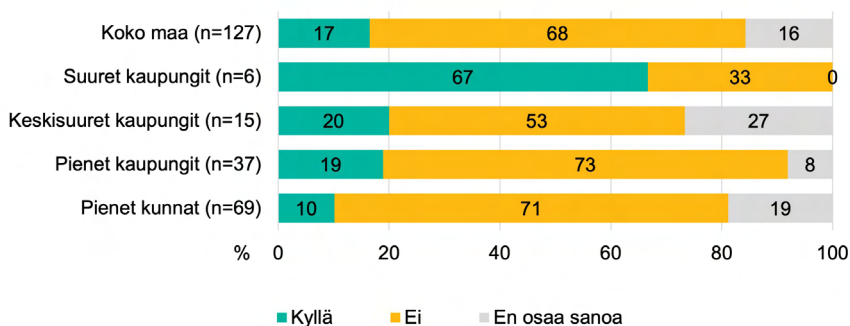


Kuvio 31. Vastaukset kysymykseen ”tehdäänkö kunnassanne tyytyväisyyskyselyjä pyöräiliikenteen olosuhteista säännöllisin väliajoin?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräilybarometrin, liikennebarometrin tai muun asenteita ja mielipiteitä kartoittavan tutkimukseen pyöräiliikenteeseen liittyen oli toteuttanut kunnista 17 prosenttia (kuviot 32). Yleisimmin barometrejä oli tehty suurissa kaupungeissa (67 %). Kaksi kolmasosaa kunnista ei ollut toteuttanut asenteita tai mielipiteitä kartoittavia tutkimuksia pyöräiliikenteeseen liittyen ja 16 prosenttia ei osannut sanoa. Vuonna 2018 kunnilta kysyttiin avoimella kysymyksellä pyöräily- tai liikennebarometrin nimeä ja julkaisuvuotta, mikäli tällainen oli kunnassa tehty. Tuolloin viisi kuntaa eli noin kolme prosenttia vastaajista ilmoitti tiedot barometrijulkaisusta.

Vastaajilta kysyttiin tarkentavana kysymyksenä barometrin toteutusvuotta ja nimeä. Barometrejä tai kyselytutkimuksia oli toteutettu yhden kappaleen vuosina 2016 ja 2018, neljä barometriä vuonna 2019 ja 2–3 kappaletta vuodessa

vuosina 2020–2022. Suurissa kaupungeissa barometrit olivat kahden kunnan osalta pyöräilybarometrejä ja kahden liikennebarometrejä. Helsinki toteuttaa pyöräilybarometrin kahden vuoden välein. Keskiuurissa kaupungeissa oli tehty kestävän liikkumisen tai kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman toteutuksen yhteydessä asukaskyselyt. Myös muutamissa pienissä kaupungeissa ja kunnissa oli tehty asukas- tai kuntalaiskyselyjä kehittämissuunnitelman laadinnan yhteydessä. Muita mainintoja olivat pyöräilyn olosuhteiden kehittämissuunnitelmat ja pyöräiliikenteen edistämissuunnitelmat.



Kuvio 32. Vastaukset kysymykseen ”onko kunnassanne tehty pyöräilybarometri, liikennebarometri tai muu asenteita ja mielipiteitä kartoittava tutkimus pyöräiliikenteeseen liittyen?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyöräiliikenteen kasvutavoitteiden näkökulmasta pyöräiliikenteen kulkutapaosuuden ja sen suhteellisen muutoksen seuraaminen on olennaisen tärkeää. Seudulliset liikennetutkimukset ja valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus ovat osoittautuneet tärkeiksi muutoksia seuraaviksi mittareiksi kaikenkokoisissa kunnissa. Aikaisemmin tutkimuksen toteutusväli on ollut harva, mutta vuonna 2022 toteutetusta tutkimuksesta alkaen liikenne- ja viestintävirasto Traficom aikoo julkaista osavuositutkimuksia päätutkimuksen rinnalla (Traficom 2023).

Pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja niiden muutoksia seurataan etenkin suurissa kaupungeissa. Kulkumuoto-osuuden selvittäminen ja seuraaminen kytkeytyy suurissa kaupungeissa ensisijaisesti valtakunnalliseen henkilöliiken-

netutkimukseen. Keskisuurissa kaupungeissa korostuivat kuntien omat kyselyt ja selvitykset valtakunnallisten ja seudullisten tutkimusten rinnalla. Kuntien kyselyt ja selvitykset toteutettiin ensisijaisesti verkkokyselyinä tai asukaskyselyinä. Keskisuurten kaupunkien osalta tilanne on parantunut olennaisesti, sillä noin kymmenen vuotta sitten vain puolet keskisuurista kaupungeista selvitti kulkumuoto-osuutta, kun nykyään 93 % ilmoittaa seuraavansa. Alle 50 000 asukkaan kaupungeissa ja kunnissa kulkumuoto-osuuksia tutkitaan varsin vähän. Kunnan omat kyselyt eivät kuitenkaan muotonsa (verkko- tai asukaskysely) vuoksi tuota luotettavasti vertailtavaa tietoa, minkä vuoksi niiden pohjalta ei voida seurata pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden paikallista kehitystä.

Pyöräliikenteen määrää seurataan systemaattisesti etenkin suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa. Pienten kaupunkien tilanne on parantunut aiempiin vuosiin verrattuna. Sen sijaan pienissä kunnissa pyöräliikenteen määrän seuraaminen jää edelleen pitkälti toteuttamatta. Pyöräliikenteen määrän seuraamista leimaa sen moninaisuus. Suurissa kaupungeissa hyödynnettiin sekä jatkuvan laskennan laitteita että otoslaskentoja käsin tai koneellisesti. Tätä pienemmissä kunnissa otoslaskennat olivat jatkuvan laskennan laitteita yleisempi seurantamuoto. Pienimmissä alle 10 000 asukkaan kunnissa ei toteutettu vastausten mukaan yleensä kumpaakaan seurantatapaa, vaan täsmäntävissä vastauksissa vaihtoehtoon *jollain muulla tavalla* kuvattiin esimerkiksi maastopyörien vuokrausmäärien tai pyöräilykypärien käytön seurantaa.

Pyöräliikenteen edistämisen määrällisten tavoitteiden näkökulmasta pyöräliikennemäärien seuraaminen systemaattisella ja vertailtavalla tavalla on tärkeää. Seurannan kehittämiseen tulisi kiinnittää huomiota myös alle 50 000 asukkaan kaupungeissa ja kunnissa.

Kuntaisilta kerättävän palautteen osalta kuntiin on vakiintunut järjestelmä, jolla käytännössä tarkoitetaan joko kunnan verkkosivuilta löytyvää palautelomaketta tai paikkatietopohjaista palautejärjestelmää. Kuntalaispalautteen keräämisen käytännöt ovat siis olemassa, mutta heikoksi lenkiksi muodostuu palautteen käsittely. Suurista kaupungeista noin puolet ilmoitti, että palautetta käsitellään esimerkiksi pyöräilyn edistämisen työryhmissä. Seuraavaksi paras tilanne oli alle 10 000 asukkaan kunnissa, joista reilu kolmasosa ilmoitti käsittelevänsä palautteita. Pyöräliikenteen olosuhteita koskevat tyytyväisyyskyselyt ja pyöräilybarometrit näyttävät olevan ensisijaisesti suurten kaupunkien toimintamuotoja.

LÄHTEET

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Henkilöliikennetutkimus syksy 2022. 2023. Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 14/2023. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkiloliikennetutkimusten-julkaisut>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn asema. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 26–32. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräilyn seuranta. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 46–50. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

7 PYÖRÄLIIKENTEEN SUJUVUUS JA SUUNNITTELU KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

Sujuva pyörällä kulkeminen edellyttää nopeita ja suorita reittejä, joissa matka etenee ilman toistuvia pysähdyksiä. Pyöräliikenteen verkon tulee olla looginen, jatkuva ja ymmärrettävä. Liikenneinfrastruktuuri toimii parhaimmillaan sellaisena kokonaisuutena, jossa kaikki tienkäyttäjryhmät toimivat ja kulkevat liikennejärjestelyjen mukaisesti. Nämä asiat linjataan Väyläviraston 2020 julkaisemassa Pyöräliikenteen suunnittelu -ohjeessa. Ohjeen mukaan parhaat ratkaisut saadaan aikaan, kun pyöräliikenne otetaan huomioon kaikissa kaava-, suunnittelu- ja toteutusvaiheissa sekä kunnossa-pidossa.

Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräliikenteen sujuvuuteen ja suunnitteluun kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvin osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 39–42):

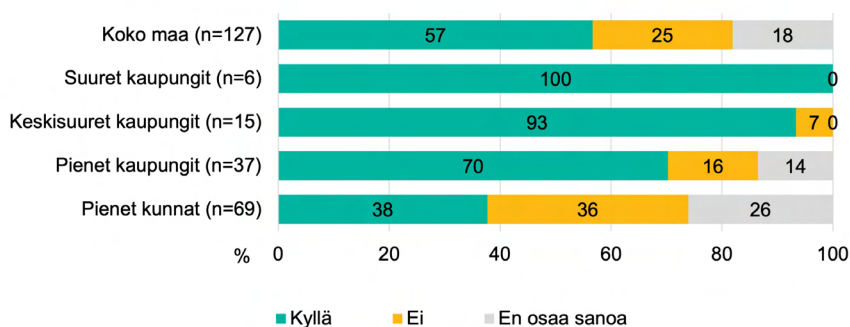
1. Hyödynnetäänkö kunnassanne valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta (Pyöräliikenteen suunnittelu 2020) pyöräliikenteen väylien tai pyöräpysäköinnin suunnittelussa?
2. Miten arvioitte seuraavien pyöräily-yhteyksiin liittyvien väittämien toteutumista kunnassanne?
3. Miten arvioitte seuraavien pyöräilyn olosuhteisiin liittyvien väittämien toteutumista kunnassanne?
4. Kertokaa halutessanne lisää pyöräliikenteen suunnitteluohjeen käytöstä tai tämentäkää vastauksianne väittämiin.

PYÖRÄLIIKENTEEN SUUNNITTELUOHJETTA HYÖDYNNETÄÄN SOVELTAEN

Valtakunnallinen pyöräliikenteen suunnitteluohje oli käytössä pyöräliikenteen väylien tai pyöräpysäköinnin suunnittelussa yli joka toisessa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyyn vastanneessa kunnassa (kuvio 33). Neljäosa kunnista ei hyödyntänyt suunnitteluohjetta ja 18 prosenttia vastaajista ei osannut sanoa. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen hyödyntäminen yleistyi suurempia kuntaluokkia (ks. *käsitteet*) kohden.

Suurista ja keskisuurista yli 50 000 asukkaan kaupungeista lähes kaikissa hyödynnettiin pyöräliikenteen suunnitteluohjetta. Avointen vastausten mukaan suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa ohjetta hyödynnettiin liikennesuunnittelussa ja erityisesti pyöräliikenteen pääreittien laatutason parantamisessa. Alhaisemman hierarkiatason pyöräliikenteen väylien suunnittelussa suunnitteluohjetta ei välttämättä hyödynnetty. Ohjetta hyödynnettiin useiden vastausten mukaan soveltaen ja tavoiteratkaisuja yksinkertaistaen. Helsingin kaupunki noudatti omaa suunnitteluohjettaan.

Pienistä kaupungeista yli kaksi kolmasosaa (70 %) ja pienistä kunnista 38 prosenttia hyödynsi pyöräliikenteen suunnitteluohjetta pyöräliikenteen väylien tai pyöräpysäköinnin suunnittelussa. Useissa pienissä kaupungeissa oli avointen vastausten mukaan vasta valmistunut pyöräliikenteen edistämisohjelma, jonka tukemana pyöräliikenteen parannukset olivat suunnitteluasteella. Suunnitteluohjetta aiottiin hyödyntää esimerkiksi pyöräliikenteen väylien viitoitusta parantaessa ja uusien väylien suunnittelussa. Osa pienten kuntien vastaajista kertoi, että ohjeessa on puutteita maalaismaisten kuntien näkökulmasta. Esimerkiksi pyöräliikenteen väylien vähimmäislevyysien ohjetta pidettiin toimimattomana haja-asutusalueelle.



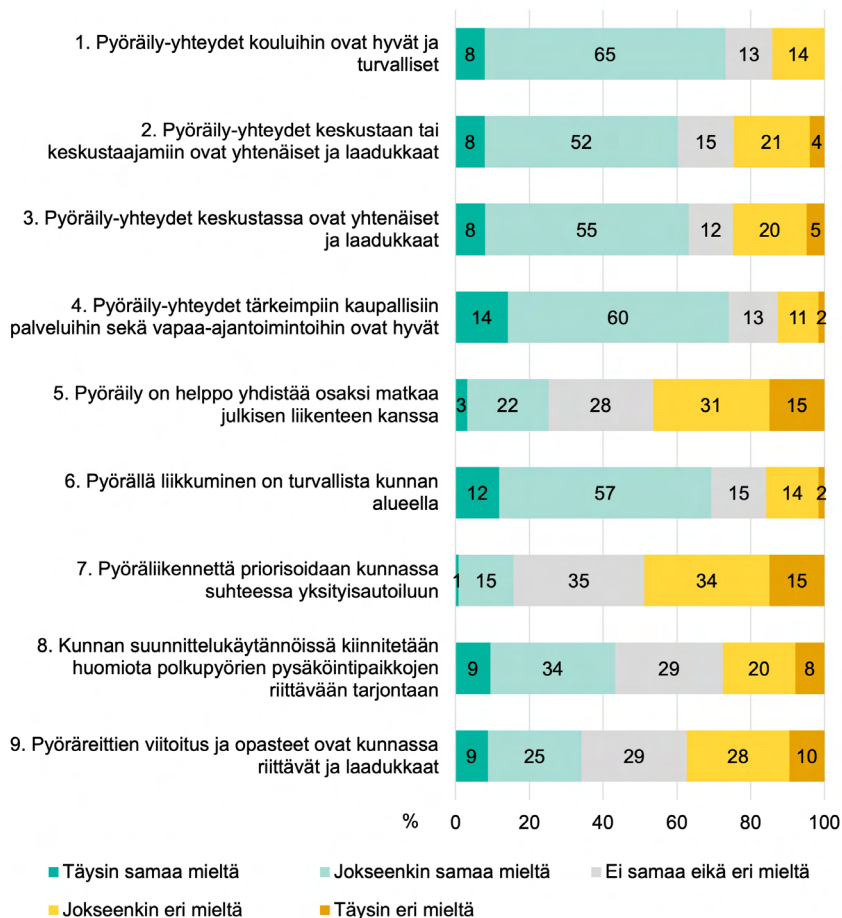
Kuvio 33. Vastaukset kysymykseen ”hyödynnetäänkö kunnassanne valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta pyöräliikenteen väylien tai pyöräpysäköinnin suunnittelussa?” osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 127) (%).

PYÖRÄILY-YHTEYDET KOETAAN KUNNISSA PÄÄOSIN SUJUVIKSI

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyssä vastaajilta kartoitettiin väittämämuodossa näkemyksiä pyöräily-yhteyksien sujuvuudesta ja pyöräilyn olosuhteista kunnassa. Vastaajat ilmoittivat, kuinka samaa mieltä he ovat väittämien kanssa. Vastauksissa käytettiin viisiportaista asteikkoa, jossa 1 = Täysin eri mieltä ja 5 = Täysin samaa mieltä. Vastaajia ohjeistettiin miettimään kunnan tilannetta yleiskuvana, sillä osa väittämistä saattoi kohdistua kunnissa useisiin eri kohteisiin ja näin myös eri laatutasoihin. Vastaajille annettiin mahdollisuus lopuksi täsmentää vastauksiaan tekstimuodossa.

Vuoden 2023 vastaajista monet olivat jokseenkin tai täysin samaa mieltä pyöräily-yhteyksiin liittyvien väittämien 1–5 kanssa (kuvio 34). Erityisesti kunnan pyöräily-yhteydet kouluihin ja tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin koettiin hyväksi ja turvallisiksi yleisesti (73–74 % vastaajista). Pyöräily-yhteyksiin liittyvistä väittämistä ainoastaan pyöräilyn ja julkisen liikenteen yhdistäviin matkaketjuihin liittyvän väittämän kohdalla vastaajat olivat yleisemmin eri mieltä kuin samaa mieltä. Tämän väittämän kohdalla vastaajista neljäsosa (25 %) oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä ja 46 prosenttia eri mieltä.

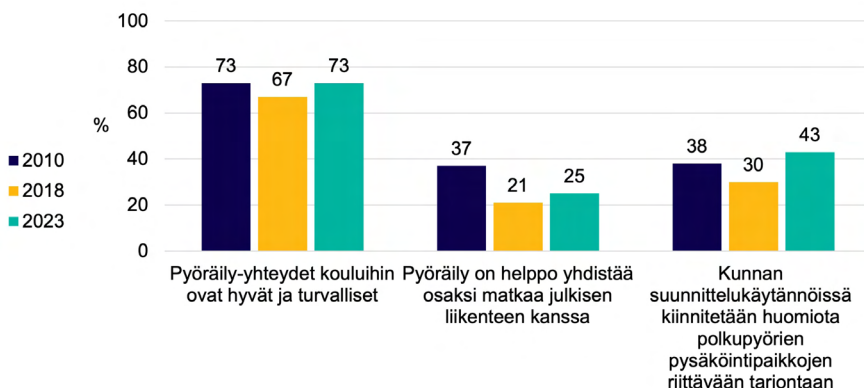
Pyöräiliikenteen suunnitteluun ja olosuhteisiin liittyvien väittämien 6–11 osalta vastaajat olivat yleisimmin samaa mieltä, että pyörällä liikkuminen on turvallista kunnan alueella (kuvio 34). Pyörällä liikkuminen oli turvallista vastaajista noin kahden kolmasosan (69 %) mielestä. Sen sijaan vain harva vastaaja oli samaa mieltä, että pyöräliikennettä priorisoidaan kunnassa suhteessa yksityisautoiluun. Vastaajat olivat harvemmin myös sitä mieltä, että pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassa riittävät ja laadukkaat.



Kuvio 34. Vastaukset viisiportaisella Likert-asteikolla väittämiin pyöräily-yhteyksistä, pyöräilyn turvallisuudesta ja pyöräliikenteen suunnittelukäytännöistä osuuksina kaikista kunnista (2023, n = 127) (%).

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen eri toteutuskertojen välillä vastaajien tyytyväisyys pyöräily-yhteyksien laatuun koulumatkoilla ja julkisen liikenteen kanssa yhdistäessä ensin laski vuosien 2010–2018 välillä ja sitten jälleen nousi vuoteen 2023 (kuvio 35) (Maijala 2011; Turunen & Hirvonen 2019). Trendi kuvaa yleistä mielipiteen muutosta, eikä yksittäisten henkilöiden mielipiteiden vaihtumista. Pyöräily-yhteyksiin oltiin vuonna 2010 joko yhtä usein tyytyväisiä kuin tuoreimpana kyselyvuonna 2023 tai useammin. Sen

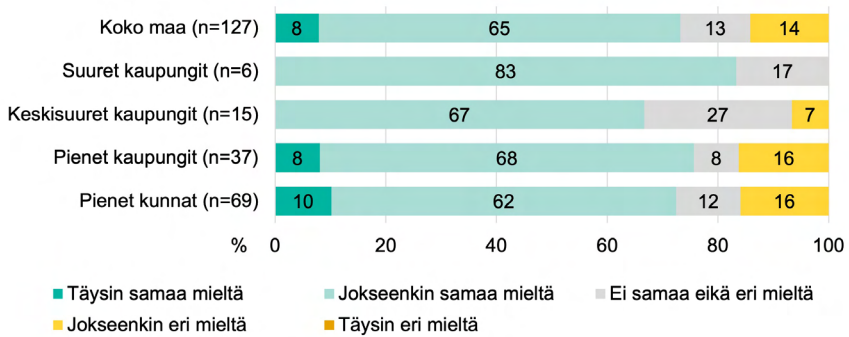
sijaan polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan oltiin vuonna 2023 tyytyväisempiä kuin kertaakaan aiemmin. Loput pyöräily-yhteyksiin ja pyöräliikenteen suunnitteluun ja olosuhteisiin liittyvät väittämät muotoitiin eri tavoin eri kyselyvuosina, joten vertailua ei niiden osalta tehty.



Kuvio 35. Väittämien ”pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät ja turvalliset”, ”pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa” ja ”kunnan suunnittelukäytännössä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan” kanssa täysin tai jokseenkin samaa mieltä olleet vastaajat osuuksina kaikista kunnista vuosina 2010 (n = 137), 2018 (n = 148) ja 2023 (n = 127) (%).

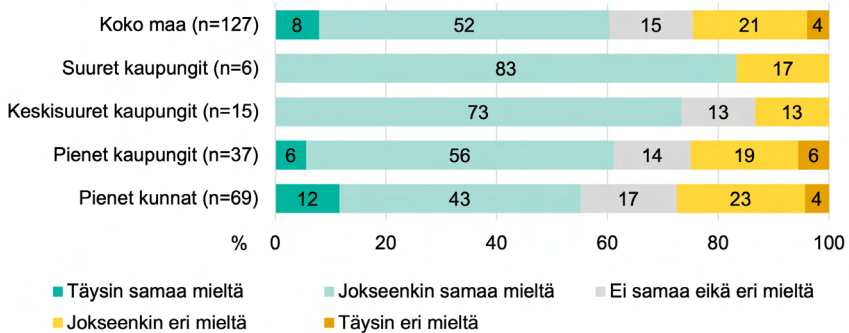
PYÖRÄILY-YHTEYKSIEN LAATU KOETAAN HEIKOIMMAKSI KESKISUURISSA KUNNISSA

Kuntaluokittain tarkasteltaessa pyöräily-yhteydet kouluihin olivat kyselyyn vastanneiden mukaan enimmäkseen hyvät ja turvalliset luokasta riippumatta (kuvio 36). Yleisimmin samaa mieltä olivat suurten kaupunkien vastaajat, joista 83 prosenttia oli jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa. Jokseenkin eri mieltä oli kaikista vastaajista 14 prosenttia. Täysin eri mieltä ei ollut yksikään. Haja-asutusalueella pyöräily-yhteydet saattoivat olla taajamia heikommat, kuten yksi vastaaja totesi täsmentävässä vastauksessaan. Vuosien 2018–2023 välillä, vaikka käsitykset pyöräily-yhteyksistä kouluihin yleisesti paranivat, keskisuurten kaupunkien joukossa samaa mieltä olevien osuus laski (2018: 87 % > 2023: 67 %).



