

This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.

Author(s): Turunen, Marianne

Title: Pyöräilyn olosuhteet kohentuvat eri puolilla Suomea

Year: 2024

Copyright: © Liikuntatieteellinen seura 2024

Rights: In Copyright

Rights url: <http://rightsstatements.org/page/InC/1.0/?language=en>

Please cite the original version:

Turunen, M. (2024). Pyöräilyn olosuhteet kohentuvat eri puolilla Suomea. *Liikunta & tiede* 61(2), 45–48.

MARIANNE TURUNEN, TtM

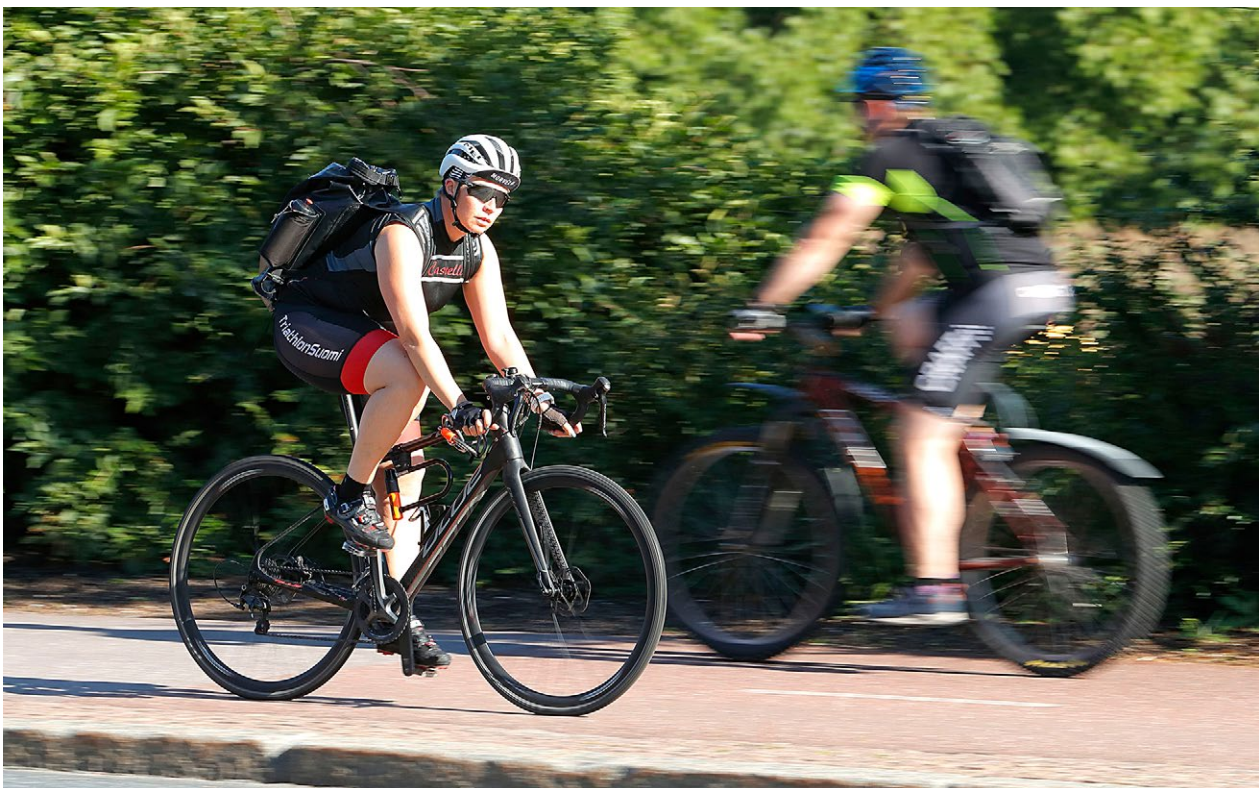
tutkija

Likes, Jyväskylän ammattikorkeakoulu

marianne.turunen@jamk.fi

Pyöräilyn olosuhteet kohentuvat eri puolilla Suomea

Pyöräiliikenteen lisääminen on noussut poliittiseksi tavoitteeksi entistä useammin myös pienissä kunnissa. Järjestelmällisintä työ on suurissa kaupungeissa.