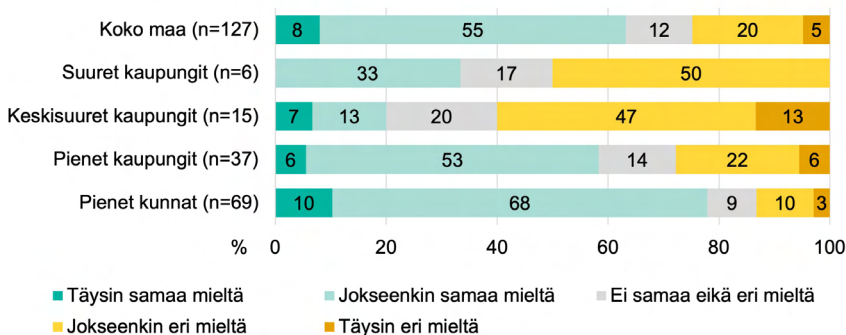
Kuvio 36. Vastaukset väittämään ”pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät ja turvalliset” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräily-yhteydet keskustaan ja keskustajamiin olivat yhtenäiset ja laadukkaat yleisimmin suurten kaupunkien vastaajien mielestä ja sitä harvemmin, mitä pienemmästä kuntaluokasta vastaajat olivat (kuvio 37). Vuosien 2010–2023 välillä keskustayhteyksien laatua kartoittavan väittämän muotoilu muutettiin, minkä vuoksi vastaukset eivät ole vertailtavia. Vuonna 2010 väittämässä kysyttiin yhteyksistä keskustaan ja sen lävitse (21 % samaa mieltä), vuonna 2018 keskustaan (40 % samaa mieltä) ja vuonna 2023 keskustaan ja keskustajamiin (60 % samaa mieltä). Kyselyn muotoilu laajeni siis selvityksestä toiseen, mikä luultavasti kasvatti samaa mieltä olevien osuutta.



Kuvio 37. Vastaukset väittämään ”pyöräily-yhteydet keskustaan tai keskustajamiin ovat yhtenäiset ja laadukkaat” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

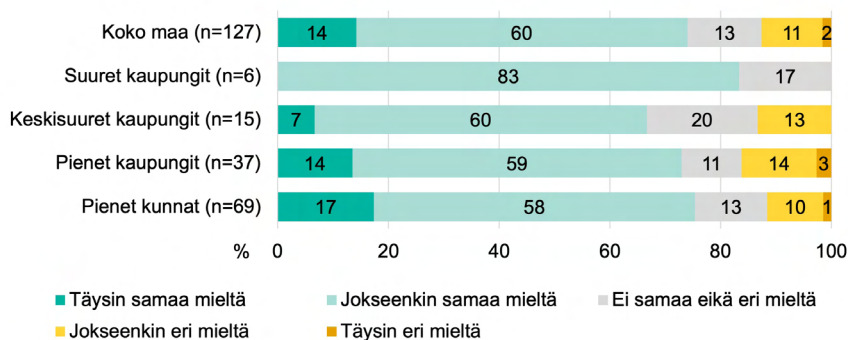
Pyöräily-yhteydet keskustassa olivat yhtenäiset ja laadukkaat yleisimmin pienten kuntien vastaajien mukaan (kuvio 38). Heikoin tilanne vaikutti olevan keskisuurissa kaupungeissa, joista 60 prosenttia oli jokseenkin tai täysin eri mieltä väittämän kanssa, että pyöräily-yhteydet keskustassa olivat yhtenäiset ja laadukkaat. Osassa kunnista mielipide poikkesi väittämästä avointen vastausten mukaan sen vuoksi, että yhteyksien laadun parantamisen suunnittelu ja toteutus oli yhä kesken. Edellisillä kyselyn toteutuskerroilla ei kysytty yhteyksistä keskustassa vaan väittämät koskivat vuonna 2010 pyöräily-yhteyksiä keskustaan ja sen lävitse (21 % samaa mieltä) ja vuonna 2018 keskustan lävitse (45 % samaa mieltä). Eri selvitysvuosien vastausten perusteella on mahdollista, että pyöräiliikenteen reitit ovat yhtenäisemmät keskustan sisäisessä liikenteessä kuin sen läpi kulkevassa, mutta erilaisuutensa vuoksi ne eivät kuvaa muutosta pyöräily-yhteyksissä keskustassa.



Kuvio 38. Vastaukset väittämään ”pyöräily-yhteydet keskustassa ovat yhtenäiset ja laadukkaat” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Suurin osa vastaajista (74 %) oli kunnan koosta riippumatta ainakin jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa, että pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin olivat kunnassa hyvät (kuvio 39). Kuntaluokittain samaa mieltä olevien osuudet vaihtelivat keskisuurten kuntien 67 prosentista suurten kuntien 83 prosenttiin. Verrattuna vuoteen 2018 samaa mieltä olevien vastaajien osuus kasvoi tuoreimpana kyselyvuonna. Vähintään jokseenkin samaa mieltä, että pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin olivat kunnassa hyvät, oli vuonna 2018 suurista kaupungeista 34 prosenttia, kun taas 83 prosenttia vuonna 2023.

Myös keskisuurten kaupunkien (2018: 60 %), pienten kaupunkien (2018: 55 %) ja pienten kuntien (2018: 51 %) kuntaluokissa samaa mieltä olevien osuudet olivat kasvaneet vuosien 2018 ja 2023 välillä. Osuudet kasvoivat kuntaluokan mukaan 7–49 prosenttiyksikköä.

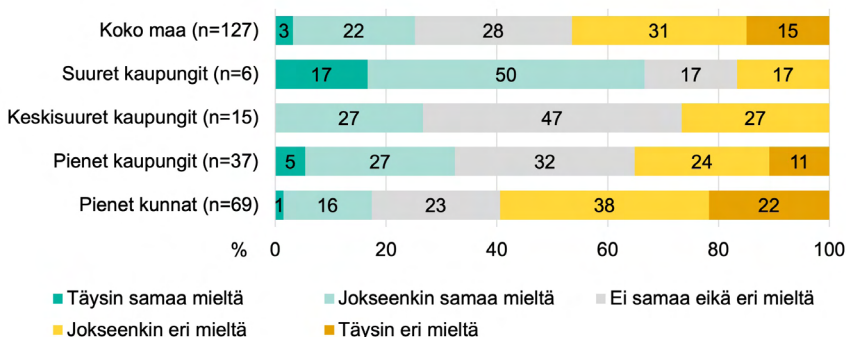


Kuvio 39. Vastaukset väittämään ”pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin ovat hyvät” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Useissa suurissa kaupungeissa pyöräilyn ja julkisen liikenteen matkojen yhdistäminen oli vastaajien mukaan helppoa (kuvio 40). Esimerkkeinä pyöräilyn ja julkisen liikenteen matkojen yhdistämisestä ovat liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetus joukkoliikennevälineissä. Keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa vastaajat eivät kokeneet yhdistämistä helpoksi eivätkä vaikeaksi – keskisuurista kaupungeista lähes puolet (47 %) ja pienistä kaupungeista noin kolmasosa (32 %) eivät olleet samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa. Pienissä kunnissa yhdistämistä ei koettu yleensä helpoksi, kun 60 prosenttia pienten kuntien vastaajista oli vähintään jokseenkin eri mieltä väittämän kanssa. Muutamissa pienten kuntien avoimissa vastauksissa huomautettiin, että kunnan alueella ei ole julkista liikennettä, mikä tekee pyöräilyn ja julkisen liikenteen yhdistämisestä mahdotonta.

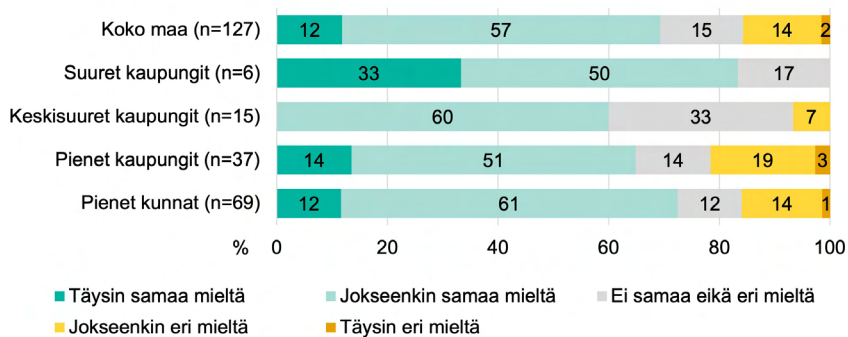
Vuodesta 2010 vuoteen 2023 suurista kaupungeista yhä useammassa koettiin pyöräily helpoksi yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa, koska samaa mieltä olevien määrä kasvoi (2010: 40 %, 2018: 50 %, 2023: 67 %). Keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa samaa mieltä olevien osuus ei ollut kasvanut yhtä paljon, mutta eri mieltä olevien osuus oli laskenut selvästi. Eri mieltä olevien osuus oli pienentynyt vuodesta 2018 keskisuurissa kaupun-

geissa 50 prosentista 27 prosenttiin ja pienissä kaupungeissa 40 prosentista 35 prosenttiin. Pienissä kunnissa eri mieltä olevien osuus oli kasvanut vuosien 2010–2023 kyselyjen välillä (2010: 35 %, 2018: 45 %, 2023: 60 %). Toisin sanoen yhä useampi pieni kunta on sitä mieltä, että pyöräilyä ei ole helppoa yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa kunnassa.



Kuvio 40. Vastaukset väittämään ”pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa (mm. liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetus joukkoliikennevälineissä)” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

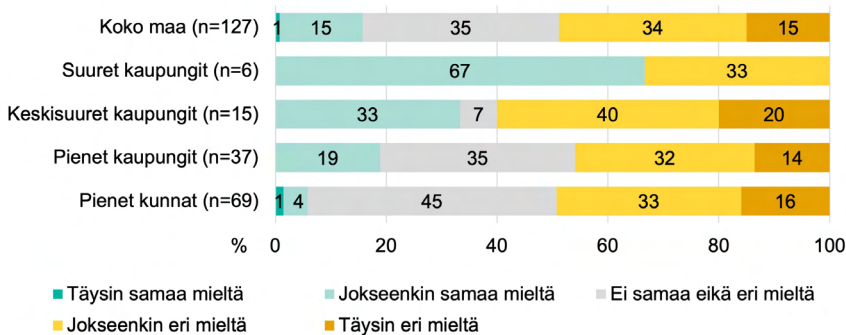
Vastaajat kokivat pyörällä liikkumisen kunnassa yleensä turvalliseksi (kuvio 41). Yleisimmin turvallisenä pyöräilyä kunnassaan pitivät suurten kaupunkien vastaajat (83 %) ja harvimminkin keskiuurten kaupunkien vastaajat (60 %). Kolmasosa keskiuurten kaupunkien vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa. Yleisimmin eri mieltä väittämän kanssa olivat vastaajat pienistä kaupungeista ja kunnista, vaikka näissäkin kuntaluokissa samaa mieltä olevien osuudet olivat selvästi suuremmat kuin eri mieltä olevien osuudet. Kysymys kysyttiin ensimmäistä kertaa vuoden 2023 kyselyssä.



Kuvio 41. Vastaukset väittämään ”pyörällä liikkuminen on turvallista kunnan alueella” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräliikennettä priorisoitiin suhteessa yksityisautoiluun harvan vastaajan mielestä (kuvio 42). Ainoastaan suurten kaupunkien vastaajista iso osa (67 %) oli jokseenkin samaa mieltä, että kunnassa priorisoidaan pyöräliikennettä suhteessa yksityisautoiluun. Tätä pienemmissä kuntaluokissa samaa mieltä olevien vastaajien osuudet olivat 5–33 prosenttia. Vastaajista 49 prosenttia oli jokseenkin tai täysin eri mieltä väittämän kanssa. Etenkin keskisuurten kaupunkien vastaajista monet olivat sitä mieltä, että kunnassa ei priorisoida pyöräliikennettä suhteessa yksityisautoiluun, kun 60 prosenttia vastaajista oli vähintään jokseenkin eri mieltä, että pyöräliikennettä priorisoidaan.

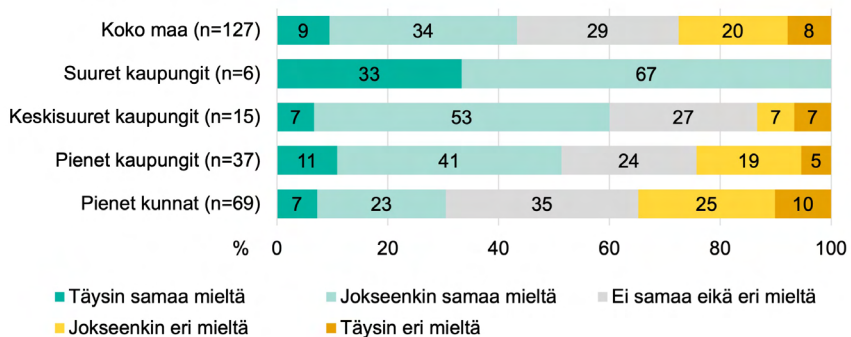
Vuosina 2010 ja 2018 kunnille esitettiin väittämä ”pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla”. Tämän väittämän kanssa oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä 58 prosenttia vastaajista vuonna 2010 ja 39 prosenttia vuonna 2018. Vastauksissa oli suuria vaihteluja, paljon ei samaa eikä eri mieltä olleita, ja tällaisten tulosten merkitys oli epäselvä. Vuonna 2023 väittämän muotoilu päätettiin muuttaa tässä esitettyyn muotoon, jotta väittämän tulkinta olisi yksiselitteistä. Edelleen kuitenkin 35 prosenttia vastaajista, joista suurin osa oli pieniä kuntia, ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa. Väittämän muotoilu jätti edelleen avoimeksi haetaanko sillä pyöräliikenteen tavoitetilaa vai toteutuneita olosuhteita, ja vastauksista ei voida erotella kumpaa vastaaja on ajatellut.



Kuvio 42. Vastaukset väittämään ”pyöräliikennettä priorisoidaan kunnassa suhteessa yksityisautoiluun” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävä tarjonta otettiin huomioon kunnan suunnittelukäytännöissä sitä yleisemmin, mitä suuremmasta kunnasta oli kyse (kuviot 43). Kaikkien suurten kaupunkien vastaajat olivat jokseenkin tai täysin samaa mieltä, että kunnassa kiinnitetään huomiota pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan. Vastaava osuus oli keskiuurissa kaupungeissa 60 prosenttia, pienissä kaupungeissa 52 prosenttia ja pienissä kunnissa 30 prosenttia. Avoimissa vastauksissa muutamat pienet kunnat totesivat, että hiljaisessa kyläkeskustassa ei ole ongelmia pyöräpysäköinnin riittävyys suhteen. Keskiuurissa ja pienissä kaupungeissa oli vireillä pyöräpysäköintiin liittyviä suunnitelmia.

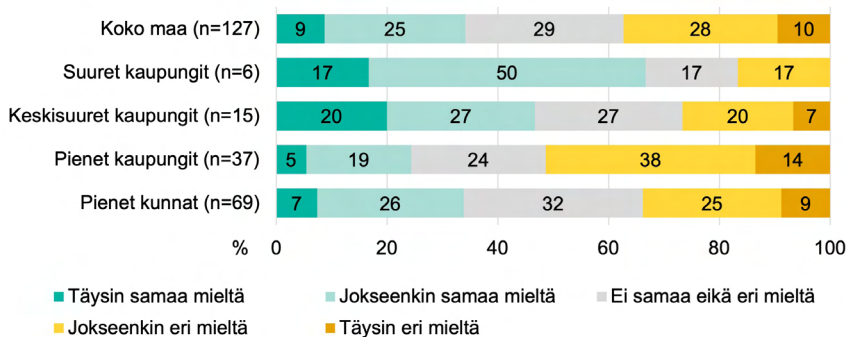
Vuoteen 2018 verrattuna kaikissa kuntaluokissa vastaajat olivat vuonna 2023 yleisemmin samaa mieltä, että kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan. Suurten kuntien osalta kehitys on ollut jatkuvaa vuodesta 2010 lähtien (jokseenkin tai täysin samaa mieltä 2010: 40 %, 2018: 50 %, 2023: 100 %). Tätä pienemmissä kunnissa samaa mieltä olevien vastaajien osuus ensin laski vuosien 2010 ja 2018 välillä ja sitten taas kasvoi vuosien 2018 ja 2023 välillä.



Kuvio 43. Vastaukset väittämään ”kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräreittien viitoitus ja opasteet olivat kunnassa riittävät ja laadukkaat yleisimmin suurten kaupunkien vastaajien mielestä, joista 67 prosenttia oli vähintään jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa (kuvio 44). Keskisuurten kaupunkien vastaajista noin puolet (47 %), pienten kaupunkien vastaajista noin neljännesosa (24 %) ja pienten kuntien vastaajista kolmasosa (33 %) oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Eri mieltä olivat yleisimmin pienten kaupunkien vastaajat (52 %) ja harvimminkin suurten kaupunkien vastaajat (17 %).

Vuosina 2010 ja 2018 väittämä oli muodossa *pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassanne hyvässä kunnossa*. Vuonna 2010 vastaajista 43 prosenttia oli väittämän kanssa vähintään jokseenkin samaa mieltä ja vuonna 2018 vastaajista 27 prosenttia. Suuri osa vastaajista ei kuitenkaan ollut eri eikä samaa mieltä. Väittämä todettiin uusimmalla kyselyn toteutuskerralla muotoilultaan toimimattomaksi, ja siksi vuonna 2023 kysyttiin viitoituksen kunnan sijaan niiden riittävydestä ja laadusta. Tämän vuoksi tulokset eivät ole vertailukelpoiset.



Kuvio 44. Vastaukset väittämään ”pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassa riittävät ja laadukkaat” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyöräily-yhteyksiin liittyen huomioitavaa oli, että vaikka suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä pyöräily-yhteyksien laatuun ja turvallisuuteen koulumatkoilla, keskiuurissa kaupungeissa tyytyväisyys oli laskenut edellisestä selvityksestä. Pienten kaupunkien ja kuntien vastaajista 16 prosenttia koki, että pyöräily-yhteydet kouluille eivät ole hyvät ja turvalliset. Koululaisten aktiivisen, itsenäisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen kannalta on tärkeää löytää turvallisia liikennematkoja myös maaseutumaisiin liikenneympäristöihin. Tämä edellyttää olosuhteiden kartoittamista ja olennaiset tahot tavoitettavaa poikkihallinnollista työskentelyä ratkaisujen löytämiseksi.

Kun Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys toteutettiin edellisen kerran, olivat vastaukset pyöräily-yhteyksiin ja pyöräilyn sujuvuuteen liittyviin väittämiin muuttuneet kielteisemmiksi vuosien 2010 ja 2018 välillä. Syyksi arveltiin viranhaltijoiden lisääntyneitä tietoutta pyöräilyn edistämisen eri osa-alueista (Turunen & Hirvonen 2019). Tämän lisäksi pyöräiliikenne oli noussut vahvemmin liikennepoliittiselle agendalle edeltäneiden kymmenen vuoden aikana. Tämän seurauksena kunnissa osattiin mahdollisesti vaatia enemmän pyöräiliikenteen olosuhteilta.

Tuoreimmassa selvityksessä tyytyväisyys pyöräily-yhteyksiin ja pyöräilyn sujuvuuteen nousi jälleen monen väittämän kohdalla. Vaikutusta voi olla kasvaneilla tukitoimilla kuntien pyöräilyn edistämistä ja infrastruktuurin kehittämistä kohtaan. Monessa kunnassa on rakennettu kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksen (Traficom 2023) vauhdittamana

enemmän ja laadukkaampaa pyöräliikenteen infrastruktuuria. Tuen laatukriteerit ovat ohjanneet laadukkaampien väylien, turvallisempien ja sujuvampien risteysalueiden ja kiertoliittymien sekä paremman pyöräpysäköinnin toteuttamiseen. Valtion tuen ohella osa kunnista on voinut nostaa myös omaa investointitasoaan.

Pyöräily-yhteyksien ja pyöräilyn sujuvuuden parantumiseen on pyöräliikenteen suunnitteluohjeella (Väylävirasto 2020) saattanut olla jopa investointitukea suurempi vaikutus. Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta oli hyödyntänyt pyöräliikenteen väylien tai pyöräpysäköinnin suunnittelussa yli puolet kunnista. Yli 50 000 asukkaan kunnista lähes kaikki kunnat olivat hyödyntäneet ohjetta ja tätä pienemmistä kunnista noin puolet. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen valmistuttua sen käyttöön kannustaminen on ollut tärkeimpiä kuntien pyöräliikenteen olosuhteiden kehittymistä tukevia toimia.

LÄHTEET

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Tietoa valtionavustuksesta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin verkkosivuilla. 2023. Päivitetty 21.8.2023. Viitattu 11.9.2023. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustus>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyyn liittyvät väittämät. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 32–38. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräilyn sujuvuus. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 53–62. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Väylävirasto: Pyöräliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf

8 PYÖRÄILYN TALVIOLOSUHTEET JA KUNNOSSAPITO KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

Talvisin pyöräilyn määrä tyypillisesti laskee (Traficom 2023a). Talven (joulu-helmikuu) pyörämatkojen määrä oli vuonna 2021 vain kolmasosan kesän (kesä-elokuu) määrästä (Traficom 2023a). Pyöräilykansa suomalaiset -selvityksen mukaan ympäri vuoden pyörällä ajoi noin 13 prosenttia suomalaisista (Taloustutkimus 2018). LIITU-tutkimuksen mukaan talvisin alle viiden kilometrin koulumatkan pyöräili 21 prosenttia lapsista ja nuorista, kun syksyisin ja keväisin osuus oli 57 prosenttia (Turunen ym. 2023).

Talvipyöräilyn suosio on suurempi kaupungeissa, joissa on selvästi panostettu pyöräiliikenteen ympärivuotiseen edistämiseen ja talvihoitoon. Tällaisesta tilanteesta on esimerkkinä Oulun kaupunki (Traficom 2023b). Talvihoitolla turvataan pyöräiliikenteen toimivuus ja turvallisuus sekä edistetään arkiliikenteen mahdollisuuksia, mikä lisää asukkaiden hyvinvointia. Hyvinvoinnin näkökulmasta on epäedullista, että suuri osa muina vuodenaikoina pyöräilevistä ihmisistä välttää pyöräilyä talvikuukausina liukkaudesta johtuvan pelon vuoksi. Sama pätee myös kävelyyn. Talvikunnossapidon toimivuus on kynnyskysymyksiä pyöräiliikenteen lisäämisessä. Vuoden 2023 tammikuussa alkanut Tampereen yliopiston FinnCycle-tutkimushanke pyrkii toteuttamaan seuraavan suuren kehitysloikan muun muassa talvikunnossapidon osaamisen levittämisessä (Tampereen yliopisto 2023). Samoin on tekeillä Pyöräilykuntien verkoston kokoama Kunnossapito kuntoon: Pyöräväylien ympärivuotisen käytön turvallisuuden edistäminen suomalaisissa kaupungeissa -julkaisu.

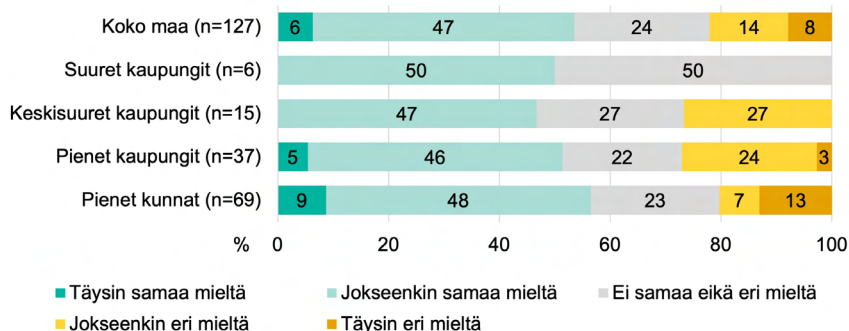
Pyöräiliikenteen väylien talvihoidon tasoa määriteltäessä otetaan huomioon pyöräiliikenteen toiminnallinen luokka. Pyöräiliikenteen kohteita yhdistävistä toiminnallisista reittiluokitteluista käytetään nimityksiä pyöräiliikenteen pääreitit, aluereitit ja paikallisreitit. Kokonaisuutta kutsutaan pyöräiliikenteen tavoiteverkoksi. Reittien luokittelua voidaan hyödyntää muun muassa reittien laatustandardien määrittelyssä, talvikunnossapitoluokkien määrittelyssä, näkyvyydessä ja viitoituksessa. Talvikunnossapitoluokat määrittävät muun muassa väylien hoidon tasoa ja kiireellisyyttä (Väylävirasto 2020).

Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräilyn talviolosuhteisiin ja kunnossapitoon kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvin osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 41 ja 43–47):

1. Miten arvioitte seuraavien pyöräilyn olosuhteisiin liittyvien väittämien toteutumista kunnassanne: *a. ympärivuotinen pyöräiliikenteen olosuhteiden kunnossapito on hyvällä tasolla, b. pyöräiliikenteen olosuhteiden talvikunnossapito on hyvällä tasolla?*
2. Onko kunnassanne määritelty pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa?
 - 2.1 Kuinka moneen luokkaan pyöräväylät on jaettu talvikunnossapidon osalta?
 - 2.2 Miten pyöräiliikenteen pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa?
 - 2.3 Kertokaa halutessanne tiiviisti, mitkä ovat kunnan laatuvaatimukset pyöräiliikenteen pääreittien talvihoidolle.
 - 2.4 Onko pyöräiliikenteen pääreittien kunnossapitoa tehostettu kunnassanne?

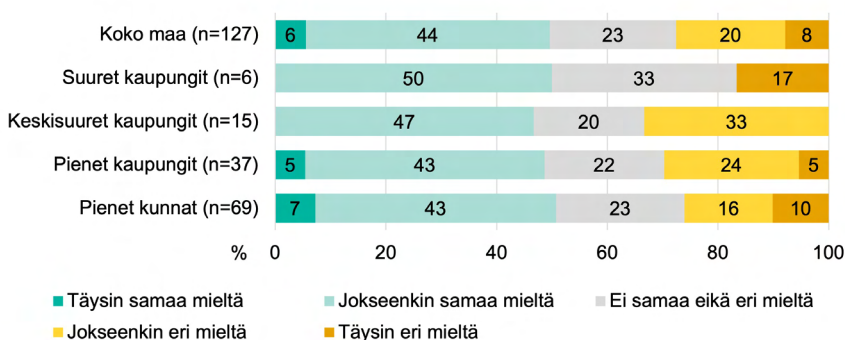
JOKA TOINEN KUNTA TYYTYVÄINEN PYÖRÄLIIKENTEEN OLOSUHTEIDEN TALVIHOITOON

Ympärivuotinen pyöräiliikenteen olosuhteiden kunnossapito oli hyvällä tasolla vastaajien mukaan noin joka toisessa kunnassa kuntaluokasta (ks. käsitteet) riippumatta (kuvio 45). Kuntaluokkien väliset erot olivat pienet. Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat pienten kuntien vastaajat (57 %) ja harvimminkin keski suurten kuntien vastaajat (47 %). Jokseenkin tai täysin eri mieltä oli vastaajista 22 prosenttia. Täysin eri mieltä oli lähinnä vastaajia pienistä kunnista. Niistä 13 prosenttia vastasi olevansa täysin eri mieltä, että ympärivuotinen pyöräiliikenteen olosuhteiden kunnossapito on hyvällä tasolla kunnassa. Ympärivuotiseen pyöräiliikenteen olosuhteiden kunnossapitoon liittyvä väittämä esitettiin vuoden 2023 kyselyssä ensimmäisen kerran.



Kuvio 45. Vastaukset väittämään ”ympärivuotinen pyöräiliikenteen olosuhteiden kunnossapito on hyvällä tasolla” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräliikenteen olosuhteiden talvikunnossapito oli vastaajien mukaan hyvällä tasolla joka toisessa kunnassa, eikä näkemyksissä ollut kuntaluokittaista vaihtelua (kuvio 46). Talvikunnossapidon tasoon liittyvän väittämän kanssa vastaajat olivat hieman yleisemmin eri mieltä verrattuna ympärivuotisen kunnossapidon tasoa kartoittavaan väittämään. Yleisimmin eri mieltä olivat keskisuurten kuntien vastaajat (33 %) ja harvimminkin suurten kuntien vastaajat (17 %). Suurten kuntien vastaajat olivat kuitenkin täysin eri mieltä, kun taas keskisuurten kuntien vastaajat jokseenkin eri mieltä. Pyöräliikenteen olosuhteiden talvikunnossapitoon liittyvä väittämä esitettiin vuoden 2023 kyselyssä ensimmäisen kerran.



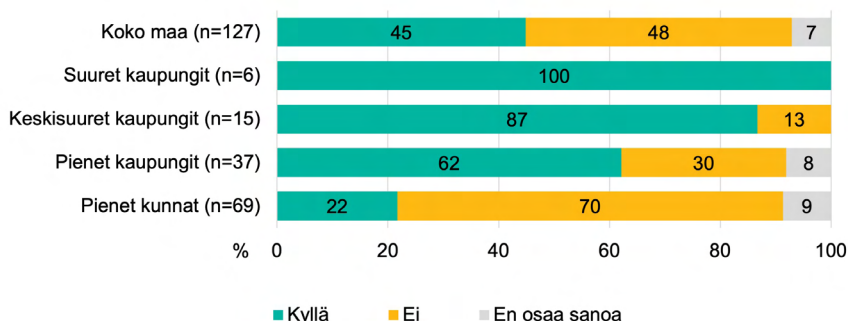
Kuvio 46. Vastaukset väittämään ”pyöräliikenteen olosuhteiden talvikunnossapito on hyvällä tasolla” osuuksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Vastaajien tyytymättömyyden syyt liittyivät esimerkiksi pyöräliikenteen väylien päällysteen kuntoon, auraukseen, hiekoitukseen ja kunnossapidon resursseihin. Talvikunnossapidon rajalliset resurssit huolettivat avointen vastausten mukaan ainakin yhdessä kunnassa. ELY-keskusten hoitovastuulla olevien pyöräliikenteen väylien kunnossapidon tasosta oltiin myös huolissaan kahdessa kunnassa. Kokonaisuutena talvikunnossapitoon liittyviä täsmentäviä vastauksia annettiin kuitenkin vähän.

”Pyörätiet ovat huonossa kunnossa: kesäisin huono asfaltti: routainen ja rakoinen. Talvisin auraus ja hiekoitus harvakseltaan, keväällä kivien keräys myöhään ja niiden puhdistus huolimattomasti. Pyöräteitä on vähän ja ne kiertävät pidemmän matkan mitä maantiet --> autolla pääsee ajamaan lyhyempää reittiä ja parempi kuntoista tietä.” – noin 15 000 asukkaan kunta.

KAUPUNKISEUDUISTA SUURIN OSA ON MÄÄRITELLYT PYÖRÄLIIKENTEEEN TAVOITEVERKON

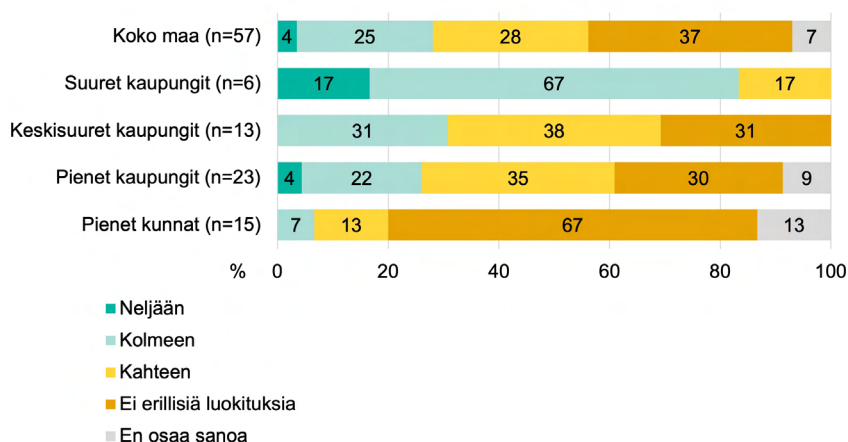
Pyöräliikenteen toiminnalliset reittiluokittelut eli tavoiteverkko oli määritelty vuoteen 2023 mennessä 45 prosentissa kunnista (kuvio 47). Noin puolet kunnista (48 %) ei ollut toteuttanut toiminnallisten reittiluokkien määrittelyä ja 7 prosenttia vastaajista ei osannut sanoa. Suurista ja keskisuurista kaupungeista lähes kaikissa tavoiteverkko oli määritelty ja pienistä kaupungeista 62 prosentissa. Alle 10 000 asukkaan pienissä kunnissa pyöräliikenteen tavoiteverkko oli määritelty reilussa viidesosassa (22 %) kunnista. Pienistä kunnista pyöräliikenteen tavoiteverkon ilmoitti määritelleensä pääasiassa ne kunnat, joissa asukasluku oli lähimpänä 10 000 asukkaan rajaa. Alle 3000 asukkaan kunnissa määrittely oli harvinaista. Kysymys pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittelystä kysyttiin Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksessä ensimmäistä kertaa keväällä 2023. Tavoiteverkon määritelleille kunnille esitettiin tarkentavia kysymyksiä, jotka esitetään seuraavissa kappaleissa.



Kuvio 47. Vastaukset kysymykseen ”onko kunnassanne määritelty pyöräliikenteen tavoiteverkkoa?” osuiksina kunnittain (2023, n = 127) (%).

Pyöräliikenteen tavoiteverkon määritelleiltä kunnilta (n = 57; 45 %) kysyttiin jatkokysymyksiä: kuinka moneen luokkaan pyöräliikenteen väylät on jaettu talvikunnossapidon osalta, miten pyöräliikenteen pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa, mitkä ovat kunnan laatuvaatimukset pyöräliikenteen pääreittien talvihoidolle sekä onko pyöräliikenteen pääreittien kunnossapitoa tehostettu kunnassa.

Pyöräliikenteen väylien talvikunnossapitoluokkien määrät vaihtelivat kuntaluokittain (kuvio 48). Suurissa kaupungeissa luokkia oli yleisimmin kolme ja keskisuurissa sekä pienissä kaupungeissa kaksi. Keskisuurten kaupunkien kuntaluokassa vastausten osuudet eivät kuitenkaan eronneet paljoa kahden, kolmen ja *ei lainkaan* luokituksen välillä. Pienissä kunnissa ei yleisimmin ollut erillisiä luokituksia. Kaikkien kuntien joukossa keskimäärin yleisintä oli, että erillisiä luokituksia ei ollut (37 %). Vuosina 2010 (n = 97) ja 2018 (n = 101) kahteen luokkaan pyöräliikenteen väylät kertoi jakaneensa 77 prosenttia kunnista ja kolmeen luokkaan 22 prosenttia kunnista (Majjala 2011; Turunen & Hirvonen 2019). Tuolloin kysymykseen vastasivat kuitenkin monet kunnat, joissa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ei todennäköisesti ollut määritelty. Kysymykseen vastaaminen oli vapaaehtoista, eikä siinä ollut vaihtoehtoa ”ei erillisiä luokituksia” tai ”en osaa sanoa”. Luvut eivät näiden eroavaisuuksien vuoksi ole suoraan vertailukelpoiset vuoden 2023 tuloksiin.

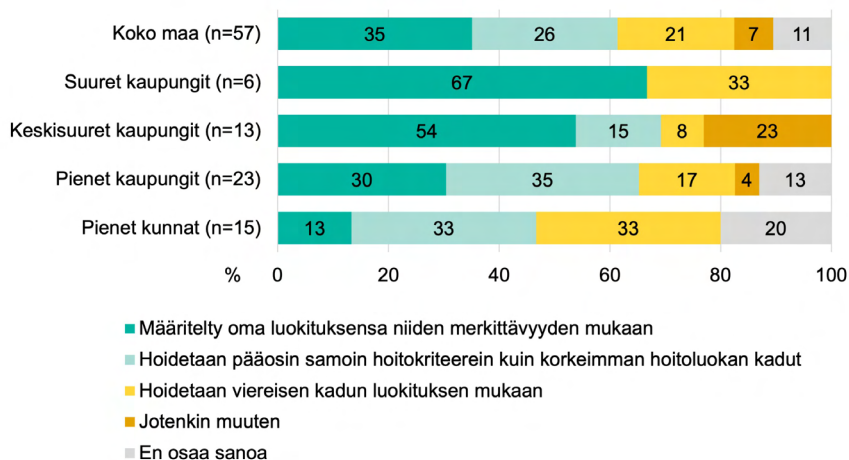


Kuvio 48. Pyöräliikenteen väylien talvikunnossapitoa koskevien luokkien lukumäärä kunnissa, joissa pyöräliikenteen tavoiteverkko on määritelty osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 57) (%).

Pyöräliikenteen pääreitit oli otettu huomioon talvikunnossapidossa yleisimmin (35 %) niin, että niille oli määritelty oma luokituksensa merkittävyyden mukaan (kuvio 49). Muita vaihtoehtoja oli hoitaa pyöräliikenteen pääreitit pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut (26 %) tai hoitaa

pääreitit viereisen kadun luokituksen mukaan (21 %). Jotenkin muuten pyöräliikenteen pääreitit hoiti seitsemän prosenttia kunnista, joista suurin osa oli keskisuuria kaupunkeja. Suurista kaupungeista kaksi kolmasosaa huomioi pyöräliikenteen pääreitit omilla luokituksillaan ja keskisuurista kaupungeista yli puolet. Alle 50 000 asukkaan kunnissa pyöräliikenteen pääreitit hoidettiin yleisimmin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut. Pienissä kunnissa oli yhtä yleistä hoitaa pääreitit samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut sekä viereisen kadun luokituksen mukaan.

Aikaisempina selvitysvuosina noin puolet kunnista (2010: 53 % ja 2018: 47 %) vastasi, että pyöräliikenteen pääreitit hoidetaan viereisen kadun luokituksen mukaan. Luvut eivät kuitenkaan ole täysin vertailtavia uusimpien tulosten kanssa, sillä kysymykseen vastasivat vuosina 2010 ja 2018 useat kunnat, joissa pääreittejä ei ollut määritelty. Suurten ja keskisuurten kaupunkien vastausten vertailu on mahdollista, sillä kysymykseen vastasivat lähes samat kunnat kaikkina vuosina. Suurissa kaupungeissa omat luokitukset pääreiteille ovat lisääntyneet kyselyjen välillä (2010: 0 %, 2018: 50 %, 2023: 67 %). Myös keskisuurissa kaupungeissa oman luokituksen tehneiden kuntien osuus on kasvanut (2010: 31 %, 2018: 29 %, 2023: 54 %).



Kuvio 49. Pyöräliikenteen pääreittien huomiointitavat talvikunnossapidossa osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 57) (%).

Kuntien laatuvaatimuksista pyöräliikenteen pääreittien talvihoidolle kysyttiin eri tavoin vuosina 2018 ja 2023. Vuonna 2018 kunnilta kysyttiin, ovatko kunnan laatuvaatimukset pyöräliikenteen pääreittien talvihoidon osalta riittävän hyvät. Laadun mittareiksi määriteltiin aurauksen lähtökynnys (3 cm) ja -aika (klo 7.00 arkin ja vaatimus iltapäivän aurauksesta). Tuolloin 60 prosenttia vastaajista (n = 139) ilmoitti laatuvaatimusten olevan riittävän hyvät.

Vuoden 2023 kyselyssä kunnille ei haluttu asettaa yhtä tiettyä laatukriteeriä talvihoidolle, vaan vastaajat saivat halutessaan kuvailla avoimeen tekstikenttään kunnan laatuvaatimukset pyöräliikenteen pääreittien talvihoidolle. Uuden muotoilun syynä on esimerkiksi se, ettei kunnilla ole käytössä yleensä vain yhtä lähtökynnystä. Taulukossa 6 on kuvattuna kahden kaupungin laatuvaatimukset pyöräliikenteen pääreittien talvihoidolle, joista toisessa noudatettiin kaksi- ja toisessa kolmeliukkaista pyöräliikenteen väylien kunnossapitoluokitusta.

TAULUKKO 6. Kahden keskiuuren kaupungin (n. 50 000 asukasta/kunta) laatuvaatimukset pyöräliikenteen pääreittien talvihoidolle, joista toinen malli on kaksi- ja toinen kolmeliukkainen (2023).

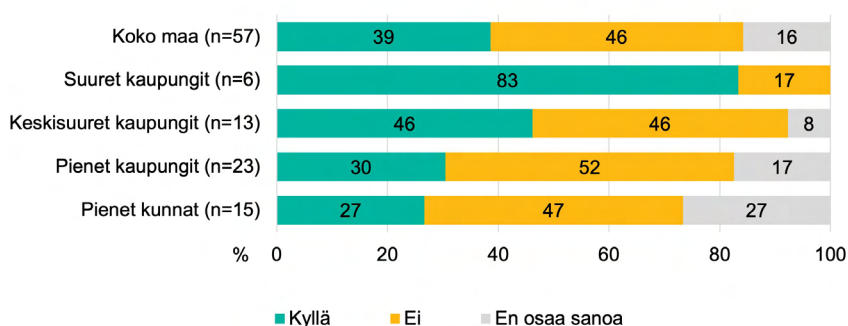
Kahteen luokkaan jaettu talvikunnossapito

1. luokka	4 cm satanut kuiva pakkaslumi lähtökynnyksenä auraukseen sekä toimenpideaika 4 tuntia, sohjon poistossa raja 2 cm.
2. luokka	5 cm satanut kuivapakkaslumi lähtökynnyksenä auraukseen sekä toimenpideaika 8 tuntia, sohjon poistossa raja 4 cm. Kevyenliikenteen reitit aurataan ennen ajoratoja.

Kolmeen luokkaan jaettu talvikunnossapito

Hoitoluokka	A+	A	B
Max	2 cm huippu, 4 cm	2 cm huippu, 4 cm	3 cm huippu, 5 cm
Toimenpideaika	3 h 6–22, 6 cm 22–6	4 h	6 h
Yö	8 cm	8 cm	8 cm
Huipputunti	7–8, 15–16	7–8, 15–16	7–8, 15–16
Liikkeellelähtö	Maksimi ei saa ylittyä	Maksimi ei saa ylittyä	Maksimi ei saa ylittyä

Tehostettua pyöräliikenteen pääreittien kunnossapitoa oli 39 prosentissa kunnista (kuvio 50). Yleisimmin kunnossapitoa oli tehostettu suurissa kaupungeissa. Keskiuurista kaupungeista vähän alle puolet (46 %) oli tehostanut kunnossapitoa ja samansuuruinen osa ei. Pienistä kaupungeista ja kunnista alle kolmasosa oli tehostanut pääreittien kunnossapitoa. Vastaajista 16 prosenttia ei osannut sanoa. Kunnossapidon tehostamisella tarkoitetaan esimerkiksi reittikohtaista urakointia, tehostettua aurausta tai harjasuolausta. Vuonna 2018 kunnista 17 prosenttia oli tehostanut pyöräliikenteen pääreittien kunnossapitoa. Kysymykseen vastasivat tuolloin myös ne kunnat, joissa pyöräliikenteen pääreittejä ei ollut määritelty.



Kuvio 50. Vastaukset kysymykseen ”onko pyöräliikenteen pääreittien kunnossapitoa tehostettu kunnassanne?” osuuksina kunnittain (2023, n = 57) (%).

YHTEENVETO JA POHDINTA

Kunnista lähes puolet oli tyytyväisiä kunnan ympärivuotiseen kunnossapitoon ja talvihoitoon. Vastaajat olivat hyvin samanmielisiä kuntakoosta riippumatta. Kysymykseen oli kuitenkin selvästi hankalaa vastata, koska noin viidesosa ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämien kanssa. Syitä voi olla monia. Pyöräliikenteen väylien laatutasot saattavat vaihdella, rahoitus uhkaa heikentyä tai kunnassa ei olla tyytyväisiä kunnossapidon tasoon ELY-keskusten ylläpitämillä väylillä. Ilmastonmuutoksen seurauksena muuttuvien talvien keliolosuhteet voivat myös hankaloittaa talvihoidon ennakointia.

Uusimmassa kyselyssä kunnilta kysyttiin ensimmäistä kertaa, ovatko ne määritelleet pyöräliikenteen tavoiteverkon. Vajaa puolet kunnista oli tehnyt

määrittelyyn. Tavoiteverkon määrittelyssä luokitellut reitit palvelevat talvikunnossapitoluokkien määrittelyssä. Tällaiset luokat oli määritellyt tavoiteverkon määrittelleistä kunnista vähän yli puolet. Luokat taas määrittävät väylien hoidon tasoa. Ilman luokittelua väylät hoidetaan usein esimerkiksi viereisen ajoväylän luokituksen mukaan. Näin teki kolmasosa pienistä kunnista, joissa tavoiteverkko oli määritetty. Positiivinen tulos oli, että ainakin keskisuurissa ja suurissa kaupungeissa pyöräliikenteen pääreiteille on entistä yleisemmin määritetty omat luokitusperusteensa talvikunnossapidolle niiden merkityksen mukaan.