Kuva: Antero Aaltonen

PYÖRÄILIKENTEEN EDISTÄMISESSÄ KOROSTETAAN olevan potentiaalia erityisesti tiiviisti rakennetuilla kaupunkiseuduilla. Harvaan asutuilla alueilla henkilöauto on monen työmatkalla ainoa mahdollinen kulkutapa. Lisäksi ikärakenne on pienissä kunnissa usein kallellaan ikääntyneeseen väestöön. Koululaisistakin iso osa käyttää koulukuljetuksia. Tällaisilla alueilla aina-kaan aktiivisten työ- ja koulumatkojen lisääminen ei ymmärrettävästi ole kehittämisen painopiste.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 -selvityksen mukaan yhä useammat pienetkin kunnat ovat kuitenkin panostaneet omista lähtökohdistaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Pyöräilyn edistämishjelmien osana toteutettujen vaaranpaikka-

kartoitusten ja asukaskyselyjen avulla kunnat ovat voineet valita resurssien kohdentamiskohteita. Valtion jakamat kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valtionavustukset ja investointituet ovat tuoneet tarvittavaa resurssia.

Yli puolessa (54 %) vastanneista pienistä kunnista oli panostettu ja panostetaan vastaajien mukaan jatkossakin pyörämatkailun edistämiseen. Useat matkailukeskukset sijaitsevat juuri pienissä kunnissa ja pyörämatkailun sekä vapaa-ajan pyöräilyn edistäminen on niissä erityinen mahdollisuus. Samalla, kun maastopyöräilyreitit, talvipyöräilypolut ja vuokrauspalvelut kasvattavat matkailuvolyymia, tuovat ne mahdollisuuksia kuntalaisten liikkumiselle.

Kävely ja pyöräily ovat liikunnan ja liikkumisen edistämisessä vahvasti sektorirajat ylittävä ilmiö. Niiden edistämistä koordinoi liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). LVM:n tehtäväalueet kattavat liikenneasiat laajasti, mikä tarkoittaa sitä, että aktiivisen liikkumisen painotukset voivat vaihdella hallituskausittain. Painotusvalinnoissa mahdollinen auto liikenteen priorisointi hidastaa pyöräilyn kasvutavoitteiden saavuttamista. Myöskään pelkästään juhlapuheissa näkyvä tahtotila ei todellisuudessa vie asioita eteenpäin. Tämän vuoksi myös meidän, joiden strategisena painopisteenä on aktiivinen arki vuodesta toiseen, on hyvä pitää aktiivisten kulkutapojen edistäminen tavoitteenamme.

Päämääränä aktiivisten kulkutapojen osuuden kasvu

Suomessa oltiin ennen autoistumista tilanteessa, jossa aktiiviset kulkutavat hallitsivat katukuvaa. Autojen yleistyessä 1950-luvusta eteenpäin olosuhteet muuttuivat etenkin kaupungeissa: moottoroitu liikenne sekä sen vaatima pysäköinti valtasivat tilaa ja asumista keskitettiin keskustoihin kauemmas lähiöihin. Muutos ei ollut sattumaa, vaan autojen määrän kasvua tuettiin tietoisesti. (Männistö-Funk 2020.)

Nykyisin autokeskeisestä liikennejärjestelmästä pyritään ainakin tavoitetasolla kohti kestävästi liikkumisen järjestelmää (Valtioneuvosto 2022). Kansallisten ja kansainvälisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudelle asetettiin vuonna 2016 tavoitteeksi 30 prosentin kasvu vuoteen 2030 mennessä (TEM 2017). Päämääränä on myös, että henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla (LVM 2021).

Kunnianhimoisista kirjauksista huolimatta kulkutapojen jakaumassa ei ole vielä tapahtunut selviä muutoksia. Vuonna 2021 alle viiden kilometrin kotimaan matkoilla henkilöautolla kuljettujen matkojen osuus oli edelleen korkea – 43 prosenttia (Traficom 2023). Tämän pituisilla matkoilla erityisesti pyöräilymäärien lisäämisessä olisi potentiaalia. Kehitysmahdollisuudet ovat kuitenkin olemassa, sillä tuoreen selvitystiedon mukaan pyöräilyn olosuhteita on ryhdytty edistämään laajasti vasta viime vuosina. Kun suomalaisilta on kysytty, mikä saisi heidät pyöräilemään enemmän lyhyillä matkoilla, yleisin vastaus on ”paremmat olosuhteet” (Taloustutkimus 2017).