Pyöräliikenteen väylien talvihoidolle ei ole ainakaan vielä määritetty laatu-kriteerejä, vaan kunnat saavat määritellä ne itse. Oleellista on suunnitella talven ja talvihoidon kestävä pyöräilyinfra, suunnitella kunnossapito pitkällä aikavälillä, viestiä pyöräliikenteen väylien kuntoon liittyvistä asioista kuntalaisille ja kannustaa asukkaita pyöräilemään ympäri vuoden. Suurissa kaupungeissa oli yleisesti tehostettu pyöräliikenteen pääreittien kunnossapitoa, mistä kuntien kannattaa viestiä kuntalaisille selkeästi.

LÄHTEET

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Henkilöliikennetutkimus 2021. 2023a. Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkilöliikennetutkimusten-julkaisut>

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom): Henkilöliikennetutkimus 2021: Oulun seutu. 2023b. Verkkojulkaisu pdf. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkilöliikennetutkimusten-julkaisut>

Maijala, H-M. 2011. Pyöräilyn talviolosuhteet. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 38–40. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Martin, L., Kokko, S., Villberg, J., Suomi, K. & Ng, Kwok. 2023. Itsearvioitu liikunta-aktiivisuus, liikuntatilanteet, liikkumisympäristöt ja liikkumisen seurantalaitteet. Julkaisussa Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa: LIITU-tutkimuksen tuloksia 2022. Toim. S. Kokko & L. Martin, 16–29. Valtion liikuntaneuvosto. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2023:1.

Taloustutkimus: Pyöräilykansa suomalaiset. 2018. Pyöräiliitto ja Pyöräilykuntien verkosto. Viitattu 5.10.2023. https://pyoraliitto.fi/wp-content/uploads/pkv_pyoraliitto_pyoraily_-tb-vkot-15-ja-16_2018_raportti.pdf

Tampereen yliopisto: Pyöräilystä aito vaihtoehto arkiliikenteeseen. Tiedote. Julkaistu 11.5.2023. Viitattu 5.10.2023. <https://www.sttinfo.fi/tiedote/69978204/pyorailysta-aito-vaihtoehto-arkiliikenteeseen?publisherId=69818730>

Turunen, M., Kulmala, J., Hakonen, H. & Tammelin, T. 2023. Aktiivisesti kuljetut koulumatkat. Julkaisussa Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2022. Toim. S. Kokko & L. Martin. Valtion liikuntaneuvosto, 78–81. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2023:1.

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräilyn olosuhteet talvella. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 63–66. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

Väylävirasto: Pyöräiliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf

9 PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLÄT JA NIIDEN RAKENTAMINEN KUNNISSA

Marianne Turunen, Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajarvi

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan (LVM 2018) kirjattiin toimenpiteeksi selvittää mahdollisuudet lisätä laadukkaan kävely- ja pyöräilyinfran rakentamista. Edistämishjelman mukaan kaupunkialueella kävely- ja pyörätiet tulisi erotella mahdollisuuksien mukaan toisistaan ja laadukasta pyöräpysäköintiä tulisi lisätä vastaamaan kysyntää. Alemmalla tieverkolla tulisi selvittää mahdollisuudet toteuttaa 2–1-teitä (ks. *käsitteet*), joissa on pyöräkaistat tien molemmilla laidoilla (LVM 2018).

Kesäkuussa 2020 voimaan tullut tieliikennelaki toi mukanaan uusia pyöräliikenneratkaisuja, kuten pyöräkadun ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen yksisuuntaisella tiellä (Tieliikennelaki 2020/1040). Uudessa tieliikennelaissa (2020/1040) polkupyöräliikenne ja jalankulku käsitellään kahtena eri kulkumuotona. Polkupyörä on yksiselitteisesti ajoneuvo. Aiemmin käytössä ollut *kevyen liikenteen* ajatusta, missä jalankulku ja pyöräily niputetaan yhteen, ei laissa siis käytetä. Tässä Suomi lähestyy eurooppalaista valtavirtaa, sillä muualla *kevyttä liikennettä* ei käsitteenä juuri tunneta (Strömgren 2023). Suomessa on joskus käännetty kevyt liikenne ruotsinkieliseen muotoon *lätt trafik*, mutta Ruotsissa kyseinen ilmaus merkitsee, että liikennettä on vähän (Strömgren 2023). Terminmuutos kevyestä liikenteestä erillisiin jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen saattaa vaikuttaa merkityksettömältä yksityiskohdalta, mutta toisistaan hyvin erilaisten liikennemuotojen käsittely erillisinä myös käsitteellisesti tuo painoarvoa eri liikennemuotojen huomioitiin niiden yksilöllisten edellytysten näkökulmasta esimerkiksi liikennesuunnittelussa. Erityisen tärkeäksi kulkumuotojen fyysinen erottaminen omille väylilleen muodostuu mikroliikkumisen yleistyessä. Sähköpotkulautojen myötä on entistäkin ilmeisempää, etteivät polkupyörät sen enempää kuin sähköpotkulaudat kuulu jalankulkijoiden tilaan.

Pyöräliikenteen väylien rakennuttamisesta vastaavat kunnat ja valtion virastoista ELY-keskukset. Kokonaan uusien väylien rakentamisen lisäksi rakentamiseen lukeutuvat väylien laadunparannukset, esimerkiksi leventäminen ja eri kulkumuotojen erottaminen toisistaan. Pyöräliikenteen väylien laatu vaikuttaa huomattavasti enemmän pyöräilyn sujuvuuteen ja mielekkyyteen kuin pelkästään väylien pituus. Pyöräliikenteen väylistä, ja niiden rakentamisesta sekä käytetyistä määrärahoista olisi tärkeää kerätä tietoa, mutta tämä ei vielä

toteudu kunnissa (Kallio & Liukkonen 2023). Tietoa kerätään kunnissa hyvin vaihtelevin periaattein, jos ylipäänsä kerätään. Suomessa ei nykyisellään ole välttämättä riittävää valmiutta erotella kävelyn ja pyöräilyn kustannuksia (Kallio & Liukkonen 2023).

Tässä luvussa esitellään Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen (2023) tuloksia liittyen pyöräliikenteen väyliin ja niiden rakentamiseen kunnissa. Tuloksia tarkastellaan soveltuvin osin vuosina 2010 ja 2018 kerättyihin aineistoihin verraten. Kunnilta kysyttiin (liitteet 1–2: kysymykset 48–52):

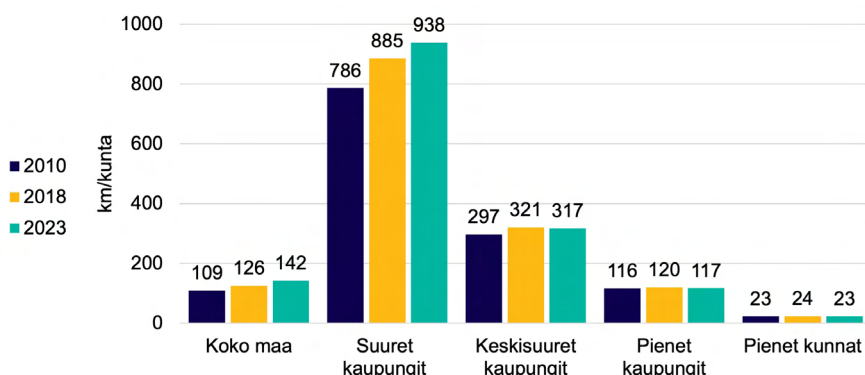
1. Kuinka monta kilometriä kunnassanne on: *a. kunnan ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä, b. valtion ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä?*
2. Millainen osuus seuraavilla järjestelyillä on kuntanne pyöräliikenteen väylistä: *a. yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät, b. pyörätiet, c. pyöräkaistat, d. pyöräkadut, e. kylätiet tai 2–1-tiet, kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä?*
3. Millainen osuus kuntanne pyöräliikenteen väylistä on: *a. valaistuja (katu- tai erillisvalaistus), b. priorisoidun talvihoidon piirissä, c. asfalttipäällysteisiä, d. muita kuin asfalttipäällysteisiä, e. sallittuja mopoille?*
4. Kuinka monta kilometriä kunnassanne on rakennettu pyöräliikenteen väyliä yhteensä vuosina 2018–2022: *a. kunnan katuverkolla rakennettu (km), b. valtion katuverkolla rakennettu (km)?*
5. Kuinka paljon kunnassanne on yhteensä euroina: *a. investoitu pyöräliikenteen olosuhteisiin (investointitalous), b. käytetty määrärahoja pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon (käyttötalous), c. investoitu tai käytetty määrärahoja pyöräilyn edistämis- tai markkinointityö?*

Seuraavissa kappaleissa esitetään tuloksia pyöräliikenteen väylien pituudesta, tyypistä, olosuhteista ja rakentamisesta sekä niihin käytetyistä määrärahoista ja investoinneista. Tulokset esitetään huolimatta siitä, että ne ovat suurelta osin arvioita ja vastaamiseen on osallistunut vain osa kunnista. Lukuja tulee tulkita suuntaa antavina arvioina ja kiinnittää huomiota raportoituihin kuntien lukumääriin. Esimerkiksi suurten kaupunkien kuntaluokassa (ks. käsitteet), jossa on kokonaisuudessaan kuusi kuntaa, vastaajakato saattoi vaikuttaa tulosten keskiarvoihin huomattavasti. Vastausten perustuminen arvioon ei merkitse kuitenkaan yksiselitteisesti sitä, että tulokset eivät ole luotettavia. Arviot saattavat perustua erilaisiin laskelmiin. Lukuina on esimerkiksi käytetty todellisia rakennuskustannuksia, mutta pyöräliikenteen väylien osuutta ei ole kustannuslaskelmissa eroteltu, ja tämä osuus on tähän kyselyyn vastatessa arvioitu.

PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLIEN PITUUDESSA MONINKERTAISET EROT KUNTALUOKKIEN VÄLILLÄ

Pyöräliikenteen väyliksi kunnat laskivat Väyläviraston pyöräliikenteen suunniteluohjeessa (2020) määritellyt pyöräliikenteen väylät kunnan tai valtion ylläpitovastuulla. Kunnista 102 ilmoitti pyöräliikenteen väylien pituuden: kunnista 6 oli suuria kaupungeja, 14 keskisuuria kaupungeja, 28 pieniä kaupungeja ja 54 pieniä kuntia (kuvio 51). Noin kaksi kolmasosaa vastaajista perusti vastauksensa arvioon vuosina 2018 ja 2023 ja 80 prosenttia vuonna 2010.

Vastausten mukaan kunnissa oli vuonna 2023 keskimäärin 142 kilometriä pyöräliikenteen väyliä. Pyöräliikenteen väylien keskimääräinen pituus kasvoi 17 kilometriä vuodesta 2010 vuoteen 2018 ja 16 kilometriä vuodesta 2018 vuoteen 2023. Keskimääräinen pyöräliikenteen väylien pituus kasvoi suurten kaupunkien vaikutuksesta. Muissa kuntaluokissa pyöräliikenteen väyläkilometrejä raportoitiin vuonna 2023 hieman vähemmän kuin vuonna 2018.



Kuvio 51. Pyöräliikenteen väylien keskimääräiset pituudet kilometreinä kuntaa kohden kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 128, arvioita 80 % vastauksista), 2018 (n = 102, arvioita 66 % vastauksista) ja 2023 (n = 102, arvioita 65 % vastauksista) (km/kunta).

Vuonna 2023 vastaajista 55 prosenttia (n = 70) ilmoitti sekä kunnan että valtion ylläpitovastuulla olevien pyöräliikenteen väylien kilometrimäärät (taulukko 7). Vastauksista 5 tuli suurista kaupungeista, 9 keskisuurista kaupungeista, 14 pienistä kaupungeista ja 42 pienistä kunnista. Avoimissa vastauksissa muutammat kunnat ilmoittivat, etteivät aikataulusyistä pystyneet käyttämään aikaa väyläkilometrien laskemiseen.

Pyöräliikenteen väylien kokonaispituudesta reilu kaksi kolmasosaa (69 %) oli vuonna 2023 kuntien ylläpitovastuun alla. Suurten kaupunkien omalla ylläpitovastuulla oli keskimäärin 93 prosenttia näiden kuntien pyöräliikenteen väylistä. Valtion eli ELY-keskusten ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä oli keskimäärin 31 prosenttia kaikista pyöräliikenteen väylistä kunnissa. Valtion väylien osuus on suurin pienissä kunnissa. Kunnan ylläpitovastuulla olevien pyöräliikenteen väylien osuus kasvoi kuntaluokan mukana kaikkina selvitysvuosina 2010, 2018 ja 2023. Pienten kaupunkien ja kuntien vastuulla olevien pyöräliikenteen väylien osuus oli kuntaluokista pienin, mutta kasvoi selvitysvuosien välillä eniten, 54 prosentista (2010) 62 prosenttiin (2023).

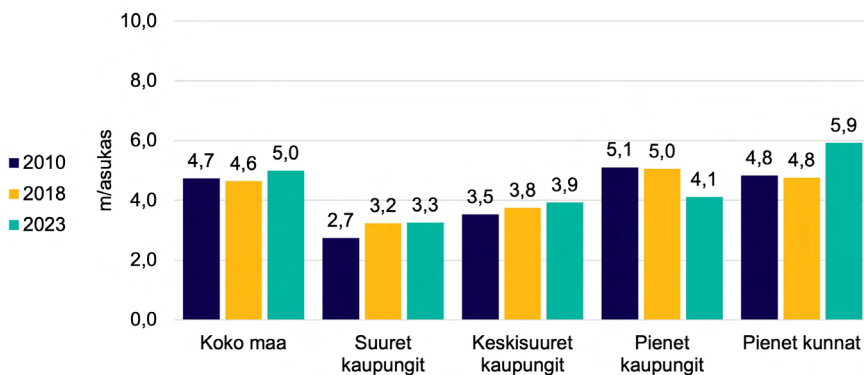
TAULUKKO 7. Pyöräliikenteen väylien jakautuminen kunnan tai valtion ylläpitovastuulle niissä kunnissa, jotka raportoivat sekä kunnan että valtion ylläpitovastuulla olevien pyöräliikenteen väylien pituudet vuosina 2010 (n = 128), 2018 (n = 102) ja 2023 (n = 70) (%).

Kunnan koko	Kunnan ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä (%)			Valtion ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä (%)		
	2010	2018	2023	2010	2018	2023
Kyselyvuosi	2010	2018	2023	2010	2018	2023
Koko maa	64	63	69	36	37	31
Suuret kaupungit	94	89	93	6	11	7
Keskisuuret kaupungit	85	84	84	15	16	16
Pienet kaupungit	70	68	72	30	32	28
Pienet kunnat	54	56	62	46	44	38

Vuosina 2010 ja 2018 toteutettujen kyselyjen aiemmin raportoidut (Maijala 2011; Turunen & Hirvonen 2019) pyöräliikenteen väylien pituudet asukasta kohden laskettiin uudelleen vastaamaan vuoden 2023 laskentatapaa. Kuntien väestömäärät eri vuosilta saatiin Tilastokeskuksen väestörakennetilastoista (Väestörakenne 2023).

Väestömäärään suhteutettu pyöräliikenteen väylien pituus kasvoi vuosien 2010, 2018 ja 2023 välillä kaikissa muissa kuntaluokissa paitsi pienissä kaupungeissa (kuvio 52). Suurissa kaupungeissa pyöräliikenteen väylien pituus kasvoi

vuosien 2010–2023 välillä, ja vaikka myös väestömäärä kasvoi suurissa kaupungeissa samalla aikavälillä, kasvoi pyöräliikenteen väylien pituus suhteessa enemmän. Keskisuurissa kaupungeissa pyöräliikenteen väylämetrit asukasta kohden kasvoivat, koska kysymykseen vastanneiden kuntien väestömäärä laski. Pienten kaupunkien kuntaluokan keskimääräinen väestömäärä pysyi kyselyjen välillä lähes samansuuruisena, minkä vuoksi väyläkilometrien pienen-tyessä myös asukaslukuun suhteutetut väylämetrit laskivat. Pienten kuntien luokassa keskimääräinen väestömäärä pieneni vuosien 2018–2023 aikana selvästi, mikä kasvatti asukasta kohden laskettujen väylämetrien määrää, vaikka väylien pituus jopa hieman lyheni edellisissä selvityksissä raportoiduista.



Kuvio 52. Pyöräliikenteen väylien keskimääräiset pituudet metreinä asukasta kohden kuntaluokittain vuosina 2010 (n = 128), 2018 (n = 102) ja 2023 (n = 102) (metriä/asukas).

SUURIN OSA PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLISTÄ YHDISTETTYJÄ PYÖRÄLIIKENTEELLE JA JALANKULULLE

Vuonna 2023 kunnilta kysyttiin vuoden 2010 kyselyn tapaan yhdistetyistä ja erillisistä pyöräteistä omina vaihtoehtoinaan. Vuonna 2018 kysyttiin vain pyöräteistä, pyöräkaistoista ja pyöräkaduista (Turunen & Hirvonen 2019). Uusina väylävaihtoehtoina lisättiin uusimpaan kyselyyn vaihtoehdot kylätie tai 2–1-tie ja kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä. Kysymykseen pyöräliikenteen väylien tyypeistä vastasi yhteensä 102 kuntaa. Vastauksista keskimäärin 44 prosenttia perustui arvioon. Kuntia pyydettiin arvioimaan, miten pyöräliikenteen väylien osuudet jakautuvat prosentuaalisesti. Kaikkien kuntien laskelmien osuudeksi ei tullut tasan sataa prosenttia.

Yhdistettyjä väyliä pyöräliikenteelle ja jalankululle oli suurin osa kuntien pyöräliikenteen väylistä (taulukko 8). Koko maan tasolla kuntien pyöräliikenteen väylistä keskimäärin 93 prosenttia oli yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä, ja niitä oli kaikissa kunnissa. Kunnista 58 prosenttia – joista suurin osa oli pieniä kuntia – vastasi, että kaikki kunnan pyöräliikenteen väylät ovat yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Yhdistettyjä väyliä pyöräliikenteelle ja jalankululle raportoi yhteensä 103 kuntaa (81 %).

Erillisten pyöräteiden osuus pyöräliikenteen väylistä oli koko maassa keskimäärin 2,6 prosenttia. Suurissa kaupungeissa pyöräteitä oli isompi osa – keskimäärin vajaa kymmenesosa (9,4 %) kuntien pyöräliikenteen väylistä. Kysymykseen vastanneista kunnista 30 prosenttia ilmoitti, että kunnassa on väylätyypinä pyöräteitä. Pyöräteitä raportoi yhteensä 30 kuntaa (24 %).

Pyöräkaistat ja pyöräkadut kattoivat pienen osan (alle 0,2 %) kuntien pyöräliikenteen väylistä. Erona näiden väylätyyppien välillä oli, että pyöräkaistoja oli kaikenkokoisissa kunnissa, mutta pyöräkatuja vain suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa. Pyöräkatu on näistä myös uudempi väylämuoto, joka tuli käyttöön vuonna 2020 voimaan tulleen tieliikennelain myötä (Tieliikennelaki 2020/1040). Pyöräkaistoja raportoi yhteensä 15 kuntaa (12 %) ja pyöräkatuja 7 kuntaa (6 %).

Kyläteitä tai 2–1-teitä oli pienten kuntien pyöräliikenteen väylistä keskimäärin vajaat seitsemän prosenttia. Tätä suuremmissa kunnissa niitä ei yleisesti ollut. Yhteensä 15 kunnassa (12 %) oli kyläteitä tai 2–1-teitä. Näistä kunnista yli kaksi kolmasosaa (79 %) oli pieniä alle 10 000 asukkaan kuntia.

Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä on uusi väylämuoto, joka tuli käyttöön vuonna 2020 voimaan tulleen tieliikennelain myötä (Tieliikennelaki 2020/1040). Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä oli järjestelynä käytössä kymmenessä kunnassa (8 %). Väylätyypin osuus oli keskimäärin 0,2 prosenttia pyöräliikenteen väylistä näissä kunnissa. Yleisimmin järjestelyä oli käytössä suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa.

Verrattuna vuoteen 2010, jolloin kysyttiin väylätyypeistä lähes samankaltaisilla vastausvaihtoehdoilla, vaikuttaa, että pyöräliikenteen väyliä tyypit ovat painottuneet vuonna 2023 entistä enemmän yhdistettyihin pyöräteihin ja jalkakäytäviin. Vuonna 2010 yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien osuus oli koko maan kunnissa keskimäärin noin 88 prosenttia (Maijala 2011). Samoin erillisiä pyöräteitä oli tuolloin enemmän – keskimäärin noin viisi prosenttia kuntien pyöräliikenteen väylistä. Vuosien 2010 ja 2023 tulosten välisiin eroihin ovat voineet vaikuttaa kuntatoimijoiden tietoisuuden lisääntyminen, parempi käsitteiden avaus uusimmassa kyselylomakkeessa tai pienet erot kysymyksen ja vastausvaihtoehtojen muotoilussa.

TAULUKKO 8. Pyöräliikenteen väylien tyytit osuuksina kuntaluokittain (2023, n = 101) (%).

	Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät	Pyörätiet	Pyöräkaistat	Pyöräkadut	Kylätiet tai 2-1-tiet	Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä
Koko maa (n = 101)	93,0	2,6	0,2	0,0	3,4	0,2
Suuret kaupungit (n = 5)	90,3	9,4	0,1	0,1	0,2	0,3
Keskisuuret kaupungit (n = 15)	97,2	2,0	0,4	0,2	0,0	0,2
Pienet kaupungit (n = 29)	95,9	2,2	0,3	0,0	0,0	0,3
Pienet kunnat (n = 52)	90,6	2,3	0,1	0,0	6,6	0,2

PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLÄT ENTISTÄ USEAMMIN VALAISTUJA JA ASFALTOITUJA

Pyöräliikenteen väylien olosuhteista kysyttiin vuonna 2023 valaistuksen, priorisoidun talvihoidon, asfalttipäällysteen ja mopoilun sallimisen osalta (taulukko 9). Puolet (50 %) kunnista perusti vastauksensa arvioon, kun vielä vuonna 2018 arvioiden osuus oli 65 prosenttia. Kysymykseen vastasi yhteensä 100 kuntaa eli 79 prosenttia koko kyselyn vastaajista.