Vuoden 2023 selvitykseen osallistuneet kunnat

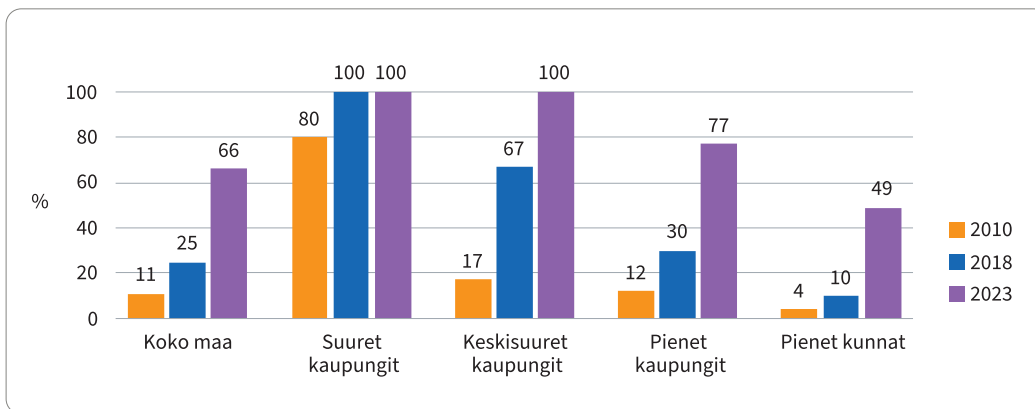
- Suuret kaupungit: yli 150 000 asukasta, n = 6.
- Keskisuuret kaupungit: 50 000–150 000 asukasta, n = 15.
- Pienet kaupungit: 10 000–49 999 asukasta, n = 37.
- Pienet kunnat: alle 10 000 asukasta, n = 69.
- Koko maa, n = 127, 43 prosenttia Manner-Suomen kunnista

Pyöräilyn olosuhteiden selvitystyö 2010–2023

JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN LIKESIN tekemässä *Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023* -selvityksessä tarkasteltiin kuntien pyöräiliikenteen olosuhteiden ja edistämisen tilaa sekä kehitystä. Kuntien pyöräilyasioista vastaaville henkilöille ja työryhmille kohdennettu kyselytutkimus toteutettiin keväällä 2023 kolmatta kertaa. Aiemmat selvitykset tehtiin vuosina 2010 ja 2018.

Likes toteutti selvityksen OKM:n rahoittamana yhteistyössä Pyöräilykuntien verkoston, liikenne- ja viestintävirasto Traficom, liikenne- ja viestintäministeriön, Kuntaliiton ja Väyläviraston kanssa. Tuloksena syntyi valtakunnallinen tilannekuva kuntien pyöräilyn edistämisestä, olosuhteista ja kehitystrendeistä. Vuonna 2018 selvitys oli osa valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman toimenpiteitä, ja vuoden 2023 selvitys toteutettiin palvelemaan muun muassa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman päivitystyötä.

Selvitykseen osallistui yhteensä 127 kuntaa (43 % Manner-Suomen kunnista), joiden joukossa olivat kaikki yli 50 000 asukkaan kaupungit ja 39 prosenttia pienemmistä kaupungeista ja kunnista. Kuntien vastauksia tarkasteltiin analyysivaiheessa neljässä kunta- luokassa väestömäärien mukaan.



Kuvio 1. Pyöräilyn edistämisohjelmien, -strategioiden tai muiden vastaavien suunnitelmien olemassaolo eri kokoisissa kunnissa vuosina 2010 (n = 138), 2018 (n = 147) ja 2023 (n = 127). *Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023* -selvitys.



Pyöräilykuntien verkoston toimintasuosituksia valtiolle ja kunnille

Yhteinen suositus valtiolle ja kunnille

- Turvataan pitkäjänteinen ja riittävä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitus.

Suosituksat valtiolle

- Jatketaan kuntien pyöräilyn edistämishojelmien laadinnan ja päivittämisen tukemista siihen varatulla erillismäärärahalla vuosittain.
- Valtion ja kuntien yhteistä kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa jatketaan siten, että valtio investoi kuntiin vähintään 30 miljoonaa euroa vuodessa.
- **Petteri Orpon** hallituksen ohjelman mukaisesti päivitetään Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma.
- Valtakunnallista pyöräiliikenteen suunnitteluohjetta päivitetään 2024–2026. Ohjeesta puuttuu mm. pienten maalaismaisten kuntien näkökulman riittävä huomiointi.
- EU-komission suosituksen (2023) mukaisesti kehitetään pyöräilydatan keruuta, investointin mukaan lukien.