Suuri osa (85,6 %) kuntien pyöräliikenteen väylistä oli valaistuja joko katu- tai erillisvalaistuksella. Valaistujen väylien osuus oli keskimäärin sitä suurempi, mitä suuremmasta kunnasta oli kyse. Valaistujen pyöräliikenteen väylien osuus oli kasvanut yli viidellä prosenttiyksiköllä vuodesta 2018, kun taas vuosien 2010 ja 2018 välillä osuus oli säilynyt suunnilleen samana.

Priorisoidun talvihoidon piirissä oli puolet (50,1 %) pyöräliikenteen väylistä. Osuus oli sitä pienempi, mitä suuremmasta kunnasta oli kyse. Suuntaus liittyi todennäköisesti siihen, että isoimmat kunnat ovat yleisemmin määritelleet pyöräliikenteen tavoiteverkon, kun taas pienet kunnat hoitavat yleisemmin kaikki pyöräliikenteen väylänsä yhtäläisin periaattein. Vuosina 2010 ja 2018 kysyttiin yleisesti talvikunnossapidon piirissä olevien pyöräliikenteen väylien osuutta, jolloin osuudet olivat paljon suurempia (2010: 87 %, 2018: 85 %).

Kuntien pyöräliikenteen väylistä suuri osa (86,5 %) oli asfalttipäällysteisiä. Osuudet eivät vaihdelleet systemaattisesti kuntakoon mukaan. Vuosina 2010 ja 2018 kysyttiin, kuinka suuri osa pyöräliikenteen väylistä on päällystettyjä ja kuinka suuri hiekkapintaisia. Vuonna 2010 pyöräliikenteen väylistä 80 prosenttia oli päällystettyjä ja 18 prosenttia hiekkapintaisia. Vuonna 2018 päällystettyjä pyöräliikenteen väyliä oli 77 prosenttia ja hiekkapintaisia 16 prosenttia. Päällystettyjen pyöräliikenteen väylien osuus kasvoi erityisesti pienissä kunnissa (2010: 77,6 %, 2018: 71,7 %, 2023: 86,5 %).

Mopoille sallittuja oli keskimäärin noin 16 prosenttia kuntien pyöräliikenteen väylistä. Pienissä alle 10 000 asukkaan kunnissa osuudeksi ilmoitettiin 28,9 prosenttia, mutta sitä suuremmissa kunnissa mopoilun salliminen oli melko harvinaista. Vuosien 2010–2023 välillä mopoilun sallivien pyöräliikenteen väylien osuus vaihteli muutamilla prosenttiyksiköillä ensin alas ja sitten ylöspäin (2010: 18,1 %; 2018: 12,7 %; 2023: 15,9 %). Pienissä kaupungeissa mopoiu oli sallittu selvitysvuodesta toiseen yhä pienemmällä osalla pyöräliikenteen väylistä (2010: 27,7 %, 2018: 15,7 %, 2023: 2,9 %).

TAULUKKO 9. Valaistujen, priorisoidun talvihoidon piirissä olevien, asfalttipäällysteisten ja mopoille sallittujen pyöräliikenteen väylien osuudet kuntaluokittain (2023) (%).

	Valaistut (katu- tai erillis- varaistus)	Priorisoidun talvihoidon piirissä	Asfaltti- päällysteiset	Sallittu mopoille
Koko maa (n=94; 79; 98; 74)	85,6	50,1	86,5	15,9
Suuret kaupungit (n=4; 5; 5; 5)	91,0	23,4	80,8	3,5
Keskisuuret kaupungit (n=10; 10; 12; 11)	90,4	32,9	90,1	7,6
Pienet kaupungit (n=26; 22; 27; 23)	89,2	31,5	85,8	2,9
Pienet kunnat (n=54; 42; 54; 35)	82,6	67,0	86,5	28,9

PYÖRÄLIIKENTEEN VÄYLIÄ ON RAKENNETTU KESKIMÄÄRIN PUOLI METRIÄ ASUKASTA KOHDEN VUODESSA

Pyöräliikenteen väylien rakentamisesta kysyttiin rakennettujen väylien kokonaispituutena kilometreinä kyselyajankohtaa edeltävien viiden vuoden aikana eli vuosina 2018–2022 (taulukko 10). Kysymykseen vastasi 94 kuntaa, joista 54 prosenttia perusti vastauksensa arvioon. Noin kaksi kolmasosaa kunnista (69 %) ilmoitti valtion katuverkolla rakennetut kilometrit ja 80 prosenttia kunnan katuverkolla.

Vuosien 2018–2022 aikana kuntiin rakennettiin keskimäärin 8,3 kilometriä pyöräliikenteen väyliä kuntaa kohden. Suurin osa pyöräliikenteen väylistä (6,8 km; 82 %) rakennettiin kunnan katuverkolla, mutta osuus oli suurempi isommissa kunnissa kuin pienissä. Pienissä kunnissa kunnan katuverkolla rakennettiin 61 prosenttia pyöräliikenteen väylistä. Valtion katuverkolla rakennettiin keskimäärin 1,5 kilometriä pyöräliikenteen väyliä vuosien 2018–2022 välisenä aikana.

Vuositasolla kunnissa rakennettiin keskimäärin 1,7 kilometriä pyöräliikenteen väyliä per vuosi. Suurissa kaupungeissa väyliä rakennettiin vuodessa yli kymmenen kilometriä ja pienissä kunnissa keskimäärin puoli kilometriä. Asukaslukuun suhteutettuna kunnissa rakennettiin pyöräliikenteen väyliä keskimäärin puoli metriä viiden vuoden ajanjaksolla. Suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa väyliä rakennettiin asukaslukuun suhteutettuna vähiten (0,2 m/as). Vuositasolla pyöräliikenteen väyliä rakennettiin keskimäärin 0,1 metriä asukasta kohden: suurissa kaupungeissa 0,04 metriä ja pienissä kunnissa 0,12 metriä.

TAULUKKO 10. Vuosina 2018–2022 rakennettujen pyöräliikenteen väylien pituus keskimäärin kunnan ja valtion katuverkoilla kilometreinä kuntaa kohden, kilometreinä kuntaa kohden vuodessa ja metreinä asukasta kohden kuntaluokittain (2023).

Rakennettu keskimäärin kuntaa kohden viiden vuoden aikana (2018–2022):				
	kunnan katuverkolla	valtion katuverkolla	vuodessa	asukasta kohden
Koko maa (n=101)	6,8 km	1,5 km	1,7 km	0,5 m/as
Suuret kaupungit (n=5)	52,6 km	4,0 km	11,3 km	0,2 m/as
Keskisuuret kaupungit (n=11)	14,9 km	5,5 km	4,1 km	0,2 m/as
Pienet kaupungit (n=26)	6,2 km	1,4 km	1,5 km	0,3 m/as
Pienet kunnat (n=55)	1,4 km	0,9 km	0,5 km	0,6 m/as

KUNNAT INVESTOIVAT PYÖRÄLIIKENTEEN OLOSUHEISIIN KESKIMÄÄRIN NOIN MILJOONA EUROA VUODESSA

Investointien ja määrärahojen osalta kunnilta kysyttiin, kuinka paljon kunnassa on vuosien 2018–2022 aikana a) investoitu pyöräliikenteen olosuhteisiin (investointitalous), b) käytetty määrärahoja pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon (käyttötalous) ja c) investoitu tai käytetty määrärahoja pyöräilyn edistämiseksi tai markkinointityöhön (taulukko 11). Vastauksista suuri osa perustui arvioon.

Investointeja pyöräliikenteen olosuhteisiin raportoitiin keskimäärin noin miljoonaa euroa vuodessa vuosien 2018–2022 aikana (taulukko 11). Suurissa kaupungeissa investoitiin olosuhteisiin lähes 11,1 miljoonaa euroa vuodessa ja pienissä kunnissa reilut 30 000 euroa vuodessa. Prosentuaalisesti eniten investointimenot erosivat kuntaluokista pienten kaupunkien ja pienten kuntien välillä (92 %). Asukasta kohden kunnat investoivat pyöräliikenteen olosuhteisiin keskimäärin 13,5 euroa vuodessa. Asukasta kohden investoitiin sitä enemmän, mitä suurempi väkiluku kunnalla oli. Investointimenonsa raportoi 46 prosenttia kuntien vastaajista, joista 61 prosenttia perusti vastauksensa arvioon. Loput vastaajista (42 %) ei osannut sanoa. Pienet kunnat ilmoittivat muita kuntaluokkia yleisemmin (30 %), ettei kunnassa ollut investoitu pyöräliikenteen olosuhteisiin.

Määrärahoja pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon kunnat raportoivat keskimäärin reilut 140 000 euroa vuodessa vuosien 2018–2022 välisenä aikana (taulukko 11). Suuret kaupungit käyttivät pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon lähes 1,3 miljoonaa euroa vuodessa ja pienet hieman alle 16 000 euroa vuodessa. Määrärahat erosivat prosentuaalisesti eniten (85 %) keskisuurten ja pienten kaupunkien välillä. Pienimmät erot olivat keskisuurten ja suurten kaupunkien välillä. Asukasta kohden kunnat käyttivät keskimäärin 3,7 euroa asukasta kohden vuodessa pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon. Pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon käytetyt määrärahat raportoi vain 35 prosenttia kuntien vastaajista, joista 77 prosenttia perusti vastauksensa arvioon. Kuusi pientä kuntaa ilmoitti, ettei kunnassa ole käytetty määrärahoja pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon. Loput vastaajista (59 %) ei osannut sanoa.

Pyöräilyn edistämisen- ja markkinointityöhön käytetyt määrärahat ja investointimenot olivat kunnissa keskimäärin vajaat 5 000 euroa vuodessa vuosien 2018–2022 aikana (taulukko 11). Suurissa kaupungeissa pyöräilyn edistämisen- ja markkinointityöhön käytettiin investointi- tai käyttötalousmenoja 25 000 euroa vuodessa, mutta tätä pienemmissä huomattavasti vähemmän. Alle 150 000 asukkaan kuntien investoinnit ja käytetyt määrärahat pyöräilyn edistämisen- ja markkinointityöhön eivät juuri eronneet keskimäärin kuntaluokkien välillä. Asukasta kohden pyöräilyn edistämisen- ja markkinointityöhön käytettiin keskimäärin 0,7 euroa vuodessa. Pienet kunnat käyttivät rahaa eniten – ainoana kuntaluokkana yli euron asukasta kohden vuodessa. Kysymykseen vastasi 39 prosenttia kunnista, joista 71 prosenttia perusti vastauksensa arvioon. Pienistä kunnista 29 prosenttia ja kolme isompaa kuntaa ilmoittivat, ettei kunnassa ole investoitu tai käytetty määrärahoja pyöräilyn edistämisen- ja markkinointityöhön. Loput vastaajista (49 %) ei osannut sanoa.

TAULUKKO 11. Vuosina 2018–2022 tehtyjen investointien ja käytettyjen määrärahojen määrä euroina kuntaa ja asukasta kohden vuodessa kuntaluokittain.

Investoitu tai käytetty määrärahoja keskimäärin kuntaa kohden viiden vuoden aikana (2018–2022):

	Investoinnit pyöräliikenteen olosuhteisiin	Käytetyt määrärahat pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon	Investoinnit tai käytetyt määrärahat pyöräilyn edistämis- ja markkinointi- työhön
Koko maa	n=59	n=44	n=49
€/kunta/vuosi	1 053 652	141 656	4 618
€/asukas/vuosi	13,5	3,7	0,7
Suuret kaupungit	n=3	n=2	n=2
€/kunta/vuosi	11 096 000	1 290 000	25 000
€/asukas/vuosi	28,3	6,6	0,1
Keskisuuret kaupungit	n=9	n=3	n=4
€/kunta/vuosi	1 228 024	551 333	4 050
€/asukas/vuosi	15,9	10,0	0,1
Pienet kaupungit	n=16	n=11	n=13
€/kunta/vuosi	414 255	84 531	4 225
€/asukas/vuosi	13,6	3,1	0,2
Pienet kunnat	n=31	n=28	n=30
€/kunta/vuosi	31 460	15 934	2 631
€/asukas/vuosi	10,2	3,0	1,4

Pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon käytetyt määrärahat asukasta kohden olivat hieman laskeneet vuonna 2018 raportoidusta (2018: 4,4 €/as/vuosi; 2023: 3,7 €/as/vuosi), kun vielä tuolloin raportoitiin lukujen kasvaneen vuoteen 2010 verrattuna. Kaikkina selvitysvuosina kysymykseen vastasi hyvin pieni osa kunnista, mikä vaikuttaa tulosten luotettavuuteen selvästi. Suurista kaupungeista vastasi yksi vuonna 2010 yksi ja kaksi vuosina 2018 ja 2023. Vuonna 2010 kysymys koski vuosia 2000–2008 ja vuonna 2018 vuosia 2009–2017.

Vuonna 2018 kunnilta kysyttiin neljällä vastausvaihtoehdolla, mikä on kunnan pyöräilyn investointien ja markkinoinnin vuositaso: 0, 1–10, 10–20 tai yli 20 €/as/vuosi (Turunen & Hirvonen 2019). Tuolloin kunnista 62 prosentilla pyöräilyn investointien ja markkinoinnin vuositaso oli 1–10 euroa asukasta

kohden, 12 prosentilla 10–20 euroa asukasta kohden ja kolmella prosentilla yli 20 euroa asukasta kohden. Kysymysmuotoilut olivat selvitysten välillä niin erilaiset, etteivät ne ole vertailtavissa. Uusimmassa vuoden 2023 kyselyssä pyöräliikenteen olosuhteiden investointien vuositaso oli koko maassa 13,5 euroa asukasta kohden ja pyöräilyn edistämisen- ja markkinointityöhön tehtyjen investointien ja käytettyjen määrärahojen vuositaso 0,7 euroa asukasta kohden.

YHTEENVETO JA POHDINTA

Pyöräliikenteen väylistä selvästi suurin osa oli yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Vuoden 2020 tieliikennelain (2020/1040) tuomia uusia pyöräliikenteen väyläratkaisuja oli otettu melko monipuolisesti käyttöön. Uudet käytännöt ovat olleet voimassa vasta muutaman vuoden, mikä on väylärakentamisen kontekstissa lyhyt aika. Todennäköistä on, että uudet pyöräliikenteen muista liikennemuodoista erottelevat väylätyypit yleistyvät kunnissa hiljalleen. Joskus yhdistettyjen väylien valintaan on perustellut syyt, mutta jalankulun turvallisuuden ja viihtyisyyden huomioimiseksi eri nopeudella kulkevien liikennemuotojen erottaminen omille väylilleen on yleensä paras vaihtoehto. Erityisen tärkeäksi kulkumuotojen fyysinen erottaminen omille väylilleen muodostuu mikroliikkumisen muotojen, kuten sähköpotkulautailun myötä. Mitä enemmän uusia mikroliikkumisen välineitä katutilaan tulee, sitä tärkeämmäksi tulee erottaa oma tila jalankululle. Kunnissa tulee pohtia, miten kaupunkikuvassa lisääntyvien pienten kulkuneuvojen kirjo otetaan huomioon ennen kuin hitaammin kehittyvä infra ehtii kehitykseen mukaan.

Uusista väylätyypeistä tähän asti suurimman suosion ovat saavuttaneet kylätiet ja 2–1-tiet. Kylätie, jonka reuna-alue on teknisesti piennar, on suhteellisen edullinen ja helppo liikenneratkaisu, joka voidaan toteuttaa ilman uuden väylän rakentamista. Väyläratkaisuna 2–1-tiessä piennar on teknisesti pyöräkaista, ja se toimii ratkaisuna rakennetulla alueella. Pyöräkatuja oli kyselyn mukaan käytössä vain yli 50 000 asukkaan kunnissa. Pyöräkatu on hidaskatu, jolla saavat ajaa myös moottoriajoneuvot, mutta autoilijoiden on sopeutettava vauhtinsa pyöräliikenteen tahtiin. Jos liikenneympäristö ei ole esimerkiksi pienessä kunnassa sellainen, että pyöräkatu sopisi sinne, niin se ei ole väylätyyppinä oikea valinta. Sen sijaan kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä oli otettu käyttöön yhtä yleisesti kaiken kokoisissa kunnissa.

Investointi- ja määrärahakysymyksiin vastaamisen perusteella kunnilla oli heikosti tiedossa pyöräliikenteeseen käytetyn talouden kokonaisuus, kuten aikaisemmissa selvityksissä on havaittu (Kallio & Liukkonen 2023). Tulokset

vaikuttavat melko valoisilta, kun kunnat käyttivät määrärahoja ja investoivat yhteensä keskimäärin lähes 18 euroa asukasta kohden vuodessa pyöräliikenteen olosuhteisiin ja markkinointiin. Kysymykseen ei kuitenkaan vastanneet kaikki kunnat, ja vastaajat saattoivat valikoitua eniten investoineesta joukosta. Lisäksi arvioihin perustuneita summia on saatettu yliarvioida.

Investointeja voidaan verrata esimerkiksi Belgian Flanderin alueeseen, joka vaikuttaisi olevan huipputason investoija Euroopassa. Siellä kunnat investoivat vuosittain keskimäärin 15–20 euroa per asukas pyöräilyyn (ECF 2022). European Cyclist Federation ECF:n suosituksen mukaan kunnat voivat laskea investointien suuruutta tavoitellun tason mukaan (ECF 2017). Aloitteijat voivat pyrkiä 10 euroon asukasta kohden vuodessa ja edistyneemmät kunnat 15–25 euroon asukasta kohden. Kuntien budjetti pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen tulisi YK:n ympäristöohjelman mukaan olla kunnan liikennebudjetista viidesosa (UNEP 2016). Tätä on myös Suomessa suositettu. Kunnilta ei kysytty kyselyssä, millainen osuus kokonaisliikennebudjetista pyöräliikenteen ratkaisulla on ollut, mikä on tulevaisuudessa tärkeä selvitysaihe.

Pyöräilydatan keräämisen puutteet ja epä johdonmukaisuus heikentävät vaikuttavuusarviointien luotettavuutta niin parhaita mahdollisia liikenneinvestointeja valittaessa kuin jo toteutettuja toimenpiteitä arvioitaessa. Nykyisin kattavimmat numerotiedot pyöräliikenteestä koskevat onnettomuuksia. Tämän rinnalla EU-komissio (2023) suosittelee kehittämään muutakin tiedonkeruuta, jotta pyöräliikenteen edistymistä voidaan jatkuvasti mitata.

LÄHTEET

EU-komissio. 2023. European Declaration on Cycling. A Commission proposal of a European Declaration on Cycling to the European Parliament and the Council. Viitattu 9.10.2023. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf

European Cyclists' Federation (ECF): EU Cycling Strategy. 2017. Recommendations for Delivering Green Growth And an Effective Mobility System in 2030. Verkkojulkaisu pdf. https://ecf.com/eu_cycling_strategy

European Cyclists' Federation (ECF): The state of national cycling strategies in Europe. 2022. 2. edition. Verkkojulkaisu pdf. https://ecf.com/system/files/The_state_of_national_cycling_strategies_second_edition_2022.pdf

Kallio, R. & Liukkonen, P. 2023. Selvitys Pyöräliikenteen Infra-kustannusten seurannasta. Julkaisu Pyöräilykuntien verkoston verkkosivuilla. Viitattu 19.9.2023. <https://www.poljin.fi/sites/default/files/2023-02/Selvitys%20pyöräliikenteen%20infrakustannusten%20seurannasta.pdf>

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM): Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. 2018. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.

Maijala, H-M. 2011. Pyörätieverkoston määrä ja laatu. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. H-M. Maijala. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 26–32. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243.

Strömgren, L. 2023. Apulaiskaupunginjohtaja. Tukholman kaupunki. Haastattelu 3.10.2023.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkajulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu: 1.9.2023. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/vaerak>

Tieliikennelaki 2020/1040. Viitattu 18.9.2023. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajan_tasa/2018/20180729#a17.12.2020-1040

Turunen, M. & Hirvonen, M. 2019. Pyöräilyverkkoon liittyvät määrälliset kysymykset. Julkaisussa Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Toim. M. Turunen. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää -ohjelma, 67–69. Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349.

United Nations Environment Programme (UNEP): Global Outlook on Walking and Cycling. 2016. Politics & realities from around the world. Verkkajulkaisu pdf. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf>

Väylävirasto: Pyöräliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkajulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf



 Suositukset

10 TOIMINTASUOSITUKSET PYÖRÄILYN OLOSUHTEIDEN EDISTÄMISEKSI

Matti Hirvonen, Martti Tulenheimo & Sanna Ojajärvi

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 -selvityksen tavoitteena oli tukea pyöräilyä edistävää päätöksentekoa, johtamista ja kehittämistoimia tiedon avulla. Selvityksellä pyrittiin kuvaamaan laajasti kuntien pyöräiliikenteen olosuhteiden ja edistämisen tilaa sekä trendiä vuosien 2010, 2018 ja 2023 välillä. Selvitys on järjestyksessään kolmas kunnille suunnattu kyselytutkimus pyöräilyn olosuhteista ja edistämisestä. Oleellista selvityksessä oli tuottaa sellaista tietoa, jota ei kerätä valtakunnallisesti muulla tavalla, ja josta on hyötyä kunnille, aluehallinnolle, edistämistoimijoille, valtiolle ja monille muille.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen mukaan kuntien poliittisessa tahtotilassa, toimissa ja olosuhteissa oli tapahtunut selviä kehitysoikoja, mutta esimerkiksi pyöräiliikenteen seurannassa, palautteen käsittelyssä, viestinnässä ja tavoiteverkon määrittelyssä oli edelleen kehitettävää. Selvityksen toteuttajat saivat muutamilta kunnilta palautetta kyselyn avoimessa *vapaa sana* -kohdassa, jonka perusteella kyselyn eri teemojen miettiminen oli antanut lisäideoita kunnan pyöräilyasioiden edistämiseksi. Pienissä kunnissa ei ole samanlaisia resursseja tai edes tarvetta ottaa käyttöön kaikkia kyselyssä kysytyjä toimenpiteitä kuin suurimmissa kaupungeissa, mutta omia mahdollisuuksiaan edistää kyselyssä käsiteltyjä pyöräilyn tema-alueita voidaan miettiä ja soveltaa kaiken kokoisissa kunnissa.

Seuraavaksi esitetään Pyöräilykuntien verkoston ehdotuksia ja toimitasuosituksia valtiolle ja kunnille pyöräilyn olosuhteiden edistämiseksi, asukastyytyväisyyden lisäämiseksi ja pyöräilymäärien kasvattamiseksi. Pyöräilykuntien verkosto on kuntien, valtion, yritysten, järjestöjen ja muiden tahojen välinen yhteistyöverkosto, jonka päätavoite on pyöräilyn ja kävelyn merkittävä lisääminen kestävinä liikennemuotoina ja arkiliikuntana, jotka tuottavat hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle.

A. TOIMINTASUOSITUKSET VALTIOLLE

- Turvataan pitkäjänteinen ja riittävä pyöräilyn edistämisen rahoitus. Valtion tulee nähdä investoinnit pyöräiliikenteen infrastruktuuriin voittoa tuottavina ja välttämättöminä panostuksina suomalaisten terveyteen, hyvinvointiin ja elinkeinoelämään (erityisesti pyörämatkailu).
- Otetaan strategiseksi tavoitteeksi rahoituksessa YK:n ja Pyöräilykuntien verkoston suosittama 20 prosenttia kaikista liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyyn (UNEP 2016).
- Valtion ja kuntien yhteistä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa (Traficom) jatketaan siten, että rahoituksen vuositaso on vähintään 30 miljoonaa euroa valtio ja 30 miljoonaa euroa kunnat.
- Valtio jatkaa edistämishojelmien laadinnan ja päivittämisen tukemista siihen varatulla erillismäärärahalla vuosittain osana liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia.
- Petteri Orpon hallituksen ohjelman (VN 2023) mukaisesti päivitetään Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (LVM 2018) poikkihallinnollisena ja sidosryhmät laajasti osallistavana prosessina. Ohjelman toimeenpanoon varataan riittävästi resursseja. Toimenpiteissä otetaan huomioon tämän selvityksen tulokset ja suositukset.
- Valtakunnallista pyöräiliikenteen suunnitteluohjetta (Väylävirasto 2020) päivitetään 2024–2026. Ohjeesta puuttuu mm. pienten maalaismaisten kuntien näkökulman huomiointi. Ohjeessa on muitakin päivitystarpeita, jotka tulee ensin arvioida ja sen jälkeen toteuttaa.
- Valtion liikuntaneuvoston suosituksen mukaisesti kehitetään maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksia (2023) kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. MAL-sopimuksia päivitetään vuonna 2024. Kehittämistyön yhteydessä on tärkeää löytää keinoja nostaa kävely ja pyöräily entistä vahvemmin osaksi MAL-sopimuksia sekä samalla osaksi suurimpien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistyötä (VLN 2023).
- EU-komission suosituksen (2023) mukaisesti kehitetään pyöräilydatan keruuta, investoinnit mukaan lukien, jotta pyöräiliikenteen ja pyörämatkailun edistymistä voidaan jatkuvasti mitata. Valtion rooli on koota ja vetää yhteen kuntien ja valtion omien organisaatioiden (esim. ELY-keskukset, Metsähallitus) keräämää dataa sekä osallistua kerättävän datan määrittelyyn ja yhtenäisten menetelmien kehittämistyöhön.

- Valtio (esim. Traficom) toteuttaa henkilöliikennetutkimuksen lisäksi yhden tai kahden vuoden välein toistuvia kevyempiä kyselyitä tai pyöräilybarometrejä, joilla saadaan tärkeää väestötason seurantatietoa siitä, kuinka usein suomalaiset pyöräilevät eri vuodenaikoina ja mitkä ovat pyöräilyn suurimmat esteet ja kannustimet.
- Kaikissa rataverkon kehittämiseen liittyvissä investoinneissa huomioidaan raideliikenteen ja pyöräiliikenteen keskinäinen synergia. Tarvitaan merkittävästi nykyistä enemmän panostuksia asemien pyöräpysäköintiin ja asemille johtaviin pyöräiliikenteen väyliin.

B. TOIMINTASUOSITUKSET KUNNILLE

POLIITTINEN TAHTOTILA JA EDISTÄMISOHJELMAT

- Jatketaan pyöräilyn edistämishojelmien laatimista kuntakohtaisesti tai alueellisesti siten, että kaikki Suomen kunnat ovat jatkossa edistämishojelmien piirissä. Pyöräilyn edistämishojelman laatimisprosessin aikana ja jälkeen on ratkaisevan tärkeää varmistaa, että toteutukseen ja seurantaan on varattu kunnissa riittävästi resursseja.
- Tarkistetaan poikkihallinnollisten työryhmien kokoonpano ja huolehditaan siitä, että kaikki olennaiset tahot ovat edustettuina. Esimerkiksi kuntien kiinteistöistä vastaavat tilapalvelut jäävät usein työryhmien ulkopuolelle.
- Varmistetaan pyöräiliikenteen rooli kunnan strategioissa ja että pyöräiliikenteen rooli on ymmärretty kunnassa osaksi terveyden, hyvinvoinnin, viisaan liikkumisen ja kestäväen kehityksen edistämistä sekä liikenneturvallisuustyötä.
- Parannetaan tiedonkulkua sekä poikkihallinnollisten työryhmien sisällä että työryhmistä ulospäin.

PYÖRÄILYÄ EDISTÄVÄT TAHOT JA YHTEISTYÖ

- Turvataan ja osoitetaan riittävät henkilöresurssit pyöräilyn edistämistoimenpiteiden toteutukseen ja seurantaan. Esimerkiksi pyöräilyn edistämishojelman valmistuttua on varattava toimeenpanoon ja seurantaan riittävästi työaikaa ja rahoitusta.
- Käsitellään pyöräilyasioita kunnan poikkihallinnollisissa työryhmissä (esim. liikenneturvallisuustyöryhmä ja viisaan liikkumisen työryhmä). Suurimmissa kaupungeissa erillinen pyöräiliikenteen (ja jalankulun) poikkihallinnollinen työryhmä voi olla tarpeen.

- Otetaan kansalaisjärjestöt laajasti mukaan yhteistyöhön. Kansalaisjärjestöjen osallistuminen suunnitteluun voi tuoda syvällistä asiantuntemusta suunnitteluprosessiin ja nostaa esiin pyörällä liikkuvien asukkaiden näkemyksiä ja tarpeita. Kansalaisjärjestöt voivat tarjota vapaaehtoisvoimaa, osaamista ja tiedottamista, ja mobilisoida laajempaa tukea kehittyvälle pyöräilykulttuurille tuoden positiivista painetta kuntaorganisaatiolle. Kansalaisjärjestöt voivat auttaa keräämään tietoa pyöräliikenteestä ja sen kehityksestä, mikä auttaa kuntaorganisaatiota tekemään perusteltuja päätöksiä ja hienosäätämään toimia tarpeen mukaan.

PYÖRÄILYVIESTINTÄ JA -PALVELUT

- Joukkoliikenteen palvelujärjestelmään yhdistetty kaupunkipyöräpalvelu on nykyään perusoletus isoimmissa kaupungeissa. Mikroliikkumisen kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen, kuten sähköskuuttien yleistymisen myötä myös julkisissa kaupunkipyöräpalveluissa sähköpyöriin siirtyminen on tarpeellinen kehitysaskel.
- Verkkosivujen rooli tulee kunnissa miettiä strategisten tavoitteiden, kuntalaisten tavoittamisen ja informaation jakamisen kannalta. Kuntien verkkosivujen sisältöjä pyöräilyyn liittyen tulee päivittää. Verkkosivuille tuodaan esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma toimenpiteineen ja aikatauluineen.
- Verkkosivuille tuodaan karttapohjaisesti tieto sekä olemassa olevista keskeisistä pyöräreiteistä että suunnitteilla olevista reiteistä (pyöräliikenteen tavoiteverkko).
- Pyörämatkailureitit tuodaan reittikuvauksineen ja palveluineen kunnan tai matkailupalvelujen (esimerkiksi paikalliset ja alueelliset Visit-sivut) verkkosivuille. Pyörämatkailureiteistä tuodaan GPX-jälki karttapalveluun, jotta potentiaalinen tai paikkakunnalle saapuva pyörämatkailija voi ladata reitin omaan mobiililaitteeseensa.
- Karttapalveluita on hyvä olla saatavilla useammassa eri muodossa. Pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen reittiopasta käytetään sekä parhaan reitin hakemiseen että reitille käytettävän ajan arvioimiseen. Pdf-muotoiset tai painetut kartat palvelevat tyypillisesti pidempää reittiä kulkevaa pyörämatkailijaa.

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN JÄRJESTÄMINEN

- Pyöräpysäköinti tulee kytkeä kunnassa osaksi kaavamääräyksiä ja pysäköintinormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalle, jotta pyöräpysäköinnin järjestämistä voidaan paremmin valvoa ja edistää. Pyöräpysäköintinormien tulee olla yleispäteviä ja joustavia sekä antaa määrälliset minimi- ja laatuvaatimukset pyöräpysäköinnin toteuttamiseen.
- Myös rakennusluvuissa voidaan antaa tarkempaa ohjeistusta mm. pysäköintipaikkojen laadusta, kattamisesta ja sijoittelusta. Rakennusjärjestyksessä voidaan antaa esim. ohjeita pyöräpysäköinnin tilantarpeeseen tai hylättyjen pyörien poistamiseen.
- Pyöräpysäköinti otetaan huomioon jo maankäytön suunnittelussa siten, että järjestelyt ovat kilpailukykyisiä autoliikenteen järjestelyiden kanssa. Maankäytön suunnittelun yhteydessä arvioidaan isoimpien pyöräpysäköintikeskusten sijainnit ja kaavoituksessa laaditaan kaavamääräykset myös pyöräpysäköintipaikoille.
- Pyöräpysäköinti suunnitellaan niin, että pysäköinti on lähellä kohdetta, oikeassa paikassa ja helposti käytettävissä. Pyöräilykuntien verkosto on koostanut Väyläviraston suunnitteluohjeiden pohjalta Pyöräpysäköinnin virikeaineiston (Pyöräilykuntien verkosto 2023), joka tarjoaa havainnollisia esimerkkejä, suosituksia ja käytännön vinkkejä, joilla pyöräpysäköinnin laatua ja käytettävyyttä voidaan parantaa sekä uusissa että olemassa olevissa kohteissa.
- Pyöräpysäköinnin suunnittelu ja toteutus lähtee liikkeelle käyttäjien tarpeiden tunnistamisesta ja huomioi heidät kaikissa kohteissa, joita ovat ainakin:
 - Asuinkiinteistöt ja työpaikat
 - Asiointipysäköinti: kaupat, liikkeet, kauppakeskukset, kahvilat, ravintolat, hotellit jne.
 - Kadunvarret ja torialueet
 - Julkiset palvelut: päiväkodit, koulut, oppilaitokset, sairaalat, terveyskeskukset, kirjastot jne.
 - Vapaa-ajan kohteet: kulttuurin, liikunnan ja urheilun areenat, uimarannat, virkistysalueet, leikkipuistot jne.
 - Liityntäpysäköinti: matkakeskukset, asemanseudut ja joukkoliikennepysäkit.
- Pyöräpysäköintipaikkojen määrää, laatua sekä käyttö- ja täyttöastetta tulee seurata säännöllisesti. Pyöräpysäköinnin data tulisi olla paikkatietomuodossa ja kaikkien hyödynnettävissä.

PYÖRÄLIIKENTEEEN SEURANTA JA PALAUTTEIDEN KERÄÄMINEN

- EU-komission suosituksen (2023) mukaisesti kehitetään pyöräilydatan keruuta, investoinnit mukaan lukien, jotta pyöräliikenteen ja pyörämatkailun edistymistä voidaan jatkuvasti mitata.
- EU-komission suosituksen (2023) mukaisesti kerätään verkkotason perustiedot mm. verkon pituudesta, tiheydestä, laadusta sekä pyöräilyinfrastruktuurin ja -palveluiden saavutettavuudesta eri käyttäjätyleille. EU-komissio suosittelee lisäksi parantamaan tiedonkeruuta pyöräilyn osuudesta liikenteen ja liikkumisen matkamääristä.
- Seurannan kehittämiseen ja seurantamittareiden yhdenmukaistamiseen kiinnitetään huomiota kaikenkokoisissa kunnissa. Seuranta kehitetään myös alle 10 000 asukkaan kunnissa, joissa pyöräliikenteen määrää ei toistaiseksi juurikaan seurattu.
- Pyöräliikenteen olosuhteista kerätyn palautteen käsittelyä työryhmissä tai muissa yhteyksissä tulisi kunnissa harkita. Jos pyöräliikenteen olosuhteista kerätään palautetta, sitä on syytä tavalla tai toisella myös käsitellä.
- Jatketaan tyytyväisyyskyselyjen ja pyöräilybarometrien toteuttamista, ja laajennetaan niiden toteuttamista mahdollisuuksien mukaan keskiuuriin ja tätä pienempiin kaupunkeihin ja kuntiin.

PYÖRÄLIIKENTEEEN SUJUVUUS JA SUUNNITTELU

- Noudatetaan valtakunnallista pyöräliikenteen suunnittelu -ohjetta (Väylävirasto 2020). Parhaat ratkaisut saadaan aikaan, kun pyöräliikenne otetaan huomioon kaikissa kaava-, suunnittelu- ja toteutusvaiheissa sekä kunnossapidossa.
- Järjestetään koulutusta viranhaltijoille pyöräilyn edistämisen tärkeydestä ja turvallisuudesta tietoisuuden lisäämiseksi.
- Kiinnitetään erityishuomiota keskeisiin koulureitteihin, ja varmistetaan niiden turvallisuus ja priorisoidaan näiden reittien talvikunnossapitoa. Kartoitetaan koulumatkapyöräilyn olosuhteet ja tarpeet, jotta voidaan tunnistaa ongelmakohtat ja priorisoida parannustoimenpiteitä.
- Investoidaan pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen ja parantamiseen. Tavoitteena on YK:n ja Pyöräilykuntien verkoston suosittelema 20 prosenttia kaikista liikenneinvestoinneista kävelyyn ja pyöräilyyn (UNEP 2016). Pyöräliikenne on voittoa tuottava investointikohde.

Pyöräliikennehankkeiden hyöty–kustannus-suhde on lähes aina huomattavan korkea muihin liikenneinvestointeihin verrattuna, koska aktiivinen liikkuminen (pyöräily ja kävely) tuottaa suuren määrän terveyshyötyjä aikasäästöjen ja ympäristöhyötyjen lisäksi.

- Edistetään poikkihallinnollista yhteistyötä eri viranomaisten ja sidosryhmien välillä, jotta voidaan löytää tehokkaita ja turvallisia liikennesuoritusratkaisuja mm. koulumatkapyöräilyn tukemiseksi.
- Seuraamalla säännöllisesti pyöräilyn kehitystä ja kuntalaisten tyytyväisyyttä voidaan tehdä tarvittavia muutoksia ja pysytään ajan tasalla kunnan tilanteesta.

PYÖRÄILYN TALVIOLOSUHTEET JA KUNNOSSAPITO

- Tuodaan asiakas- ja palvelunäkökulma osaksi kunnossapitoa. Pyörällä liikkuvat ihmiset ovat kunnan asiakkaita. Tämä näkökulma voi osaltaan auttaa varmistamaan, että palvelut vastaavat paremmin käyttäjien tarpeita ja odotuksia.
- Turvataan kunnossapidon resurssit. Pyöräliikenteen väylien talvikunnossapidon toimenpiteet ovat investointeja kuntalaisten terveyteen. Kunnossapidon resursseista leikkaaminen tarkoittaa, että leikataan asukkaiden edellytyksistä ylläpitää itse omaa hyvinvointiaan.
- Suunnitellaan pyöräliikenteen infrastruktuuri talvikestäväksi. Talvikestävyys edellyttää, että väylien kuivatus, lumitilat, lumen ja jään sulaminen, imeytys ynnä muut seikat on otettu riittävästi huomioon. Nykyisin monet katupoikkileikkaukset eivät mahdollista helposti talvikunnossapidettävää infraa, jossa edellä mainitut asiat on huomioitu asianmukaisesti myös pyöräliikenteen väylillä. Tämä päivitystarve tulee huomioida niin Väyläviraston kuin kuntien omissa suunnitteluohjeissa.
- Kuntien kannattaa laatia pitkän aikavälin suunnitelmia pyöräliikenteen väylien talvikunnossapidon parantamiseksi ottaen huomioon myös ilmastonmuutoksen vaikutukset.
- Tiedotetaan asukkaille mielellään reaaliaikaisesti pyöräväylien kuntoon liittyvistä asioista, jotta kuntalaiset voivat luotettavasti suunnitella reittinsä myös pyörällä liikkumista ajatellen.
- Kannustetaan asukkaita pyöräilemään ympäri vuoden. Kunnat voivat järjestää kampanjoita ja kannustimia, jotka houkuttelevat asukkaita pyöräilemään myös talvella, mikä osaltaan lisää painetta parantaa pyöräväylien talvikunnossapitoa.

PYÖRÄLIIKENTEEEN VÄYLÄT JA NIIDEN RAKENTAMINEN

- Turvataan pitkäjänteinen ja riittävä kävelyn ja pyöräilyn rahoitus. Kuntien tulee nähdä investoinnit pyöräliikenteen infrastruktuuriin voittoa tuottavina ja välttämättöminä panostuksina suomalaisten terveyteen, hyvinvointiin ja elinkeinoelämään (erityisesti pyörämatkailu).
- Rakennettujen väyläkilometrien määrä ei ole itseisarvoista. Oleellista on pyöräliikenteen väylien laadun parantaminen, risteysalueiden turvallisuuden parantaminen ja liikenteen rauhoittaminen.
- Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittely kunnissa ja toteuttaminen siten, että pyöräliikenteen pääreitit edustavat kunnissa korkeinta laatutasoa (esimerkiksi pyöräbaanat) on ratkaisevan tärkeää pyöräliikenteen infrastruktuurin houkuttelevuuden ja turvallisuuden parantamisessa.
- Suunnittelussa noudatetaan Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeita ja hyödynnetään uusia pyöräliikenteen väylätyyppejä, kuten kyläteitä tai 2–1-teitä, tiiviisti rakennetuissa ympäristöissä pyöräkatuja sekä pyöräliikenteen sallimista molempiin suuntiin kaduilla, jotka ovat autoliikenteelle yksisuuntaisia.
- Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta aina, kun se on mahdollista molempien kulkumuotojen sujuvuuden, turvallisuuden ja houkuttelevuuden lisäämiseksi. Erottelun perusteena voivat olla mm. käyttäjämäärät, käyttäjäpotentiaali ja tavoitteet pyöräilyn ja kävelyn lisäämiseksi sekä pyörämatkailun tarpeet.
- Otetaan huomioon mikroliikkumisen muotojen ja määrän lisääntyminen, ja niiden sovittaminen kaupunkitilaan infran suunnittelun yhteydessä. Infra kuitenkin muuttuu hitaammin kuin liikkuminen, joten sovittelua on tehtävä jo aiemmin.

LÄHTEET

EU-komissio. 2023. European Declaration on Cycling. A Commission proposal of a European Declaration on Cycling to the European Parliament and the Council. Viitattu 9.10.2023. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf

Pyöräilykuntien verkosto. 2023. Pyöräpysäköinnin kehittäminen. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 29.9.2023. https://www.poljin.fi/sites/default/files/2023-04/Pyo%CC%88ra%CC%88pysa%CC%88ko%CC%88innin%20kehitta%CC%88minen_3.3.2023.pdf

United Nations Environment Programme (UNEP): Global Outlook on Walking and Cycling. 2016. Politics & realities from around the world. Verkkojulkaisu pdf. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf>

Valtioneuvosto (VN). 2023. Vahva ja välittävä Suomi. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:58. Valtioneuvosto. urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-763-8

Valtion liikuntaneuvosto (VLN). 2023. Valtionhallinto liikunnan ja liikkumisen edistäjänä 2019–2023: liikenne- ja viestintäministeriö. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2023:4. Viitattu 9.10.2023. <https://www.liikuntaneuvosto.fi/lausunnot-ja-julkaisut/lvm-arviointi-2023>

Väylävirasto: Pyöräliikenteen suunnittelu. 2020. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Verkkojulkaisu pdf. Viitattu 18.8.2023. https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf

Ympäristöministeriö (YM): Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset. 2023. Ympäristöministeriön rakentamisen ja maankäytön vastuualueen verkkosivu. Viitattu 7.10.2023. <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

Liitteet

LIITTEET

LIITE 1. PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -KYSELYLOMAKE SUOMEKSI

OPETUS- JA
KULTTUURIMINISTERIÖ

jamk | Jyväskylän
ammattikorkeakoulu

 PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintäministeriö

 LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa

Pakolliset kysymykset merkitty tähdellä (*)

Tervetuloa vastaamaan Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyyn

Kuntien pyöräilyn olosuhteita ja edistämistä kartoittava kysely toteutetaan kolmatta kertaa tiedonkeruuna kuntien pyöräiliikenteen vastuuhenkilöiltä. Kyselyn avulla kartoitetaan kuntien pyöräilyn olosuhteiden ja edistämisen nykytilaa ja niissä tapahtuneita muutoksia. Tietoa hyödyntävät johtamisen ja kehittämistoimien suuntaamiseksi kunnat, virastot, ministeriöt, ELY-keskukset sekä pyöräiliikenteen ja pyörämatkailun edistämisestä vastaavat järjestöt ja muut toimijat.

Valtakunnallisen selvityksen toteutuksesta vastaa Likes (nykyisin Jyväskylän ammattikorkeakoulun Likes-tulosalue) yhteistyössä Pyöräilykuntien verkoston, liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Selvityksen rahoittaja on opetus- ja kulttuuriministeriö. Tuloksista julkaistaan raportti vuoden 2023 lopussa.

Kyselyyn vastaamiseksi on vastaajan hyvä tuntea kunnan pyöräilyn edistämiseen liittyvää päätöksentekoa, kunnan pyöräilyinfrastruktuuria ja kunnossapitoa. **Parhaiten kyselyyn voivat vastata kuntien pyöräiliikenteen olosuhteista ja pyöräilyn edistämisestä vastaavat henkilöt (esim. liikenneinsinöörit tai liikennesuunnittelijat). Kysely voidaan täyttää myös työryhmänä.** Kyselyn vastauksia käsitellään luottamuksellisesti ja nimettöminä kyselyn tietosuojaseloste mukaisesti ([tietosuojaseloste](#)). Kyselyyn vastaamiseksi kannattaa varata aikaa noin 30–60 minuuttia. Voitte tarvittaessa keskeyttää vastaamisen ja palata jatkamaan kyselyn täyttämistä myöhemmin.

Huomaatthan, että kyselyä on saatettu välittää kunnassanne useille henkilöille oikean tahon tavoittamiseksi. Vastaamiseen voi osallistua useampia henkilöitä, mutta toivomme yhtä täytettyä vastauslomaketta per kunta. Voitte tulostaa kyselyn tarkasteltavaksi etukäteen. Lopuksi voitte ladata yhteenvedon vastauksistanne PDF-muodossa. Kyselyn aihealueet ovat:

1. Pyöräilyn edistäminen päätöksenteossa
2. Pyöräilyn edistämisen vastuut ja yhteistyö
3. Pyöräilyviestintä ja -markkinointi
4. Pyöräpysäköinti
5. Kaupunkipyöräpalvelut
6. Pyöräiliikenteen seuranta
7. Palautteet ja kyselyt
8. Pyöräiliikenteen sujuvuus ja suunnittelu
9. Pyöräilyn olosuhteet talvella
10. Pyöräiliikenteen väylien määrä ja tyyppi
11. Pyöräiliikenteen väylien rakentaminen, kunnossapito ja investoinnit

Tarvittaessa lisätietoja antaa selvityksestä vastaava tutkija: Marianne Turunen (p. 0504759522, marianne.turunen@jamk.fi).

2. Vastaja ammattinimike ja toimiala kunnassa *

Esim. liikenneinsinööri, tekninen toimi. Jos vastaaja on useita, ilmoittakaa tähän päävastuuhenkilö.

Ammattinimike

Toimiala

3. Muiden vastaamiseen osallistuneiden ammattinimikkeet ja toimialat

Esim. tekninen johtaja/tekninen toimi, liikuntapäällikkö/liikuntatoimi & liikuntasihteeriliikuntatoimi.

Pyöräilyn edistäminen päätöksenteossa

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

Pyöräliikenteen väylillä tarkoitetaan seuraavia järjestyjä:

- Pyörätiet (eroteltu moottoriajoneuvoista ja jalankulusta)
- Pyöräkaistat
- Pyöräkadut
- Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät
- Kylätiet tai 2-1-tiet
- Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä

Pyöräliikenteen verkolla tarkoitetaan kaikkia pyöräilijöiden käyttämiä väyliä, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat.

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

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

5. Mitä pyöräilyn edistämiseksi tehdyt poliittiset päätökset ovat koskeneet? *

Voit valita useita vaihtoehtoja

- Pyöräiliikenteen investointeja ja edistämistoimien rahoitusta
 - Pyöräilyn edistämishjelmien tai -kehittämissuunnitelmien laadintaa
 - Liikkumisen ohjauksen hankkeiden ja -kampanjoiden toteutusta
 - Pyöräiliikenteen verkon kehittämistä (esim. rakentaminen tai olemassa olevan parantaminen)
 - Pyöräiliikenteen verkon kunnossapidon kehittämistä
 - Pyöräpysäköinnin kehittämistä
 - Maastopyöräilyn olosuhteiden kehittämistä
 - Koulumatkapyöräilyn edistämistä
 - Liikenneturvallisuuteen liittyviä päätöksiä (esim. nopeusrajoitusten alentaminen)
 - Kaavoitusta ja maankäyttöä
 - Jotain muuta, mitä?
-
- En osaa sanoa

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

Voit valita useita vaihtoehtoja

- Kyllä, kunnan oma ohjelma.
- Kyllä, osana seudullista ohjelmaa.
- Ei
- En osaa sanoa

7. Minä vuonna kunnan oma pyöräilyn edistämishjelmaa on viimeksi päivitetty? *

- En osaa sanoa
- 2013 tai aiemmin
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

8. Minä vuonna seudullinen pyöräilyn edistämishjelma on viimeksi päivitetty? *

- En osaa sanoa
- 2013 tai aiemmin
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

9. Millä tasolla pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai jokin muu vastaava on hyväksytty? *

Voit valita useita vaihtoehtoja

- Lautakunnassa
- Valtuustossa
- Hallituksessa
- Ei ole hyväksytty
- En osaa sanoa

Pyöräilyn edistämisen vastuut ja yhteistyö

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat pyöräiliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräiliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

10. Toimiiko kunnassanne nimetty pyöräilykoordinaattori tai muu pyöräliikennevastaava? *

Voit valita useita vaihtoehtoja

- Kyllä, päätoimisena työnkuvana
- Kyllä, pyöräilyn edistäminen kuuluu osana työnkuvaan
- Kyllä, ostopalveluna (esim. konsultti)
- Ei
- En osaa sanoa

11. Käsitelläänkö pyöräilyasioita kunnassanne jossakin poikkihallinnollisessa työryhmässä? *

*

Voit valita useita vaihtoehtoja

- Kyllä, erillinen pyöräilyn (ja kävelyn) työryhmä
- Kyllä, osana laajempaa liikenneteemaista työryhmää (esim. liikenneturvallisuustyöryhmä tai viisaan liikkumisen työryhmä)
- Ei
- En osaa sanoa

12. Mitkä kaikki toimialat käsittelevät pyöräiliikenteen asioita kunnassanne?

Toimialoilla tarkoitetaan kunnan eri hallinnonaloja, esimerkiksi liikenne- ja maankäyttö, sivistyspalvelut, elinkeinopalvelut tai liikunta-, terveys- ja hyvinvointipalvelut.

13. Onko koulujen olosuhteita arvioitu kunnassanne viimeisen kolmen vuoden aikana pyöräilyn (ja kävelyn) edistämisen kannalta? *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

14. Tehdäänkö kunnassanne yhteistyötä alueen työnantajien kanssa pyöräilyn (ja kävelyn) olosuhteiden edistämisen kannalta? *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

15. Edistääkö jokin/useampi yhdistys tai seura pyöräilyä kunnassanne? *

- Kyllä, mitkä yhdistykset tai seurat?
 - Ei
 - En osaa sanoa
-

Pyöräilyviestintä ja -markkinointi

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

16. Onko kunnallanne olemassa verkkosivu tai verkkosivuosio, jossa esitellään kunnan pyöräilyn edistämistä ja palveluja? *

- Kyllä
- Suunnitteilla
- Ei
- En osaa sanoa

17. Toteutetaanko kunnassanne vuosittain pyöräliikennettä edistäviä kampanjoita ja tapahtumia (esim. Pyöräilyviikko tai Pyöräilytalvi)? *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

18. Edistetäänkö kunnassanne pyörämatkailua? *

Kyllä, miten?

Ei

En osaa sanoa

19. Onko kunnallanne pyöräilykarttaa? *

Kyllä

Ei

En osaa sanoa

20. Missä muodossa kuntanne pyöräilykartta on?

Osana pyöräliikenteen reittiopasta

Mobiilisovelluksena

Verkkosivuilla kuva- tai pdf-muodossa

Paperisena

Jossain muussa muodossa, missä?

Pyöräpysäköinti

21. Missä seuraavista asiakirjoista kunnallanne on velvoite/normi pyöräpysäköinnin järjestämiseen? *

Voit valita useita vaihtoehtoja

Ei missään asiakirjassa

Rakennusjärjestyksessä

Kaavoissa

Rakennusluvissa

Jossain muussa asiakirjassa tai dokumentissa, missä?

En osaa sanoa

22. Seurataanko kunnassanne pyöräpysäköinnin käyttöastetta säännöllisesti? *

- Ei seurata
- Kyllä, valtuustokausittain
- Kyllä, kahden vuoden välein
- Kyllä, vuosittain tai jatkuvasti
- En osaa sanoa

23. Arvioidaanko kunnassanne pyöräpysäköinnin kehittämistarvetta säännöllisesti? *

- Ei arvioida
- Kyllä, valtuustokausittain
- Kyllä, kahden vuoden välein
- Kyllä, vuosittain tai jatkuvasti
- En osaa sanoa

24. Missä muodossa kuntanne on kerännyt tiedot pyöräpysäköintipaikoista? *

Voit valita useita vaihtoehtoja

- Tietoja ei ole kerätty
- Sähköisesti paikkatietomuodossa
- Sähköisesti kuva-, teksti- tai taulukkomuodossa (ei paikkatietona)
- Jollain muulla tavalla, miten?

- En osaa sanoa

25. Ovatko tiedot pyöräpysäköintipaikoista avoimesti kunnan asukkaiden saatavilla? *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Kaupunkipyöräpalvelut

Kaupunkipyöräpalvelu on yhteiskäyttöinen liikkumispalvelu. Käyttö edellyttää käyttäjän digitaalista tunnistautumista. Palvelua voi käyttää kuka tahansa ja pyöriä on tarjolla useissa eri paikoissa. Kaupunkipyöräpalvelulla ei tässä yhteydessä tarkoiteta esim. kirjastossa, museossa tai muussa vastaavassa kunnan toimipisteessä vuokrattavia tai lainattavia pyöriä.

26. Onko kunnassanne käytössä kunnan hankkima tai yksityisen yrityksen tarjoama kaupunkipyöräpalvelu? *

- Kyllä, on olemassa
- Ei vielä, mutta olemme suunnitelleet hankintaa
- Ei
- En osaa sanoa

27. Millainen kaupunkipyöräpalvelu kunnassanne on suunnitteilla? *

- Vain sähköavusteisia pyöriä sisältävä palvelu
- Osa pyöristä on sähköavusteisia
- Ei sähköavusteisia pyöriä
- En osaa sanoa

Pyöräliikenteen seuranta

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

28. Seurataanko kunnassanne pyöräliikenteen määrää? *

- Ei seurata
- Kyllä, valtuustokausittain
- Kyllä, kahden vuoden välein
- Kyllä, vuosittain tai jatkuvasti
- En osaa sanoa

29. Millä eri tavoin pyöräliikenteen määrää seurataan? *

- Jatkuvan laskennan laitteet
- Otoslaskennat käsin tai koneellisesti
- Jollain muulla tavalla, miten? _____
- En osaa sanoa

30. Onko pyöräilyn kulkumuoto-osuutta selvitetty kunnassanne? *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

31. Miten pyöräilyn kulkumuoto-osuutta on selvitetty?

- Kunnan oma kysely/selvitys
 - Osana seudullista liikennetutkimusta
 - Osana Valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta
 - Joku muu, mikä?
-

32. Milloin kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?

- En osaa sanoa
- 2013 tai aiemmin
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

33. Kuinka monta prosenttia pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli viimeisimmässä selvityksessä?

*



Palautteet ja käyttäjäkyselyt

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

34. Kerätäänkö kunnassanne palautetta pyöräliikenteen olosuhteista? *

Palautteen keräämisellä tarkoitetaan tässä esimerkiksi kunnan verkkosivuilla olevaa palautekanavaa, jonne kuntalaisia ohjataan jättämään palautetta ja raportoimaan pyöräliikenteen väylien kunnosta ja käytettävyydestä.

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

35. Miten pyöräliikenteen olosuhteista kerätään palautetta? *

- Paikkatietopohjainen palautejärjestelmä mobiilissa tai sähköisesti
- Avoin palautelomake (kohdistettu erikseen pyöräliikenteen olosuhteisiin)
- Avoin palautelomake (kohdistettu liikenneasioihin)
- Jokin muu, mikä? _____
- En osaa sanoa

36. Käsitelläänkö pyöräliikenteestä saatu palaute säännöllisesti kunnan kokouksissa (esim. pyöräilyn edistämisestä vastaavan työryhmän)? *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

37. Tehdäänkö kunnassanne tyytyväisyyskyselyjä pyöräliikenteen olosuhteista säännöllisin väliajoin? *

- Ei tehdä
- Kyllä, valtuustokausittain
- Kyllä, kahden vuoden välein
- Kyllä, vuosittain tai jatkuvasti
- En osaa sanoa

38. Onko kunnassanne tehty pyöräilybarometri, liikennebarometri tai muu asenteita ja mielipiteitä kartoittava tutkimus pyöräliikenteeseen liittyen? *

Kyllä. Minkä niminen ja minä vuonna?

Ei

En osaa sanoa

Pyöräliikenteen sujuvuus ja suunnittelu

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

39. Hyödynnetäänkö kunnassanne valtakunnallista pyöräliikenteen suunnitteluohjetta ([Väylävirasto 2020](#)) pyöräliikenteen väylien tai pyöräpysäköinnin suunnittelussa? *

Kyllä

Ei

En osaa sanoa

Seuraavat väittämät kartoittavat vastaajien käsityksiä kuntien pyöräily-yhteyksien laadusta **yleiskuvana**. Osassa kunnista väittämään saattaa liittyä useita erilaatuisia pyöräily-yhteyksiä (esimerkiksi useisiin kouluihin tai keskustoihin). Sivun lopussa on mahdollisuus täsmentää vastauksia.

40. Miten arvioitte seuraavien pyöräily-yhteyksiin liittyvien väittämien toteutumista kunnassanne?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
Pyöräily-yhteydet kouluihin ovat hyvät ja turvalliset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily-yhteydet keskustaan tai keskustajamiin ovat yhtenäiset ja laadukkaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily-yhteydet keskustassa ovat yhtenäiset ja laadukkaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily-yhteydet tärkeimpiin kaupallisiin palveluihin sekä vapaa-ajantoimintoihin ovat hyvät	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa (mm. liityntäpysäköinti ja pyörän kuljetus joukkoliikennevälineissä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

41. Miten arvioitte seuraavien pyöräilyn olosuhteisiin liittyvien väittämien toteutumista kunnassanne?

	täysin eri mieltä	jokseenkin eri mieltä	ei samaa eikä eri mieltä	jokseenkin samaa mieltä	täysin samaa mieltä
Pyörällä liikkuminen on turvallista kunnan alueella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräliikennettä priorisoidaan kunnassa suhteessa yksityisautoiluun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti ja määrätietoisesti kunnassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräilyn edistämistyötä tehdään poikkeuksellisesti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympärivuotinen pyöräiliikenteen olosuhteiden kunnossapito on hyvällä tasolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräiliikenteen olosuhteiden talvikunnossapito on hyvällä tasolla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassa riittävät ja laadukkaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

42. Kertokaa halutessanne lisää pyöräiliikenteen suunnitteluohjeen käytöstä tai täsmentäkää vastauksianne väittämiin.

Pyöräiliikenteen olosuhteet talvella

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräiliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona.

43. Onko kunnassanne määritelty pyöräiliikenteen tavoiteverkkoa? *

Tavoiteverkon määrittelyllä tarkoitetaan pyöräiliikenteen reittien luokittelua. Luokittelua hyödynnetään mm. reittien laatustandardien määrittelyssä, näkyvyydessä ja viitoituksessa. Pyöräiliikenteen reitit luokitellaan seuraaviin toiminnallisiin luokkiin: pääreitit, aluereitit ja paikallisreitit.

- Kyllä
 Ei
 En osaa sanoa

44. Kuinka moneen luokkaan pyöräväylät on jaettu talvikunnossapidon osalta? *

- 2
- 3
- 4
- Ei erillisiä luokituksia pyöräväylille
- En osaa sanoa

45. Miten pyöräliikenteen pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa? *

- Pyöräliikenteen pääreiteille on määritelty oma luokituksensa niiden merkittävyyden mukaan
- Pyöräliikenteen pääreitit hoidetaan pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut
- Pyöräliikenteen pääreitit hoidetaan viereisen kadun luokituksen mukaan
- Joku muu, mikä? _____
- En osaa sanoa

46. Kertokaa halutessanne tiiviisti, mitkä ovat kunnan laatuvaatimukset pyöräliikenteen pääreittien talvihoidolle.

47. Onko pyöräliikenteen pääreittien kunnossapitoa tehostettu kunnassanne? *

esim. reittikohtainen urakointi, tehostettu aeraus/harjasuolaus tms.

- Kyllä, miten? _____
- Ei
- En osaa sanoa

Pyöräliikenteen väylien määrä ja tyyppi

Tässä kyselyssä:

Pyöräilyllä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat mm. pyöräliikenne, vapaa-ajan pyöräily ja pyörämatkailu (ml. maastopyöräily).

Pyöräliikenteellä tarkoitetaan pyöräilyä liikennemuotona pyöräliikenteen väylillä.

Pyöräliikenteen väylillä tarkoitetaan seuraavia järjestelyjä:

- Pyörätiet (eroteltu moottoriajoneuvoista ja jalankulusta)
- Pyöräkaistat
- Pyöräkadut
- Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät
- Kylätiet tai 2-1-tiet
- Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä

Pyöräliikenteen verkolla tarkoitetaan kaikkia pyöräilijöiden käyttämiä väyliä, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat.

48. Kuinka monta kilometriä kunnassanne on pyöräliikenteen väyliä?

Vastaa seuraaviin määrällisiin kysymyksiin mahdollisimman tarkasti. Jos vastauksesi perustuu arvioon, laita lisäksi rasti ruutuun "Vastaus perustuu arvioon".

Kunnan ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä *

Vastaus kilometreinä (km) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Valtion ylläpitämiä pyöräliikenteen väyliä *

Vastaus kilometreinä (km) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

49. Millainen osuus seuraavilla järjestelyillä on kuntanne pyöräliikenteen väylistä?

Vastaa seuraaviin määrällisiin kysymyksiin mahdollisimman tarkasti. Jos vastauksesi perustuu arvioon, laita lisäksi rasti ruutuun "Vastaus perustuu arvioon". Voit vastata **joko prosentteina tai kilometreinä**.

Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Pyörätiet *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Pyöräkaistat *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Pyöräkadut *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Kylätiet tai 2-1-tiet *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

50. Millainen osuus kuntanne pyöräliikenteen väylistä on...

Vastaa seuraaviin määrällisiin kysymyksiin mahdollisimman tarkasti. Jos vastauksesi perustuu arvioon, laita lisäksi rasti ruutuun "Vastaus perustuu arvioon". Voit vastata **joko prosentteina tai kilometreinä**.

valaistuja (katu- tai erillisvalaistus)

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

priorisoidun talvikunnossapidon piirissä *

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

asfalttipäällysteisiä

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

muuta kuin asfalttipäällysteisiä

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

sallittuja mopoille

Prosenttia (%) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Pyöräliikenteen väylien rakentaminen, kunnossapito ja investoinnit

Tässä kyselyssä:

Pyöräliikenteen väylillä tarkoitetaan seuraavia järjestylyjä:

- Pyörätiet (eroteltu tiemerkinällä tms. moottoriajoneuvoista ja jalankulusta)
- Pyöräkaistat
- Pyöräkadut
- Yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät
- Kylätiet tai 2-1-tiet
- Kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella tiellä

Pyöräliikenteen verkolla tarkoitetaan kaikkia pyöräilijöiden käyttämiä väyliä, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat.

51. Kuinka monta kilometriä kunnassanne on rakennettu pyöräliikenteen väyliä yhteensä vuosina 2018–2022?

Luku voi sisältää pyöräliikenteen väylien laadun parannukset (esim. leventäminen ja erottelu).

Kunnan katuverkolla rakennettu (km) *

Vastaus kilometreinä (km) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 En osaa sanoa

Valtion katuverkolla rakennettu (km) *

Vastaus kilometreinä (km) _____

- Vastausperustuu arvioon
 Enosaasanoa

52. Tarkastellaan edelleen mennyttä viittä vuotta (2018–2022): Kuinka paljon kunnassanne on yhteensä euroina:

investoitu pyöräliikenteen olosuhteisiin (investointitalous) *

Vastaus euroina (€) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 Ei investoitu / käytetty määrärahoja
 En osaa sanoa

käytetty määrärahoja pyöräliikenteen väylien kunnossapitoon (käyttötalous) *

Vastaus euroina (€) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 Ei investoitu / käytetty määrärahoja
 En osaa sanoa

investoitu tai käytetty määrärahoja pyöräilyn edistämiseen- tai markkinointityöhön?

Vastaus euroina (€) _____

- Vastaus perustuu arvioon
 Ei investoitu / käytetty määrärahoja
 En osaa sanoa

Kiitos vastauksistanne tähän asti. Kertokaa vielä halutessanne omin sanoin, minkälaiset asiat koette tärkeimmiksi pyöräliikenteen edistämiskeinoiksi. Voitte myös jättää vapaa sana -kohtaan palautetta kyselystä, toiveita pyöräilyä edistäville tahoille tai kertoa lisää kuntanne pyöräilyn olosuhteista tai edistämisestä.

Muut kysymykset

53. Minkälaiset asiat koet tai koette tärkeimmiksi pyöräliikenteen edistämiskeinoiksi?

54. Vapaa sana

Seuraaviin kysymyksiin vastaaminen on vapaaehtoista, eivätkä ne ole osa varsinaista kyselyä. Kyselystä koostettavan raportin valmistuessa voimme lähettää teille tiedon kyselyn julkaisusta antamaanne sähköpostiin. Lisäksi voitte ilmoittaa, mikäli olette kiinnostuneita liittymään Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi (lue lisää www.poljin.fi).

55. Haluatko saada tiedon raportin julkaisusta sähköpostiisi? *

- Kyllä, jätän alle sähköpostiosoitteeni
- En

56. Onko kuntanne kiinnostunut liittymään Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi?

Kotisivu: www.poljin.fi

- Kyllä, jätän alle yhteystietona sähköpostiosoitteeni
- Ei tällä kertaa
- Olemme jo jäseniä

57. Yhteystiedot

Sähköposti:

Muistathan lähettää vielä vastauksesi. Kiitos vastaamisesta!

LIITE 2. PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -KYSELYLOMAKE RUOTSIKSI

OPETUS- JA
KULTTUURIMINISTERIÖ

jamk | Jyväskylän
ammattikorkeakoulu

 PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

LVV LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Cykeltrafiken i Finlands kommuner

Obligatoriska frågor är markerade med en stjärna (*)

Välkommen att besvara enkäten om Cykeltrafiken i Finlands kommuner

Enkäten som kartlägger främjandet av och förhållandena för cykling i kommunerna genomförs för tredje gången, genom att samla in information från ansvariga för cykeltrafiken i kommunerna. Enkäten kartlägger nuläget för främjandet av och förhållandena för cykling i kommunerna, samt ändringar i dessa. Kommunerna, ämbetsverken, ministerierna, NTM-centralerna samt organisationer och andra aktörer som ansvarar för att främja cykeltrafiken och cykelturismen använder informationen som grund för att rikta styrning och utvecklingsåtgärder.

Likes (numera resultatområdet Likes vid Jyväskylä yrkeshögskola) ansvarar för att genomföra den nationella utredningen i samarbete med Pyöräilykuntien verkosto, Transport- och kommunikationsverket Traficom samt kommunikationsministeriet. Utredningen finansieras av undervisnings- och kulturministeriet. En rapport över resultaten publiceras i slutet av 2023.

För att besvara enkäten måste respondenten känna till beslutsfattandet kring att främja cyklande i kommunen, infrastrukturen för cykling och underhållet i kommunen. **Bäst lämpade att besvara enkäten är personer som ansvarar för förhållandena för cykling och främjande av cykling i kommunerna (t.ex. trafikingenjörer eller trafikplanerare).** Enkäten kan även fyllas i av en arbetsgrupp. Enkätsvaren behandlas konfidentiellt och anonymt enligt dataskyddsbeskrivningen för enkäten ([tietoujoaseloste](#)). Reservera cirka 30–60 minuter för att besvara enkäten. Vid behov kan du avbryta och fortsätta svara på enkäten vid ett senare tillfälle..

Notera att enkäten kan ha förmedlats till flera personer i er kommun för att nå rätt instans. Flera personer kan delta i besvarandet, men vi önskar en ifylld svarsblankett per kommun. Här kan ni skriva ut enkäten för granskning på förhand. Till slut kan ni ladda ner ett sammandrag av era svar i PDF-format. Ämnesområdena för enkäten är:

1. Främjande av cykling i beslutsfattandet
2. Ansvar och samarbete för att främja cykling
3. Kommunikation och marknadsföring av cykling
4. Cykelparkering
5. Stadscykeltjänster
6. Uppföljning av cykeltrafiken
7. Respons och undersökningar
8. Smidighet hos och planering av cykeltrafiken
9. Vinterförhållanden för cykling
10. Mängd och typ av leder för cykeltrafik
11. Byggande, underhåll och investering i leder för cykeltrafik

Mer information fås vid behov av den forskare som ansvarar för utredningen: Marianne Turunen (t. 0504759522, marianne.turunen@jamk.fi).

2. Respondentens yrkesbeteckning och verksamhetsområde i kommunen *

T.ex. trafikingenjör, tekniska sektorn. Om respondenterna är flera, ange den huvudsvarige här.

Yrkesbeteckning

Verksamhetsområde

3. Yrkesbeteckningar och verksamhetsområden för andra respondenter

T.ex. teknisk direktör/ tekniska sektorn, idrottschef/ idrottsväsendet & idrottssekreterare/ idrottsväsendet.

Främjande av cykling i beslutsfattandet

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcyklning).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag.

Med cykelleder avses följande arrangemang:

- Cykelvägar (separerade från motorfordon och gångtrafik)
- Cykelfält
- Cykelgator
- Kombinerade cykelvägar och gångbanor
- Byvägar eller 2-1-vägar
- Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad väg

Med cykeltrafknät avses alla leder som cyklister använder, dvs. gator och vägar, separata cykelvägar samt vid behov parkkorridorer och motsvarande.

4. Har er kommun gjort politiska beslut för att främja cykling under de senaste fem åren? *

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

5. Vad har de politiska besluten för att främja cykling rört sig om? *

Du kan välja flera alternativ

- Investeringar i cykeltrafik och finansiering av främjande åtgärder
 - Utarbetande program för främjande av cykling eller utvecklingsplaner för cykling
 - Genomförande av projekt och kampanjer för styrning av mobiliteten
 - Utveckling av cykeltrafiknätet (t.ex. byggande eller förbättring av det befintliga nätet)
 - Utveckling av underhållet av cykeltrafiknätet
 - Utveckling av cykelparkeringen
 - Utveckling av förhållandena för terrängcykling
 - Främjande av cykling av skolvägen
 - Beslut om trafiksäkerhet (t.ex. sänkning av hastighetsbegränsningarna)
 - Planläggning och markanvändning
 - Något annat, vad?
-
- Jag vet inte

6. Har er kommun ett program eller en strategi för främjande av cykling, eller något annat motsvarande (separat eller som en del av t.ex. programmet för klok trafik)? *

Du kan välja flera alternativ

- Ja, kommunens eget program.
- Ja, som en del av det regionala programmet.
- Nej
- Jag vet inte

7. Vilket år är kommunens eget program för främjande av cykling senast uppdaterat? *

- Jag vet inte
- 2013 eller tidigare
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

8. Vilket år har det regionala programmet för främjande av cykling senast uppdaterats? *

- Jag vet inte
- 2013 eller tidigare
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

9. På vilken nivå är programmet eller strategin för främjande av cykling eller något annat motsvarande godkänt? *

Du kan välja flera alternativ

- I nämnden
- I fullmäktige
- I styrelsen
- Är inte godkänt
- Jag vet inte

Ansvar och samarbete för att främja cykling

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcykling).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag.

10. Finns det en utsedd cykelkoordinator eller någon annan som är ansvarig för cykeltrafik i er kommun? *

Du kan välja flera alternativ

- Ja, som huvudsaklig arbetsbeskrivning
- Ja, främjande av cykling är en del av arbetsbeskrivningen
- Ja, som köpt tjänst (t.ex. konsult)
- Nej
- Jag vet inte

11. Behandlas cykelärenden i någon tväradministrativ arbetsgrupp i er kommun? *

Du kan välja flera alternativ

- Ja, en separat arbetsgrupp för cykling (och gång)
- Ja, som en del av en större arbetsgrupp med trafiktema (t.ex. en arbetsgrupp för trafiksäkerhet eller en arbetsgrupp för klok trafik)
- Nej
- Jag vet inte

12. Vilka verksamhetsområden behandlar ärenden gällande cykeltrafik i er kommun?

Med verksamhetsområden avses kommunens olika förvaltningsområden, till exempel trafik- och markanvändning, bildningstjänster, näringslivetjänster eller motions-, hälso- och välfärdstjänster.

13. Har det i er kommun under de senaste tre åren gjorts en bedömning av förhållandena i skolorna med tanke på främjandet av cykling (och gång)? *

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

14. Samarbetar er kommun med arbetsgivare i regionen kring främjande av förhållandena för cykling (och gång)? *

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

15. Arbetar någon/flera föreningar eller samfund för att främja cykling i er kommun? *

Ja, vilka föreningar eller samfund?

- Nej
- Jag vet inte

Kommunikation och marknadsföring av cykling

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcyklning).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag.

16. Har er kommun en webbplats, eller en sida på en webbplats, där man presenterar främjande av och tjänster för cykling i kommunen? *

- Ja
- Under planering
- Nej
- Jag vet inte

17. Genomför er kommun årligen kampanjer och evenemang som främjar cykeltrafiken (t.ex. Cykelveckan eller Cykelvinter)? *

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

18. Främjar er kommun cykelturism? *

Ja, hur? _____

Nej

Jag vet inte

19. Har er kommun en cykelkarta? *

Ja

Nej

Jag vet inte

20. I vilket format är er kommuns cykelkarta?

Som en del av reseplaneraren för cykeltrafiken

Som mobilapplikation

På webbplatsen i bild- eller PDF-format

I pappersform

I något annat format, vilket? _____

Cykelparkering

21. I vilket av följande dokument har er kommun en skyldighet/norm för att arrangera cykelparkering? *

Du kan välja flera alternativ

Inte i något dokument

I byggnadsordningen

I planen

I byggloven

I något annat dokument eller dokument, vilket? _____

Jag vet inte

22. Följer man regelbundet upp användningsgraden för cykelparkering i er kommun? *

- Ingen uppföljning
- Ja, per fullmäktigeperiod
- Ja, med två års mellanrum
- Ja, årligen eller kontinuerligt
- Jag vet inte

23. Görts det regelbunden bedömning av behovet av att utveckla cykelparkeringen i er kommun? *

- Ingen bedömning
- Ja, per fullmäktigeperiod
- Ja, med två års mellanrum
- Ja, årligen eller kontinuerligt
- Jag vet inte

24. I vilken form har er kommun samlat uppgifterna om cykelparkeringsplatser? *

Du kan välja flera alternativ

- Ingen insamling av uppgifter
- Elektroniskt som geodata
- Elektroniskt i bild-, text- eller tabellformat (inte som geodata)
- På något annat sätt, hur? _____
- Jag vet inte

25. Är informationen om cykelparkeringsplatserna öppet tillgänglig för kommuninvånarna?

*

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

Stadsdykeltjänster

Stadsdykeltjänsten är en mobilitetstjänst för sambruk. Användningen förutsätter att användaren identifierar sig digitalt. Vem som helst kan använda tjänsten och cyklar finns tillgängliga på flera olika ställen. Med stadsdykelservice avses i detta sammanhang inte cyklar som går att hyra eller låna till exempel vid bibliotek, museum eller annat kommunalt verksamhetsställe.

26. Har er kommun en kommunalt införskaffad stadscykeljänst eller en som erbjuds av ett privat företag? *

- Ja, det finns
- Inte ännu, men vi har planerat upphandling
- Nej
- Jag vet inte

27. Hurdan stadscykeljänst planerar er kommun? *

- En tjänst med enbart elcyklar
- En del av cyklarna är elcyklar
- Inga elcyklar
- Jag vet inte

Uppföljning av cykeltrafiken

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcyklning).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag.

28. Följs mängden cykeltrafik upp i er kommun? *

- Ingen uppföljning
- Ja, per fullmäktigeperiod
- Ja, med två års mellanrum
- Ja, årligen eller kontinuerligt
- Jag vet inte

29. På vilka sätt följs cykeltrafiken upp? *

- Utrustning för kontinuerlig beräkning
- Stickprovsberäkningar för hand eller maskinellt
- På något annat sätt, hur? _____
- Jag vet inte

30. Är färdsätsandelen för cykling utredd i er kommun? *

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

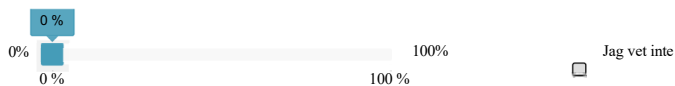
31. Hur är färdsätsandelen för cykling utredd i er kommun?

- Kommunens egen enkät/undersökning
 - Som en del av den regionala trafikundersökningen
 - Som en del av Den nationella resvaneundersökningen
 - Något annat, vad?
-

32. När är färdsätsandelen för cykling utredd senast?

- Jag vet inte
- 2013 eller tidigare
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

33. Hur många procent var färdsätsandelen för cykling i den senaste undersökningen? *



Respons och användarenkäter

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcyklning).

Med cykeltrafik avses cyklning som trafikslag.

34. Samlar er kommun in respons om förhållandena för cykeltrafik? *

Med insamling av respons avses här till exempel en responskanal på kommunens webbplats där kommuninvånarna kan ge respons och rapportera om skicket och användbarheten för cykeltrafiklederna.

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

35. Hur samlar man in respons om förhållandena för cykeltrafik? *

- Geodatabaserat mobilt eller elektroniskt responsystem
- Öppen responsblankett (gällande förhållanden för cykeltrafik)
- Öppen responsblankett (gällande trafikfrågor)
- Något annat, vad? _____
- Jag vet inte

36. Behandlas respons om cykeltrafiken regelbundet vid möten i kommunen (t.ex. arbetsgruppen som ansvarar för att främja cykling)? *

- Ja
- Nej
- Jag vet inte

37. Utvärderar kommunen genom enkäter hur nöjda invånarna är med förhållandena för cykling regelbundet? *

- Utvärderas inte
- Ja, per fullmäktigeperiod
- Ja, med två års mellanrum
- Ja, årligen eller kontinuerligt
- Jag vet inte

38. Har er kommun gjort en cykelbarometer, trafikbarometer eller någon annan undersökning som kartlägger attityder och åsikter om cykeltrafiken? *

Ja. Namn på undersökningen och vilket år?

Nej

Jag vet inte

Smidighet hos och planering av cykeltrafiken

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcyklning).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag.

39. Utnyttjas den nationella anvisningen för planering av cykeltrafik ([Trafikledsverket 2020](#)) i planeringen av cykeltrafikleder eller cykelparkering i er kommun? *

Ja

Nej

Jag vet inte

Följande påstående kartlägger respondenternas uppfattningar om kvaliteten på cykelförbindelser i kommunerna i **allmänhet**. I en del kommuner påståendet kan vara förknippat med flera olika slag av cykelförbindelser (till exempel till flera skolor eller centrum). På slutet av sidan finns möjlighet att specificera svaren.

40. Hur bedömer ni att följande påståenden om cykelförbindelser förverkligas i er kommun?

	helt av annan åsikt	delvis annan åsikt	varken samma eller annan åsikt	delvis samma åsikt	fullständigt samma åsikt
Cykelförbindelserna till skolorna är goda och trygga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykelförbindelserna till centrum eller centralorterna är enhetliga och högklassiga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykelförbindelserna i centrum är enhetliga och högklassiga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykelförbindelserna till de viktigaste kommersiella tjänsterna och fritidsaktiviteterna är goda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det är enkelt att kombinera cykling med en resa med kollektivtrafik (bl.a. parkering vid anslutningar och transport av cykel i kollektivtrafikmedel)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

41. Hur bedömer ni att följande påståenden om förhållanden för cykling förverkligas i er kommun?

	helt av annan åsikt	delvis annan åsikt	varken samma eller annan åsikt	delvis samma åsikt	fullständigt samma åsikt
Det är tryggt att röra sig på cykel i kommunen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykeltrafik prioriteras i kommunen i förhållande till privatbilism	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planeringspraxis i kommunen fäster uppmärksamhet vid ett tillräckligt utbud av parkeringsplatser för cyklar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommunen främjar målinriktat och målmedvetet cykling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbete för att främja cykling sker tväradministrativt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Underhållet av förhållandena för cykeltrafik är på en god nivå året om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vinterunderhållet för cykeltrafiken är på en god nivå	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utmärkningen av och skyltningen på cykellederna i kommunen är tillräcklig och högklassig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

42. Berätta om ni vill mer om användningen av anvisningen för planering av cykeltrafik eller specificera dina svar på påståendena.

Förhållanden för cykeltrafik på vintern

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscyklning och cykelturism (inkl. terrängcyklning).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag.

43. Har er kommun definierat ett modellnätverk för cykeltrafik? *

Med definition av modellnätverk avses klassificering av cykeltrafikrutter. Klassificeringen utnyttjas bl.a. vid fastställande av kvalitetsstandarder, synlighet och skyltning för rutterna. Cykelrutterna klassificeras i följande funktionella klasser: huvudrutter, regionala rutter och lokala rutter.

- Ja
 Nej
 Jag vet inte

44. Hur många klasser är cykellederna indelade i fråga om vinterunderhåll? *

- 2
- 3
- 4
- Ingen separat klassificering av cykelleder
- Jag vet inte

45. Hur är huvudrutterna för cykeltrafik beaktade i vinterunderhållet? *

- För huvudrutterna för cykeltrafik finns en egen klassificering enligt hur betydande rutten är
- Underhållet av huvudrutterna för cykeltrafik sker i huvudsak enligt samma skötselkriterier som för gator med högsta servicenivå
- Underhållet av huvudrutterna för cykeltrafik sker enligt klassificeringen för den intilliggande gatan
- Något annat, vad? _____
- Jag vet inte

46. Berätta om ni vill kortfattat vilka kvalitetskrav kommunen har på vinterunderhållet av huvudrutterna för cykeltrafik.

47. Är underhållet av huvudrutterna för cykeltrafik effektivt i er kommun? *

till exempel ruttspecifik entreprenad, effektivt plogning/ borstsaltning eller motsvarande

- Ja, hur? _____
- Nej
- Jag vet inte

Mängd och typ av leder för cykeltrafik

I den här enkäten:

Med cykling avses en helhet som omfattar bland annat cykeltrafik, fritidscykling och cykelturism (inkl. terrängcykling).

Med cykeltrafik avses cykling som trafikslag på cykeltrafikleder.

Med cykelleder avses följande arrangemang:

- Cykelvägar (separerade från motorfordon och gångtrafik)
- Cykelfält
- Cykelgator
- Kombinerade cykelvägar och gångbanor
- Byvägar eller 2-1-vägar
- Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad väg

Med cykeltrafknät avses alla leder som cyklister använder, dvs. gator och vägar, separata cykelvägar samt vid behov parkkorridorer och motsvarande.

48. Hur många kilometer cykeltrafikleder finns i er kommun?

Svara så noggrant som möjligt på följande kvantitativa frågor. Om ditt svar är en uppskattning, kryssa dessutom för rutan "Svaret är en uppskattning".

Cykelleder som upprätthålls av kommunen *

Svar i kilometer (km) _____

- Svaret är en uppskattning
- Jag vet inte

Cykelleder som upprätthålls av staten *

Svar i kilometer (km) _____

- Svaret är en uppskattning
- Jag vet inte

49. Hur stor andel av följande arrangemang är cykeltrafiklederna i er kommun?

Svara så noggrant som möjligt på följande kvantitativa frågor. Om ditt svar är en uppskattning, kryssa dessutom för rutan "Svaret är en uppskattning". Du kan svara **antingen i procent eller kilometer**.

Kombinerade cykelvägar och gångbanor *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
- Jag vet inte

Cykelvägar *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
 Jag vet inte

Cykelfält *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
 Jag vet inte

Cykelgator *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
 Jag vet inte

Byvägar eller 2-1-vägar *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
 Jag vet inte

Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad väg *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
 Jag vet inte

50. Hur stor andel av cykeltrafiklederna i er kommun är...

Svara så noggrant som möjligt på följande kvantitativa frågor. Om ditt svar är en uppskattning, kryssa dessutom för rutan "Svaret är en uppskattning". Du kan svara **antingen i procent eller kilometer**.

Upplysta (gatu- eller separat belysning) *

Procent (%) _____

- Svaret är en uppskattning
 Jag vet inte

Omfattade av prioriterat vinterunderhåll *

Procent (%) _____

Svaret är en uppskattning

Jag vet inte

asfalterade *

Procent (%) _____

Svaret är en uppskattning

Jag vet inte

andra än asfalterade *

Procent (%) _____

Svaret är en uppskattning

Jag vet inte

tillåtna för mopeder *

Procent (%) _____

Svaret är en uppskattning

Jag vet inte

Byggande, underhåll och investering i leder för cykeltrafik

I den här enkäten:

Med cykelleder avses följande arrangemang:

- Cykelvägar (separerade med vägmarkering eller motsvarande från motorfordon och gångtrafik)
- Cykelfält
- Cykelgator
- Kombinerade cykelvägar och gångbanor
- Byvägar eller 2-1-vägar
- Dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad väg

Med cykeltrafknät avses alla leder som cyklister använder, dvs. gator och vägar, separata cykelvägar samt vid behov parkkorridorer och motsvarande.

51. Hur många kilometer cykelleder har det sammanlagt byggts i er kommun åren 2018–2022?

Talet kan innehålla förbättringar av kvaliteten på cykeltrafiklederna (t.ex. breddning och avskiljande).

Byggt i det kommunala gatunätet (km) *

Svar i kilometer (km) _____

- Svaret är en uppskattning
- Jag vet inte

Byggt i det statliga gatunätet (km) *

Svar i kilometer (km) _____

- Svaret är en uppskattning
- Jag vet inte

52. Vi granskar fortfarande de gångna fem åren (2018–2022): Hur mycket, i euro, har det i er kommun:

investerats i förhållanden för cykeltrafik (investerings ekonomi) *

Svar i euro (€) _____

- Svaret är en uppskattning
- Inga medel har investerats/förbrukats
- Jag vet inte

använts anslag för underhåll av cykeltrafikleder (drifts ekonomi) *

Svar i euro (€) _____

- Svaret är en uppskattning
- Inga medel har investerats/förbrukats
- Jag vet inte

investerats i eller använts anslag för främjande av eller marknadsföring av cykling? *

Svar i euro (€) _____

- Svaret är en uppskattning
- Inga medel har investerats/förbrukats
- Jag vet inte

Tack för era svar så här långt. Berätta ännu om ni vill med egna ord, vilka ni upplever är de viktigaste metoderna för att främja cykeltrafiken. Under Fritt för kommentarer kan ni också lämna respons på enkäten, önskemål till aktörer som främjar cykling eller berätta mer om förhållandena för eller främjandet av cykling i er kommun.

Övriga frågor

53. Vad upplever du eller ni som de viktigaste sätten att främja cykeltrafiken?

54. Fritt för kommentarer

Att svara på följande frågor är frivilligt och de är inte en del av den egentliga enkäten. När rapporten över enkäten är klar kan vi sända er information om att undersökningen är publicerad till den e-post ni angett. Ni kan dessutom meddela om ni är intresserade av att ansluta er som medlemmar i Pyöräilykuntien verkosto ry:n (läs mer www.poljin.fi).

55. Vill du få information om publiceringen av rapporten per e-post? *

- Ja, jag lämnar min e-postadress nedan
- Nej

56. Är er kommun intresserad av att bli medlem i Pyöräilykuntien verkosto ry?

Hemsida: www.poljin.fi

- Ja, jag lämnar min e-postadress nedan
- Inte den här gången
- Vi är redan medlemmar

57. Kontaktuppgifter

E-post:

Kom ännu ihåg att skicka dina svar. Tack för att du svarade!!

Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisut.



Avoimet julkaisumme tekevät tunnetuksi
Jamkin laajaa ja monialaista
opetus-, tutkimus- ja kehittämistyötä.

▶ jamk.fi/julkaisut

jamk | Jyväskylän
ammattikorkeakoulu



Jyväskylän ammattikorkeakoulu

PL 207, 40101 Jyväskylä
Rajakatu 35,
40200 Jyväskylä
Puh. +358 20 743 8100
Fax. +358 14 449 9694

jamk.fi

Jamkin julkaisut tutkittua tietoa sinulle.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 -selvitys kuvaa kuntien pyöräliikenteen olosuhteiden ja edistämisen tilaa sekä trendiä. Selvitys perustuu kyselyyn, johon saatiin vastaukset 127 kunnasta eri puolelta Suomea. Selvityksessä tarkastellaan myös muutoksia vuosien 2010, 2018 ja 2023 kyselyaineistojen välillä. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 -selvityksen perusteella pyöräliikenteen potentiaali on tunnistettu. Pyöräilyn edistämistyö ja toimenpiteet ovat vakiintuneet suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa, ja viime vuosina edistämistyö on saavuttanut yhä pienemmät kunnat. Selvityksessä annetaan myös suosituksia pyöräilyn olosuhteiden edistämiseksi.

Jyväskylän ammattikorkeakoulun Likesin toteuttaman selvityksen yhteistyökumppaneina ovat Pyöräilykuntien verkosto, liikenne- ja viestintävirasto Traficom, liikenne- ja viestintäministeriö, Kuntaliitto sekä Väylävirasto. Selvityksen on rahoittanut opetus- ja kulttuuriministeriön liikunnan vastuualue.

ISBN 978-951-830-730-6

jamk