Suosituksat kunnille

- Jatketaan pyöräilyn edistämishojelmien laatimista ja varmistetaan resurssit niiden toteutukseen.
- Käsitellään pyöräilyasioita poikkihallinnollisissa työryhmissä.
- Parannetaan tiedonkulkua sekä poikkihallinnollisten työryhmien sisällä että työryhmissä ulospäin. Suurimmissa kaupungeissa erillinen pyöräiliikenteen (ja jalankulun) poikkihallinnollinen työryhmä voi olla tarpeen.
- Kiinnitetään erityishuomiota keskeisiin koulureitteihin, ja varmistetaan niiden turvallisuus ja priorisoidaan näiden reittien talvikunnossapitoa.
- Investoidaan pyöräilyinfrastruktuurin kehittämiseen ja parantamiseen. Tavoitteena on 20 prosenttia kaikista liikenneinvestoinneista kävelyn ja pyöräilyn.
- Kehitetään pyöräilydatan keruuta myös kunnissa.

Edistämishojelmat parantavat suunnitelmallisuutta

Pyöräilyn edistämishojelmat ovat kuntien tai seutujen kirjattuja suunnitelmia, jotka pohjautuvat usein erilaisiin strategioihin. Ohjelmat toteutetaan joko yhdistettynä kävelyn edistämisen kanssa, erikseen tai osana esimerkiksi viisaan liikkumisen suunnitelmaa. Ne ovat osoitus sitoutumisesta ja halusta edistää aktiivista liikkumista. Ohjelmat ovat yleistyneet vuosina 2010–2023 (kuvio 1). Niitä on alettu tehdä myös yhä pienemmissä kunnissa. Valtio on tukenut kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmien laadintaa vuodesta 2021 lähtien. Suuri osa avustuksista on myönnetty alle 50 000 asukkaan kuntiin, mikä on todennäköisesti ollut vauhdittamassa ohjelmien yleistymistä.

Vuonna 2018 saatiin alustavia viitteitä siitä, että pyöräilyn edistämishojelmien, -strategioiden tai suunnitelmien olemassaolo olisi yhteydessä kuntien pyöräilyn edistämisen olosuhteiden parantamistoimiin. Vuonna 2023 pyöräilyn edistämishojelmien yhteyksiä tarkasteltiin uudelleen. Tällä kertaa kohteena olivat myös pienten kuntien ja kaupunkien toimenpiteet, sillä näissä luokissa oli riittävästi kuntia, joissa oli laadittu vaihtelevasti pyöräilyn edistämishojelmia.

Kuntakohtaiset pyöräilyn edistämishojelmat olivat yhteydessä muun muassa pyöräiliikenteen suunnitteluohjeen hyödyntämiseen väylien suunnittelussa ($\chi^2(1) = 23,3$; $p < 0,001$), koulumatkapyöräilyn olosuhteiden kartoittamiseen ($\chi^2(1) = 11,4$; $p = 0,001$) ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittämiseen ($\chi^2(1) = 6,1$; $p = 0,014$). Edistämishojelmat lisäsivät siis pyöräilyn edistämisen suunnitelmallisuutta ja tietoperusteisuutta.

Yhteyttä edistämishojelmien ja kehittämistoimien välillä ei löytynyt seudullisten edistämishojelmien osalta. Tulosta saattoi selittää seudullisten edistämishojelmien tuoreus (67 % päivitetty 2022–2023) tai vähäinen poliittinen painoarvo: 41 prosenttia ei ollut hyväksytty kunnissa valtuustossa, hallituksessa tai lautakunnassa. Kuntakohtaisista edistämishojelmista 80 prosenttia oli hyväksynyt vähintään yksi kunnallinen toimielin. Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelmassa todetaan, että valtuustotason hyväksyntä on ratkaiseva ohjelmien vaikuttavuuden kannalta (LVM 2018).

Edistämistyö määrätietoista – ei kuitenkaan etusijalla

Pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä autoilun rajoittaminen on poliittisesti arka aihe, joka on tunnistettu aktiivisten kulkutapojen johdonmukaisen edistämisen edellytykseksi etenkin kaupungeissa (Paloniemi ym. 2023). Vuoden 2023 olosuhdeselvityksessä esitettiin väittämä ”pyöräiliikennettä priorisoidaan kunnassa suhteessa yksityisautoiluun”. Vain 15 prosenttia vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä. Vain yksi vastaaja oli täysin samaa mieltä väittämän kanssa. Tätä ei nähty ristiriitaisena pyöräilyn määrätietoisen edistämisen kanssa. Puolet (50 %) vastaajista oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä, että ”pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti ja määrätietoisesti kunnassa”. Osan oma mielipide oli, että autoilua olisi rajoitettava pyöräilyn edistämiseksi.

”Eniten pyöräilyn suosioon vaikuttavat kulttuurilliset, asenteisiin liittyvät tekijät. Ne ovat syvällä, eivätkä muutu radikaalisti yhden sukupolven aikana. Asenteisiin voidaan kyllä vai-

kuttaa. Kampanjat ja tempaukset auttavat pitämään asiaa esillä, mutta suurimmat vaikutukset asenteisiin tulevat infra-
ta; Millaista signaalia ympäristö antaa, miten eri liikkumis-
muotoja ohjataan tiettyihin ratkaisuihin fyysisin keinoin. Vi-
suaalinen ohjaus on oleellista. Pyöräilyn kannalta katkoton ja
tökkimätön matkanteko on tärkeintä eli epäjatkuvuuskohtien
vähentäminen/poistaminen. Mitenkään ei päästä myöskään sii-
tä tosiasiaa ohi, että pyöräilyn priorisoiminen autoliikenteen
kustannuksella on avaintekijä, esim. auton ohjaamista kierto-
tielle tai autojen nopeuden laskemista.” – Vastaja noin 20 000
asukkaan kunnasta

Eri-ikäisten kuntalaisten pyöräilyn edellytyksiin liitty-
viä asioita käsitellään kunnissa useilla palvelualueilla, teh-
tiin työtä suunnitelmallisesti yhdessä tai ei. Mukana ovat
myös naapurikunnat, kolmas sektori ja ELY-keskukset. Kun-
nista 75 prosenttia käsiteli pyöräilyasioita säännöllises-
ti jossain poikkihallinnollisessa työryhmässä. Työryhmät
eivät pääsääntöisesti keskittyneet aktiivisiin kulkutapo-
ihin tai kestäväan liikkumiseen, vaan olivat laajateemai-
sia liikennetyöryhmiä (90 %), jotka käsitelivät esimerkiksi
liikenneturvallisuutta.

Pyöräiliikenteen edistämisen vastuuhenkilö oli nimetty
vajaassa neljäosassa (23 %) kunnista. Vastuuhenkilöt olivat
yleistyneet vuodesta 2018 vuoteen 2023 suurten, keskisuur-
ten ja pienten kaupunkien kuntaluokissa 21–24 prosenttil-
la. Suurin osa vastuuhenkilöistä teki pyöräiliikenteen edistä-
mistä muun työn ohessa. Vaikka vastuunjako on kehittynyt
ja aktiivisen liikkumisen asiaa pidettiin monissa kunnissa
esillä, tulokset herättivät kysymyksiä. Onko kaikissa kun-
nissa määrätty vastuutahot pyöräilyn edistämishjelmien
toteutuksen seurantaan? Onko laajateemaisilla työryhmillä
riittävästi aikaa edistää pyöräilyasioita?

Datankeruuta ja seuranta tulisi tukea hanakammin

Pienissä kunnissa merkittävä osuus pyöräiliikenteen väylien
ylläpitovastuusta oli ELY-keskuksilla. Pääsääntöisesti mitä
pienempi kunta, sitä pienemmästä osasta pyöräiliikenteen
väylistä se vastasi itse (pienet kunnat 62 %, suuret kaupun-
git 93 % väylistä). Pyöräiliikenteen väylätyyppien erot vaihte-
livat yllättävän vähän erikokoisissa kunnissa. Yhdistettyjen
jalankulun ja pyöräiliikenteen väylien osuus oli kaiken ko-
koisissa kuntaluokissa yli 90 prosenttia (keskimäärin 93 %).

Pyöräilyn ja jalankulun erottelu on lähtökohta ja suositus
sekä jalankulun että pyöräiliikenteen suunnitteluohjeissa.
”Kevyestä liikenteestä” ei enää liikennesuunnittelussa tai
uudistetussa tieliikennelaissa puhuta. Kunnista yli puolet
(57 %) oli hyödyntänyt Väyläviraston (2020) *Pyöräiliikenteen
suunnittelu* -ohjetta pyöräiliikenteen väylien laadun paranta-
misessa tai rakentamisessa. Ohjetta käytettiin vaihtelevas-
ti, esimerkiksi vain pääreitien laadun parannuksissa tai ta-
voiteratkaisuja yksinkertaistaen.

Kunnista vain osa vastasi kysymyksiin pyöräiliikenteen
olosuhteisiin käytetyistä investoinneista (n = 59) ja kun-
nossapitomäärärahoista (n = 44). Näiden vastausten perus-
teella pyöräiliikenteen investointeihin käytettiin asukasta
kohden keskimäärin 13,5 euroa ja kunnossapitoon 3,7 eu-
roa vuodessa. Tulos on ECF:n (European Cycling Federation)
suositusten mukaan melko hyvä, sillä järjestön mu-
kaan edistämistoimia aloittavalle kunnalle hyvä tavoitetaso

on asukasta kohden 10 euroa ja edistyneemmälle kunnalle
15–25 euroa vuodessa (ECF 2017). Vastaukset saattoivat kui-
tenkin painottua pyöräilyyn enemmän panostaneisiin kun-
tiin tai laskelmat olla yliarvioituja.

Pyöräiliikenteen väyläkustannusten osuutta ei ole kun-
nissa mahdollisesti eroteltu laajemmista rakennushank-
keista, jolloin pyöräilyn tiedossa oleva kustannusosuus
perustuu parhaimmillaankin arvioon. Näidenkin tietojen
saanti oli joissakin kunnissa niin hankalaa, ettei siihen ha-
luttu käyttää aikaa. Pyöräilyn olosuhteiden valtakunnallisen
arvioinnin esteenä ovat datan keräämisen puutteet.

Tällä hetkellä kattavimmat numerotiedot saadaan pyö-
räiliikenteen onnettomuuksista. Suuret ja keskisuuret kau-
pungit hyötyvät valtakunnallisen henkilöliikennetutki-
muksen aineistoista, mutta pienemmät kunnat joutuvat
turvautumaan omiin tiedonkeruihinsa, jotka eivät ole kes-
kenään vertailukelpoisia. Pyöräilytilastointia tulisi kehittää
myös Euroopan komission julistuksen (2023) mukaan niin
paikallisella, kansallisella kuin EU:n tasolla. ♦

► **Turunen, M. (toim.)** 2023. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa
2023. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 332. Jyväskylän
ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-830-730-6>

LÄHTEET

European Commission. 2023. European Declaration on Cycling. A
Commission proposal of a European Declaration on Cycling to the
European Parliament and the Council. 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. https://ecf.com/eu_cycling_strategy

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). 2021. Fossiilittoman liikenteen
tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvi-
huonepäästöjen vähentämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 2021:15. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-588-0>

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). 2018. Kävelyn ja pyöräilyn
edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1>

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). 2023. Henkilöliikenne-
tutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja
selvityksiä 1/2023. <https://www.traficom.fi/fi/julkaisut/henkilöliikennetutkimus-2021-suomalaisten-liikkuminen>

Männistö-Funk, T. 2020. Liikuntaympäristönä koko kaupunki. Liikunta
& Tiede (57) 4/2020, 32–34.

**Paloniemi, R., Tuominen, A., Ahokas, I., Heikinheimo, V., Helminen,
V., Karjalainen L., Lindholm, M., Lyytimäki, J., Sundqvist, H., Tapio,
P. & Tiitu, M.** 2023. Lisää aktiivista liikkumista arkeen: Suomi hyötyy
autoilun vähentämisestä. STYLE-politiikkasuositus 1/2023. Turun
yliopisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-585-3>

Taloustutkimus. 2017. Pyöräilykansa suomalaiset 2017. Pyöräiliitto ja
Pyöräilykuntien verkosto. <https://pyoraliiitto.fi/wp-content/uploads/pyoralilykansa-suomalaiset-040517-final.pdf>

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM). 2017. Valtioneuvoston selonteko
kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja
elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-190-6>

Valtioneuvosto. 2022. Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen
ilmasto- ja energiastrategia. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja:
2022:53. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-811-0>

Väylävirasto. 2020. Pyöräiliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita
18/2020. https://ava.vaylapiivi.fi/ava/Julkaisu/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf