
**KESTÄVÄN LIIKKUMISEN ASEMA KUNTIEN
POLIITTISESSA PÄÄTÖKSENTEOSSA**



Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Teknologiaosaamisen johtaminen

Visamäki, syksy 2017

Tapio Kinnunen

Tapio Kinnunen



VISAMÄKI

Teknologiaosaamisen johtaminen

Tekijä	Tapio Kinnunen	Vuosi 2017
Työn nimi	Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa	

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa selvitettiin vastauksia kolmeen tutkimuskysymykseen: millaisia kestävään liikkumiseen liittyviä tai keskittyviä suunnitelmia kunnissa tehdään; millaista vuoropuhelua kestävästä liikkumisesta käydään kuntien luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja sidosryhmien kesken; sekä mitkä tekijät vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti kestävään liikkumisen suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen. Tutkimuksen toimeksiantajia ovat Liikennevirasto, ympäristöministeriö, MAL-verkosto, Varsinais-Suomen liitto, Helsingin kaupunki ja Strafica Oy. Toimeksiantajien edustajat ovat muodostaneet yhdessä Kuntaliiton edustajan kanssa työn ohjausryhmän.

Työn teoreettisessa viitekehyksessä käytiin läpi kuntien hallinnollista ja poliittista organisaatiota, kuntien päätöksenteon eri näkökulmia sekä valikoituja poliittisen päätöksenteon teorioita. Nämä teoriat ovat jaksottaisen tasapainon malli, polkuriippuvuus, moniulottuvuuskehys, koalitiot politiikan tekijöinä sekä politiikan muutoksen tarina. Tutkimus tehtiin kirjallisuuskatsauksena sekä kuuteen case-kuntaan (Helsinki, Turku, Joensuu, Vaasa, Rovaniemi ja Kangasala) tehdyn empiirisen tutkimuksen avulla. Tutkimuksessa haastateltiin viranhaltijoita, tehtiin kysely luottamushenkilöille sekä selvitettiin tilastollisia taustamuuttujia kustakin kunnasta.

Tutkimuksen perusteella kestävään liikkumisen sisällyttäminen kuntastrategiaan tai oman kestävään liikkumisen strategisen ohjelman laatiminen ovat tärkeimpiä ja vaikuttavimpia tapoja edistää kestävää liikkumista kunnissa. Suurimpina esteinä koettiin resurssien niukkuus, mutta energia- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden, kaupungistumisen ja teknologian kehittämisen nähtiin vauhdittavan kestävään liikkumisen kilpailukykyä.

Työssä esiteltiin myös toimenpiteitä, joiden avulla voidaan lisätä kestävään liikkumisen suunnitelmien hyväksyttävyyttä. Tällaisia ovat mm. avoimen vuorovaikutuksen lisääminen, osallisuuden lisääminen, seudullisen yhteistyön parantaminen, ihmiskeskeinen liikennesuunnittelu ja suunnitelman sitominen strategiaan linjauksiin.

Avainsanat kestävä kehitys, liikennesuunnittelu, poliittinen päätöksenteko

Sivut 153 s. + liitteet 14 s.

VISAMÄKI

Management of Technology Competence

Author	Tapio Kinnunen	Year 2017
Subject of Master's thesis	The Status of Sustainable Mobility in Municipal Policy Making	

ABSTRACT

This study was conducted to seek answers to three research questions: what sorts of plans regarding sustainable mobility are prepared in Finnish municipalities; what kind of dialogue are the municipal councillors, officials and stakeholders having on sustainable mobility; which factors have a positive or negative impact on the political acceptability of said plans. The Finnish Transport Agency, Ministry of the Environment, LHT Network, Regional Council of Southwest Finland, City of Helsinki and Strafica Ltd. were the clients of the study.

The theoretical framework of the study consisted of a cross-section of municipalities' administrative and political organisations, different aspects of municipal decision-making and few chosen theories of policy making. The theories were Punctuated-Equilibrium Theory, Path Dependency Framework, Multiple Streams Approach, Advocacy Coalition Framework and Narrative Policy Framework. The study consisted of a literary research and an empirical study conducted on six case municipalities (Helsinki, Turku, Joensuu, Vaasa, Rovaniemi and Kangasala). The empirical study had three sections, wherein municipal officials were interviewed, a survey was made for the councillors and statistical properties of the municipalities were reviewed.

The study suggests that including sustainable mobility in the municipal strategy or creating a sustainable mobility plan are the most effective ways of furthering the state of sustainable mobility. The lack of resources is seen as the greatest obstacle in the work, but, on the other hand, energy and climate objectives, urbanization and technological advancements were seen as the most accelerating trends in making sustainable mobility thrive.

The study presents a few means to make sustainable mobility plans more acceptable in political decision-making processes, such as promoting open dialogue and involvement, regional cooperation and human-focused traffic planning, and also binding the mobility plans to municipal strategies.

Keywords sustainable development, traffic planning, policy making

Pages 153 p. + appendices 14 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	KESTÄVÄ LIIKKUMINEN.....	2
2.1.	Määritelmiä	2
2.1.1.	Kestävä kehitys.....	2
2.1.2.	Kestävä liikkuminen ja liikkumisen ohjaus.....	2
2.2.	Kestävän liikkumisen suunnitelmat	4
2.2.1.	Suunnittelun tasot ja laatijat	4
2.2.2.	Valtakunnalliset strategiat	7
2.2.3.	Liikennejärjestelmäsuunnitelmat.....	10
2.2.4.	Liikenneturvallisuussuunnitelmat.....	13
2.2.5.	Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmat.....	16
2.2.6.	Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat	19
2.2.7.	Joukkoliikenteen suunnitelmat	20
2.2.8.	Maankäytön suunnitelmat	22
2.2.9.	Yhdyskuntatekniset suunnitelmat.....	24
2.2.10.	Muut suunnitelmat.....	24
2.2.11.	Yhteenvedo.....	25
3	TEOREETTINEN VIITEKEHYS.....	27
3.1.	Kunnat	27
3.1.1.	Tehtävät	27
3.1.2.	Organisaatio.....	28
3.2.	Kuntapolitiikka.....	31
3.2.1.	Päätöksenteko	31
3.2.2.	Kuntalaisten osallistuminen.....	34
3.2.3.	Intressiryhmät	36
3.2.4.	Media.....	38
3.3.	Poliittisen päätöksenteon teoriat.....	39
3.3.1.	Liikennepolitiikka.....	39
3.3.2.	Vaiheittaisen tasapainon malli.....	41
3.3.3.	Polkuriippuvuus.....	42
3.3.4.	Moniulottuvuuskehys	43
3.3.5.	Koalitiot politiikan tekijöinä.....	44
3.3.6.	Politiikan muutoksen tarina.....	45
4	TUTKIMUSMENETELMÄT	46
4.1.	Yleistä.....	46
4.2.	Taustatutkimus	48
4.3.	Haastattelututkimus.....	51
4.4.	Kyselytutkimus.....	54
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS	62
5.1.	Tutkimuskunnat.....	62
5.2.	Taustatutkimuksen tulokset.....	66
5.3.	Haastattelututkimuksen tulokset	71

5.3.1.	Haastatteluiden toteuttaminen	71
5.3.2.	Helsinki.....	71
5.3.3.	Turku	73
5.3.4.	Joensuu	75
5.3.5.	Vaasa	77
5.3.6.	Rovaniemi.....	79
5.3.7.	Kangasala	81
5.3.8.	Haastattelujen yhteenveto.....	83
5.4.	Kyselytutkimuksen tulokset	89
5.4.1.	Kyselyiden toteuttaminen	89
5.4.2.	Taustakysymykset	93
5.4.3.	Arvomaailmakysymykset	96
5.4.4.	Liikennepoliittiset kysymykset.....	100
5.4.5.	Kuntakohtaiset kysymykset.....	114
5.5.	Tulosten yhteenveto ja kuntakortit.....	120
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	128
6.1.	Yhteenveto toteutetusta tutkimuksesta.....	128
6.2.	Vastaukset tutkimuskysymyksiin.....	129
6.2.1.	Ensimmäinen tutkimuskysymys	129
6.2.2.	Toinen tutkimuskysymys.....	130
6.2.3.	Kolmas tutkimuskysymys	131
6.3.	Tutkimuksen ja tulosten arviointi.....	135
6.4.	Suosituksset	137
	LÄHTEET	139
	HAASTATTELUT	153
Liite 1	Lista pää- ja apukysymyksistä	
Liite 2	Taustatutkimuksen tilastot	
Liite 3	Helsingin haastatteluiden tiivistelmä	
Liite 4	Turun haastattelun tiivistelmä	
Liite 5	Joensuun haastattelun tiivistelmä	
Liite 6	Vaasan haastattelun tiivistelmä	
Liite 7	Rovaniemen haastattelun tiivistelmä	
Liite 8	Kangasalan haastattelun tiivistelmä	

1 JOHDANTO

Suomessa on viime vuosina toteutettu paljon erilaisia kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistä tai kehittämissuunnitelmia, joiden yhteisenä päämääränä on lisätä kyseisten kulkumuotojen osuutta ihmisten matkoista. Toisinaan nämä suunnitelmat rajoittavat yksityisautoilua tai heikentävät sen asemaa liikennejärjestelmässä, mikä aiheuttaa usein voimakkaita vastareaktioita. Osa suunnitelmista käsittelee pelkkää tie- tai katutekniikkaa ja rakenteellisia ratkaisuja, osa ottaa kantaa yhdyskuntarakenteeseen tai palveluiden sijoittumiseen ja osa esittää erityisesti viestintään, kasvatukseen, markkinointiin ja tiedottamiseen liittyviä keinoja. Monet näistä suunnitelmista etenevät kunnissa viranhaltijoilta poliittiseen päätöksentekoon saakka.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, mitä kestäväällä liikkumisella tarkoitetaan eri kunnissa ja millaisia suunnitelmia sen edistämiseksi on laadittu, miten suunnitelmia käsitellään poliitikoiden ja muiden sidosryhmien kanssa sekä mitkä asiat vaikuttavat suunnitelmien hyväksyttävyyteen. Tutkimus tehdään kuuteen tapauskohteeksi valittavaan kuntaan, jotka ovat Helsinki, Turku, Joensuu, Vaasa, Rovaniemi ja Kangasala. Kaikissa kunnissa on laadittu keskenään hieman erityyppisiä kestävästä liikkumisesta edistämissuunnitelmia ja ne ovat maantieteellisesti erillään sekä useilta ominaisuuksiltaan varsin erilaisia. Tutkimusmenetelminä käytetään haastattelu- ja kyselytutkimuksia sekä tilastollista taustatutkimusta.

Tärkeimmät tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaisia kestävästä liikkumisesta liittyviä tai keskittyviä suunnitelmia kunnissa tehdään?
2. Millaista vuoropuhelua kestävästä liikkumisesta käydään kuntien luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja sidosryhmien kesken?
3. Mitkä tekijät vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti kestävästä liikkumisesta suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen?

2 KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

2.1. Määritelmiä

2.1.1. Kestävä kehitys

Termi 'kestävä liikkuminen' pohjautuu kestävän kehityksen käsitteeseen, jonka kehitti Gro Harlem Brundtlandin johtama komissio Yhdistyneille kansakunnille vuonna 1987. Kestävä kehitys määriteltiin silloin kehitykseksi, joka tyydyttää nykyisen yhteiskunnan tarpeet vaarantamatta tulevien sukupolvien mahdollisuutta tyydyttää tarpeensa. Suomen kestävän kehityksen toimikunnan mukaan kestävä kehitys on maailmanlaajuisesti, alueellisesti ja paikallisesti tapahtuvaa jatkuvaa ja ohjattua yhteiskunnallista muutosta, jonka päämääränä on turvata nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet. Kestävälle kehitykselle voidaan määritellä kolme ulottuvuutta: ekologisesti kestävä kehitys, yhteiskunnallisesti oikeudenmukainen kehitys ja ihmisen henkisesti uudistuva kehitys. (WCED 1987, 16; Malaska 1994, 3.)

Kestävä kehitys kattaa kaikki yhteiskunnallisen toiminnan osa-alueet, minkä vuoksi se on mukana monenlaisessa lainsäädännössä. Aiemman kuntalain (365/1995) 1 § mukaan ”kunta pyrkii edistämään asukkaidensa hyvinvointia ja kestävää kehitystä alueellaan”. Vuoden 2016 alusta voimaan tulleen uuden kuntalain (410/2015) 1 § sanamuoto on muuttunut siten, että ”kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävällä tavalla.” Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 1 § sanotaan, että ”lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä.”

2.1.2. Kestävä liikkuminen ja liikkumisen ohjaus

Kestävänä liikkumisena voidaan pitää liikkumista kulkutavoilla, jotka noudattavat kestävän kehityksen ideologiaa. Termiä ei ole määritelty yksiselitteisesti ja usein eri suunnitelmissa puhutaankin joko kestävästä liikkumisesta tai viisaasta liikkumisesta sekä näihin liittyvästä liikkumisen ohjauksesta.

Liikenteen suunnittelu on pitkään lähtenyt kahdesta oletuksesta. Ensimmäkin liikkuminen on ihmisille muista tarpeista johdettu välttämättömyys, joka itsessään ei ole arvokasta tai haluttua. Toiseksi ihmiset pyrkivät minimoimaan matkantekoon kuluvan ajan ja rahan. Nämä kaksi pääperiaatetta ovat ohjanneet liikenteellisiä ratkaisuja erilaisiin asumisympäristön ongelmiin vuosikymmenet. Keskimäärin matka-ajat ovat pysyneet suunnitteen samoina, mutta ajoneuvotekniikan kehittyessä matkojen pituudet ja nopeudet ovat kasvaneet huomattavasti. Tämä on johtanut auton käytön lisääntymiseen ja erityisesti kävelyn, pyöräilyn ja paikallisen joukkoliikenteen

teen osuuksien pienenemiseen. Samalla autoriippuvuus ja kuntien yhdyskuntarakenteen hajaantuminen ovat lisääntyneet. (Banister 2007, 73.)

Tätä perinteistä liikenteen paradigmat haastaa kestävä liikkumisen käsite. Kestävä liikkuminen voi tehdä matkasta itsestään liikkujalle arvokkaan tuomalla matkaan myös liikuntaa, oman ideologian toteuttamista tai vain pois pääsyn kiireisestä arjesta. Toisaalta liikkumiseen kuluva aikaa tärkeämmäksi saattaa muodostua liikennejärjestelmän toimintavarmuus, jolloin ajankäytön minimoinnin sijaan pyritään mahdollisimman järkevään ja optimoituun ajankäyttöön. Erityisesti isojen kaupunkien sisäänajoväylien ruuhkautuminen voi johtaa aikataulujen venymiseen, joka on vältettävissä hitaammilla mutta varmemmilla liikkumistavoilla. (Banister 2007, 74.)

Valtion omistama energian ja materiaalien tehokkaaseen ja kestäväan käyttöön kannustava Motiva Oy määrittelee viisaan liikkumisen kulkutavoiksi, jotka ovat ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia sekä myös taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä kohentavia. Lisäksi viisaasti liikkumalla tarpeeton liikennesuorite vähenee. Motivan mukaan ensisijaisia kulkutapoja viisaaseen liikkumiseen ovat kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Henkilöautoilun osalta viisaaksi liikkumiseksi lasketaan autojen yhteiskäyttö, kimppakyydit, liityntäpysäköinti ja taloudellinen ajotapa vähän kuluttavalla autolla. (Motiva 2016a–b). Vihervaara taas määrittelee diplomityössään (2015, 40) kestävä liikkumisen ”mahdollisimman vähän ympäristöä kuormittavaksi liikkumiseksi”, mikä tarkoittaa hänen mukaansa yleensä jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä mutta myös yhteiskäyttöautoja, kimppakyytejä tai sähköautoja.

Lainsäädännössä edistetään eri tavoin liikkumisen edellytysten tai liikenteen kestävyttä. Maakuntakaavan laadinnassa on kiinnitettävä erityistä huomiota ”ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen – – järjestelyihin” (MRL 28.3, 3 §). Yleiskaavan laadinnassa taas tulee huomioida ”mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen – – tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla” (MRL 39.2, 4 §). Maantielain tarkoituksena ”on ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuudet tieratkaisuja koskevaan suunnitteluun” (Maantielaki 1 §). Lain Liikennevirastosta 1 § (862/2009) taas määrittelee Liikenneviraston toimialan siten, että virasto ”vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävä kehitystä.”

Savolainen ja Lukkarinen (2016, 12) määrittelevät kestäväksi liikkumiseksi vastuullisen liikkumisen, jossa on otettu huomioon toiset ihmiset ja ympäristö ja jonka haittavaikutukset niin ilmastoon kuin muuhunkin elinympäristöön on minimoitu. He myös ottavat esiin termin ”liikenne palveluna”, jolla tarkoitetaan julkisen sektorin, elinkeinoelämän ja yksityishenkilöiden yhdessä toteuttamia liikennepalveluita. Liikenne palveluna on käyttäjälähtöinen toimintamalli, jossa yhdistetään erilaisten palveluntarjoajien

tuottamaa tietoa yhteen ja hyödynnetään sitä mahdollisimman saumattomasti.

Liikkumisen ohjaus on termi, joka esiintyy usein kestävän liikkumisen yhteydessä. Sillä tarkoitetaan erityisesti yksityishenkilöiden kannustamista liikkumaan kestävästi markkinoinnin, kasvatuksen ja viestinnän keinoin, kestävän liikkumisen palveluiden edistämistä ja koordinoitua tai muuhun kuin puhtaasti liikenneväyliin tai -linjastoihin liittyvää suunnittelutyötä. Liikkumisen ohjaus on yksi kestävän liikkumisen edistämisen työkalu maankäytön ja infrastruktuurin suunnittelun sekä palveluiden tarjonnan, hinnoittelun ja sääntelyn lisäksi. (Motiva 2015; Liikennevirasto n.d.). Liikkumisen ohjaukseen voidaan myöntää valtionavustusta edellyttäen, että se ”käytetään tiedolliseen ohjaukseen, markkinointiin sekä palvelujen kokeiluun ja kehittämiseen siten, että toimenpiteet vaikuttavat ihmisten kulkutapavalintoihin” (VNA 1318/2015 7 §).

Tässä työssä kestävän liikkumisen määritelmänä käytetään Motivan viisaan liikkumisen määritelmää, mutta yksin autoliikenteen kehittämistä kestäväällä tavalla ei pidetä tässä yhteydessä kestävän liikkumisen suunnittelemisena.

2.2. Kestävän liikkumisen suunnitelmat

2.2.1. Suunnittelun tasot ja laatijat

Kestävää liikkumista koskevia suunnitelmia on hyvin monenlaisia ja momentansoisia. Termin laajuudesta johtuen siihen voidaan liittää lähes minkä tahansa alan suunnitelmia vähintään joiltakin osin. Tässä tutkimuksessa pyritään rajaamaan suunnitelmat siten, että ne palvelevat tutkimuksen tarkoitusta mahdollisimman tehokkaasti. Tässä yhteydessä puhutaan yksinkertaisuuden vuoksi yleisesti suunnitelmista vaikka yksittäiset suunnitelmat voivat olla nimeltään kaavoja, strategioita, ohjelmia tai vastaavia. Suunnitelmakenttä jakautuu hallinnollisen ja maantieteellisen laajuuden mukaan valtakunnallisiin, alueellisiin, seudullisiin ja kuntakohtaisiin suunnitelmiin.

Valtakunnan tasolla merkittävin ohjauskeino on lainsäädäntö, josta päätehtään eduskunnassa. Kestävää liikkumista sivuavia lakeja on käsitelty luvussa 2.1.2. Lakien valmistelu kuuluu ministeriöille, ja kestävä liikkuminen onkin usean ministeriön toimialalla vähintään jossain roolissa. Kansalaisten toimivaa arkea sekä tavaroiden ja ihmisten liikkumista koskevasta valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö (LVM n.d.). Yhdyskuntia, rakennettua ympäristöä, asumista, luonnon monimuotoisuutta, luonnonvarojen kestävästä käyttöä ja ympäristönsuojelua koskevien asioiden valmistelua hoitava ympäristöministeriö on olennainen kestävän liikkumisen edellytysten luomisessa (YM 2015). Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalaan taas kuuluu liikuntapolitiikka, jonka tavoitteita ovat muun muassa liikunnan, fyysisen aktiivisuuden, hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen, lasten ja nuorten kasvun ja kehityksen tukeminen sekä tasa-arvon, yhdenvertaisuuden, kulttuurien moninaisuuden ja ympäristön kes-

tävän kehityksen edistäminen (OKM n.d.). Sosiaali- ja terveysministeriön tehtäviin kuuluu edistää väestön hyvää terveyttä ja toimintakykyä sekä terveellistä työ- ja elinympäristöä (STM n.d.). Muita valtakunnallisesti merkittäviä toimijoita kestävän liikkumisen saralla ovat Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi sekä erilaiset yhdistykset, säätiöt ja järjestöt kuten Liikenneturva, Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES tai Pyöräilykuntien verkosto.

Alueellisella tasolla laadittavat suunnitelmat ohjaavat yhden tai useamman maakunnan toimintaa. Alueellisia toimijoita kestävän liikkumisen saralla ovat 15 elinkeino-, liikenne- ja ympäristö- eli ELY-keskusta sekä 19 maakunnan liitto. ELY-keskukset toimivat kolmella vastuualueella: elinkeinot, työvoima ja osaaminen, liikenne ja infrastruktuuri sekä ympäristö ja luonnonvarat. Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella toimivia ELY-keskuksia on yhdeksän ja ne hoitavat myös muiden kuuden ELY-keskuksen liikenneasioita. ELY-keskusten liikennesektorin tehtäväkenttään kuuluu muun muassa:

- vastata Liikenneviraston ohjaamina maantieliikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta
- määrittää toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen palvelutaso sekä hankkia, suunnitella ja rahoittaa joukkoliikennettä
- myöntää liikenteeseen liittyviä lupia ja avustuksia
- osallistua liikennejärjestelmätyöhön. (ELY-keskus 2015a–b.)

Maakunnan liitot ovat kuntayhtymiä, joissa kaikki maakunnan kunnat ovat jäseninä. Maakunnan liitot ovat alueidensa merkittävimpiä edunvalvojia ja ne vastaavat alueidensa kehittämisen strategisesta kokonaisuudesta. Maakunnan liitto johtaa maakuntajohtaja sekä kuntien valitsemat maakuntavaltuusto ja -hallitus. Maakunnan liiton aluekehitystehtäviin sisältyvät muun muassa:

- laatia alueelliset kehittämissuunnitelmat, joilla sovitetaan yhteen kuntien ja valtion aluekehitystoimenpiteet
- laatia maakuntakaava, jossa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta olennaisia aluevarauksia
- vastata liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja sen yhteensovittamisesta muun suunnittelun kanssa. (Kuntaliitto n.d.a–b; MRL 25 §; Laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista 7/2014 17.6 §.)

Tämän työn laatimisen aikana käynnissä on myös suuri hallinnollinen muutos, joka kulkee nimellä sote- ja maakuntauudistus. Uudistuksen yhteydessä muodostetaan uudet 18 maakuntaa, jotka järjestävät kaikki alueensa sosiaali- ja terveystalvet sekä monia muita tehtäviä ELY-keskuksista, TE-toimistoista, aluehallintovirastoista, maakuntien liitoista ja muista kuntayhtymistä sekä kunnista. Muutoksen jälkeen maakunnat vastaavat muun muassa alueiden käytön suunnittelusta, maakuntakaavoituksesta, liikennejärjestelmäsuunnittelusta sekä alueellisesta tienpidosta.

Uudet maakunnat perustetaan 1.6.2018 ja ne aloittavat varsinaisen toimintansa 1.1.2020. Tässä työssä muutosta ei vielä huomioida. (Sote- ja maakuntauudistus n.d.a.)

Seudullisella tasolla tarkoitetaan tässä työssä kahden tai useamman kunnan yhteistoimintaa, jossa otetaan kantaa kestävän liikkumisen edistämiseen ja olosuhteisiin. Kunnille on usein taloudellisinta ja järkevintä tuottaa tiettyjä palveluita toisten kuntien kanssa. Mikäli kyseessä on pysyvä yhteistyö, voidaan kuntien yhteisellä perussopimuksella perustaa kuntayhtymä. Kuntayhtymiä ovat esimerkiksi maakuntien liitot, sairaanhoitopiirit tai koulutuskuntayhtymät. Liikennesektorilla merkittävä kuntayhtymä on Helsingin seudun liikenne, jonka tehtäviin kuuluvat muun muassa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen sekä joukkoliikenteen suunnittelu alueellaan. (Kuntaliitto 2011a; HSL n.d.)

Kuntayhtymien lisäksi seudullisia toimijoita voivat olla muun muassa joukkoliikennelautakunnat (esimerkiksi Lahden seudun liikenne LSL), kuntien omistamat liikelaitokset (esimerkiksi Keski-Uudenmaan edunvalvonnasta huolehtiva KUUMA-seutu) tai kuntien yhteiset työryhmät (esimerkiksi Juvan ja Rantasalmen yhteinen liikenneturvallisuuksuustyöryhmä). Myös alueelliset tai valtakunnalliset toimijat voivat osallistua seudullisten suunnitelmien laadintaan. (LSL n.d.; KUUMA-seutu n.d.; Karvonen 2014.)

Seudullisia suunnitelmia ovat muun muassa monet liikennejärjestelmä-, liikenneturvallisuus-, joukkoliikenne- tai kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmat sekä maankäytön suunnittelua ohjaavat rakennemallit ja yhteiset yleiskaavat (Kuntaliitto n.d.c–e). Seudullisesti laadittavien suunnitelmien suunnitteluprosessit voivat olla ainakin seuraavantyyppisiä:

- seudullinen organisaatio laatii kuntien kanssa yhteistyössä koko seudun yhteisen suunnitelman (esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelmat)
- alueellinen tai seudullinen organisaatio laatii yhdessä kuntien kanssa suunnitelmalinjaukset ja päämäärät mutta kunnat päättävät itsenäisesti oman alueensa ratkaisuksista (esimerkiksi monet ELY-keskusvetoiset liikenneturvallisuus- tai joukkoliikennesuunnitelmat)
- kunnat laativat yhdessä johonkin tiettyyn alueeseen tai aiheeseen liittyvän suunnitelman (esimerkiksi yhteiset yleiskaavat).

Seutasolla laaditaan myös kuntien ja valtion väliset maankäytön, liikenteen ja asumisen sopimukset eli MAL-sopimukset, joiden tarkoituksena on ohjata tärkeimpien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakennetta seudun toimivuuden varmistamiseksi sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen näkökulmien yhteensovittamiseksi. Sopimukset on laadittu kesällä 2016 valtion sekä Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseutujen kanssa. (YM 2016).

Kuntatasolla tehdään kaikkein laajin ja toisaalta konkreettisin kirjo erilaisia kestävään liikkumiseen liittyviä suunnitelmia. Lähes joka kunnassa laaditaan erilaisia maankäytön suunnitelmia kuten yleis- ja asemakaavoja

tai maankäyttö- ja palveluverkkosuunnitelmia sekä teknisiä suunnitelmia kuten yleis-, katu- ja liikennesuunnitelmia. Osassa kunnista laaditaan lisäksi kestävän liikkumisen strategioita tai suunnitelmia, kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmia, liikenneturvallisuustyön tai liikkumisen ohjauksen toimintasuunnitelmia sekä kunnan työntekijöiden liikkumistottumuksiin ja -valintoihin vaikuttamaan pyrkiviä liikkumissuunnitelmia. Alueensa toimivaltaisina viranomaisina toimivat kunnat voivat laatia myös joukkoliikenteen kehittämis- tai toteutussuunnitelmia. Näiden lisäksi kunnista löytyy useita erilaisia suunnitelmia, joilla voi olla merkittävä vaikutus kestävän liikkumisen mahdollisuuksiin tai yleiseen ilmapiiriin. Tällaisia ovat muun muassa kunta- tai hallintokuntastrategiat, ympäristö-, ilmastoto-, nuoriso-, vanhus- tai vammaispoliittiset ohjelmat, hyvinvointi-, turvallisuus-, henkilökuljetus-, opetus-, varhaiskasvatus- ja liikuntasuunnitelmat sekä erilaiset neuvola-, koulu-, opiskelija- tai työterveydenhuollon toimintasuunnitelmat. (Heltimo & Korhonen 2016, 34–37.)

2.2.2. Valtakunnalliset strategiat

Koko maata koskevia strategisia linjauksia tai suunnitelmia laativat eri ministeriöt sekä jotkin virastot. Strategisella suunnitelmalla tarkoitetaan sellaista pitkän aikavälin suunnitelmaa, joka tähtää laaja-alaiseen muutokseen selkeyttämällä sitä laativan organisaation identiteettiä, ilmaisemalla selvästi tulevaisuuden tavoitteet ja esittämällä keinovalikoiman tavoitteiden saavuttamiseksi. Strategiseen ajatteluun kuuluu kysyä, missä ollaan nyt, minne halutaan päästä ja miten sinne päästään. Strategisen ja operatiivisen suunnittelun eroja on esitelty taulukossa 1. (Ramste 2016, 3–5.)

Taulukko 1. Strategisen ja operatiivisen suunnittelun erot (Ramste 2016, 5).

Strateginen suunnittelu	Operatiivinen suunnittelu
Organisaation laajuinen ajattelu	Rutiiniasioita
Aiheiden käsitteellistäminen	Tekniikat ja toiminta
Uusien resurssien kehittäminen	Olemassa olevien resurssien hyödyntämistä
Uusien kehityssuuntien luominen	Olemassa olevat strategiset linjaukset pohjana
Epämääräistä, epävarmaa	Tiettyyn tarkoitukseen tähtäävä
Pitkä aikaväli	Päivittäinen toiminta

Ohessa on esitelty tärkeimmät luvussa 2.2.1. esiteltyjen tahojen laatimat strategiat, jotka ovat merkittäviä kestävän liikkumisen edistämisen kannalta. Valtakunnallisen tason strategiat ja linjaukset toimivat useimpien seudullisten ja kunnallisten suunnitelmien lähtökohtana ja perusteina edistää kestävää liikkumista. Sen vuoksi ne on olennaista käydä myös tämän tutkimuksen osalta läpi, vaikka tutkimuksen pääpaino onkin suunnitelmissa, joiden laadinnassa kunnat ovat aktiivisia osapuolia. Strategisia suunnitelmia laaditaan myös alueellisesti, seudullisesti ja kunnallisesti, ja niitä on esitetty seuraavissa alaluvuissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut ilmastomuutoksen hidastamiseen pyrkivän ilmastopoliittisen ohjelman vuosille 2009–2020. Ohjelman tavoitteena on saada aikaan merkittäviä päästövähennyksiä monin eri

keinoin, joista kuntien kestävän liikkumisen suunnitelmiin liittyy erityisesti keino numero 3: ”Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvu ohjataan ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin.” Ohjelma pyrkii siihen, että vuonna 2020 tehdään 100 miljoonaa joukkoliikennematkaa ja 300 miljoonaa kävely- ja pyöräilymatkaa enemmän kuin vuonna 2005, mikä tarkoittaa noin 20 % lisäystä matkamäärissä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn suosiota kasvatetaan erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla panostamalla voimakkaasti maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen, suuntaamalla väyläinvestointeja näitä kulkutapoja tukeviin kohteisiin, kehittämällä joukkoliikennelainsäädäntöä, lisäämällä kestävien kulkutapojen taloudellista tukea, panostamalla joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan sekä organisoimalla liikkumisen ohjausta valtakunnallisesti ja suurilla kaupunkiseuduilla. (LVM 2009, 8–9.)

Ilmastopoliittisen ohjelman jälkeen ministeriö julkaisi kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Strategiassa esitetään kävelyn ja pyöräilyn visio vuoteen 2020:

”Tulevaisuuden Suomessa jalan ja pyörällä liikkuminen on yleistä ja arvostettua. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä niin kaupungeissa kuin maaseudullakin. Moottoriliikenteen kasvu on taittunut ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteet on saavutettu.

Yhdyskunnat on suunniteltu ja rakennettu siten, että arjen lähipalvelut ovat kohtuullisesti saavutettavissa kävellen. Myös kouluun, töihin tai joukkoliikennepysäkeille voi kulkea jalan tai pyöräillen. Liikkumisympäristö on viihtyisä, turvallinen ja tarjoaa monenlaisia elämyksiä ja sosiaalisen kohtaamisen mahdollisuuksia. Liikenteen suunnittelussa kävelyä ja pyöräilyä käsitellään erillisinä liikennemuotoina ja liikennetarkoituksissa ne otetaan huomioon tasavertaisina muiden joukossa.

Liikunnan vähydestä aiheutuvat terveysongelmat ovat vähentyneet, sillä liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa on omaksuttu jo lapsena ja sitä jatketaan vielä eläkepäivinä.” (LVM 2011, 7.)

Strategian tavoitteina on lisätä kävely- ja pyörämatkoja 20 % vuoden 2005 tasoon verrattuna, lisätä kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja eri toimijoiden motivointia, pitää etäisyydet lyhyinä ja liikkumisympäristö miellyttävänä ja turvallisena sekä lisätä tahtoa, yhteistyötä, rahoitusta, lainsäädäntömuutoksia ja seurantaa. (LVM 2011, 8–9.)

Liikenteen ympäristöstrategia vuosille 2013–2020 (LVM 2013, 6–12) seurasi kävelyn ja pyöräilyn strategiaa. Ympäristöstrategia päivittää ilmastopoliittista ohjelmaa mutta keskittyy ilmastomuutoksen hillitsemisen lisäksi myös elinympäristön parantamiseen, liikenteen aiheuttamien terveyshaittojen vähentämiseen sekä Itämeren suojeluun. Ilmastotavoitteiden lisäksi strategia antaa tavoitteita liikennemelulle altistumisen sekä liiken-

teen ilmanlaatuun ja pohjavesiin vaikuttavien päästöjen alentamiseksi. Keskeisimmiksi keinoiksi nostetaan liikennesuoritteeseen ja kulkutapavaihtoihin vaikuttaminen, autokannan uudistaminen ja vähäpäästöisemmän ajoneuvoteknologian edistäminen. Strategiassa veloitetaan Liikennevirasto vastaamaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikkumisen ohjauksen edistämisestä.

Ympäristöministeriön strategian (YM 2012, 2–3) yksi päämäärä on kasvihuonekaasupitoisuuksien vakiinnuttaminen siedettävälle tasolle. Opetus- ja kulttuuriministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö ovat yhdessä julkaisseet terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan linjaukset (STM/OKM 2013, 23–47), joiden keskeisiin toimenpiteisiin lukeutuvat fyysisesti aktiivisten kulkutapojen käytön lisääminen päivähoito-, koulu-, opiskelu-, työ- ja asiointimatkoilla, liikuntaan ja vuorovaikutteisuuteen kannustavien asuin- ja elinympäristöjen toteuttaminen, liikunta-, nuoriso-, kirjasto- ja kulttuuripalvelujen ja yhdyskuntasuunnittelijoiden yhteistyön lisääminen, kävely- ja pyöräilyväylästä laadukkuuden, sujuvuuden, kattavuuden ja kunnossapidon parantaminen sekä organisaatio-, hallinto- ja ammattirajat ylittävän poikkitoiminnallisen kumppanuuden rakentaminen.

Liikennevirasto laati kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman (Liikennevirasto 2012, 3–5), jonka tavoitteena on toteuttaa liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn strategiaa ja mahdollistaa ihmisiä valitsemaan kävely tai pyöräily ainakin osalla matkoistaan. Suunnitelmassa todetaan, ettei kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta kaikista matkoista voida kasvattaa vain liikenneverkon ratkaisuin vaan siihen vaaditaan myös asenteisiin vaikuttamista sekä kävelyä ja pyöräilyä suosivaa yhdyskuntarakennetta ja palveluverkkoa. Suunnitelma on jaettu neljään kokonaisuuteen, joille on määritelty keskeisimmät linjaukset. Suunnitelmassa on annettu 33 toimenpidettä, joilla linjauksia voidaan toteuttaa valtion ja kuntien tasolla. Kokonaisuudet ja linjaukset on lueteltu alla:

- Tärkeät valinnat (asenteisiin vaikuttaminen)
 - kävelyn ja pyöräilyn markkinointi ja muut liikkumisen ohjauksen toimenpiteet
 - kävelyn ja pyöräilyn välineiden, varusteiden ja palvelujen kehittäminen ja käytön edistäminen
- Reitti selvä (infrastrukturi)
 - paikalliset linjaukset kävelyn ja pyöräilyn asemasta ja pyöräilyn suunnitteluperiaatteiden tarkistaminen
 - houkuttelevan jalankulkuympäristön rakentaminen ja auto liikenteen rauhoittaminen
 - pyöräilyreittien laatutason parantaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
 - kunnollisen pyöräpysäköinnin järjestäminen
 - jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito
- Kaikki lähellä (yhdyskuntarakenne)
 - lyhyisiin etäisyyksiin ja sekoittuneisiin toimintoihin perustuvien jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeiden parantaminen ja lisärakentaminen

- julkisten ja kaupallisten lähipalvelujen vahvistaminen
- maankäyttöön hyvin kytkeytyvän jalankulku- ja pyöräilyverkon sekä kiinteistöjen pyöräpysäköinnin suunnittelu ja osoittaminen eriasteisissa kaavoissa
- Järjestelmä toimii (hallinnon rakenteet ja lainsäädäntö)
 - kävelyn ja pyöräilyn nostaminen selvästi nykyistä enemmän esille valtion ja kuntien liikennepolitiikassa
 - kävelyä ja pyöräilyä tukevat työmatkaliikenteen taloudelliset kannustimet
 - riittävät ja osaavat henkilöresurssit jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluun ja edistämiseen sekä kävelyn ja pyöräilyn määrrien seuranta
 - kävelyn ja pyöräilyn kasvua ja turvallisuutta tukevat liikennesäännöt, niitä koskeva tiedotus ja valvonta.

2.2.3. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat pitkän aikavälin strategisia, keskeisten osapuolten yhteisesti valmistelemia suunnitelmia liikennejärjestelmän kehittämisestä tietyille toiminnalliselle alueelle. Suunnitelmissa käsitellään eri kulkumuotojen keskinäistä työnjakoa, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta, liikenneverkkoja, liikennejärjestelmän vaikutuksia, rahoitusta sekä liikennealan yhteistyömuotoja. Tuloksina saadaan liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet, tavoitevuosien liikennejärjestelmän kuvaus, kehittämisstrategia, toimenpideohjelma ja aiesopimus. (Sihto 2005, 287.)

Kuten luvussa 2.2.1. mainitaan, maakunnan liitto vastaa alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman käynnistämisestä. Sen lisäksi suunnitteluun osallistuvat yleensä alueen ELY-keskus ja kunnat sekä Liikennevirasto. Liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan usein maakunnan alueelle, mutta se voidaan laatia myös suuremmalle tai pienemmälle alueelle. Erityisesti useamman maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmia kutsutaan usein liikennestrategioiksi. Taulukoissa 2 ja 3 on esitetty uusimpia alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja liikennestrategioita. (ELY-keskus 2014a.)

Taulukko 2. Useamman maakunnan kattavat liikennestrategiat 2010-luvulla (ELY-keskus 2014a; Uudenmaan ELY-keskus 2016).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Maakunnat
Uudenmaan ELY-keskuksen liikennestrategia 2025	2016	Kanta-Häme, Päijät-Häme, Uusimaa
Itä-Suomen liikennestrategia	2015	Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo
Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035	2014	Etelä-Karjala, Kymenlaakso
Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liikennestrategia	2011	Kainuu, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa
Lounais-Suomen liikennestrategia	2010	Satakunta, Varsinais-Suomi

Taulukko 3. Maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat 2010-luvulla (ELY-keskus 2014a).

Suunnitelman nimi	Laatimisvuosi
Kymenlaakson liikennestrategia 2035	2015
Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma	2015
Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030	2014
Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma	2014
Varsinais-Suomen liikennestrategia 2035+	2014
Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040	2013
Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma	2012
Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma	2012
Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma	2011
Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma	2010

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia laaditaan myös seudullisesti ja kunnallisesti. Ainoa lakisääteinen liikennejärjestelmän suunnitteluvastuu on pääkaupunkiseudulla (Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit). Tämä työ on laajennettu Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi, jonka laatimisesta vastaa Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä. Helsingin seudun ulkopuolella seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laaditaan paljon yhteistyössä maakuntien liittojen sekä ELY-keskusten kanssa. Taulukoissa 4 ja 5 on esitetty tuoreimpia seudullisia ja kunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia. (Laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoja ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta 829/2009 1, 3 §; ELY-keskus 2014a.)

Taulukko 4. Seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia 2010-luvulla (ELY-keskus 2014a; Kivari 2010).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Laajuus
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015	2015	14 kuntaa
Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035	2014	8 kuntaa
Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035	2014	14 kuntaa
Joensuun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma	2013	7 kuntaa
Kajaanin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma	2013	4 kuntaa
Savonlinnan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma	2013	7 kuntaa
Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma TASE 2025	2012	7 kuntaa
Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma	2011	8 kuntaa
Pielisen Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma	2011	4 kuntaa
Ylä-Savon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma	2010	9 kuntaa

Taulukko 5. Kunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia 2010-luvulla (Kärkinen, Kallio, Airaksinen, Niinikoski & Hillo 2010; Leskinen, Poskiparta, Vaaja, Parviainen, Rahkonen & Räikkönen 2014; Helaakoski, Martikainen & Lautala 2012; Verronen, Vesajoki, Hintsala & Salmela 2012; Verronen, Vesajoki & Ojakoski 2012).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi
Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035	2014
Raahen liikennejärjestelmä – Keskeisten alueiden liikennesuunnitelma 2013	2013
Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys	2012
Rovaniemen liikennejärjestelmä 2030	2012
Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma	2010

Useimmissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetään myös kestävien kulkutapojen parantamistoimenpiteitä mutta niissä yleensä vahvimmassa roolissa on alueellisen tai seudullisen kilpailukyvyn parantamiseen tähtäviä henkilöauto- tai tavaraliikenteen edistämisen toimenpiteitä. Alla on valikoituja esimerkkejä kestävä liikunnan edistämisen linjauksista eri liikennejärjestelmäsuunnitelmissa:

- Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma
 - yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
 - kävelyn ja pyöräilyn suosiminen
 - joukkoliikenteen edistäminen
 - toimenpiteiden keskittäminen erityisesti Porin kaupunki-seudulle ja Rauman kaupunkiin.
- Savonlinnan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma
 - Savonlinnan keskusta on viihtyisä, turvallinen ja esteetön
 - kävely ja pyöräily ovat pääasiallisia liikkumistapoja Savonlinnan ydinkeskustassa
 - kevyen ja joukkoliikenteen matkaketjut ovat sujuvia, turvallisia ja viihtyisiä Kerimäki–Savonlinna–Punkaharjuvälillä
 - ikääntyneiden ja lasten omatoimisen liikkumisen mahdollisuudet turvataan.
- Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma
 - yhdyskuntarakenteen tiivistäminen joukkoliikenneväylien ja -asemien läheisyydessä
 - kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta lisätään
 - pitkämatkaisen bussiliikenteen, paikallisliikenteen ja rautatieliikenteen yhteistoimintaa kehitetään
 - parannetaan liikenneturvallisuutta toteuttamalla ydinkeskusta jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla. (Satakuntaliitto 2015, 48–57; Savonlinnan seutu 2013, 33; Kärkinen et al. 2010, 28–29.)

2.2.4. Liikenneturvallisuussuunnitelmat

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat yleensä seutu- tai kuntakohtaisia mutta ELY-keskusten johdolla laadittuja dokumentteja, joissa kuvataan konkreettiset tavoitteet, toimenpiteet ja toimintatavat asukkaiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. ELY-keskukset laativat myös alueellisia liikenneturvallisuussuunnitelmia, joiden tarkoituksena on linjata liikenneturvallisuustyötä maakunnan tasolla. Liikenneturvallisuussuunnitelmien kannalta olennainen tekijä on kuntakohtainen liikenneturvallisuusryhmä, jonka tehtävänä on edistää liikenneturvallisuussuunnitelman toteutumista eri toimialoilla, koordinoida toimintaa sidosryhmien kanssa ja toimia mahdollisimman konkreettisella tasolla asukkaiden saavuttamiseksi. Alueelliset liikenneturvallisuusryhmät taas vastaavat valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamisesta alueitasolle, aktivoivat alueensa kuntia liikenneturvallisuustyön jatkamisessa ja uusien liikenneturvallisuussuunnitelmien käynnistämässä, järjestävät liikenneturvallisuusaiheisia seminaareja ja tiedottavat parhaista käytännöistä eri kuntien kesken. Toisinaan eritasoisten liikenneturvallisuusryhmien apuna toimii ulkopuolinen asiantuntijakonsultti, joka toimii ryhmän koordinaattorina ja tukee ryhmää liikenneturvallisuustyön edistämässä. (Heltimo & Korhonen 2016, 59–69; ELY-keskus 2015c.)

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat perinteisesti keskittyneet liikenneonnettomuuksien vähentämiseen liikenneympäristöön, liikenteen valvontaan sekä liikennekasvatukseen ja viestintään liittyvin toimenpitein, mutta etenkin viime vuosina liikkumistottumuksiin vaikuttaminen ja kestävän liikkumisen edistäminen ovat nousseet merkittävään rooliin. Tällaisia suunnitelmia on kutsuttu muun muassa turvallisen ja kestävän tai viisaan liikkumisen suunnitelmiksi. (Heltimo & Korhonen 2016, 35, 71).

Taulukoissa 6–8 on esitetty liikenneturvallisuussuunnitelmia viime vuosilta. Osa seudullisista liikenneturvallisuussuunnitelmista on laadittu kuntakohtaisesti erillisinä raporteina ja osa taas seudullisina raporteina, joissa on kuntakohtaisia osioita. Toimenpideosiot ovat yleensä aina myös seudullisissa raporteissa kuntakohtaisia. (Heltimo & Korhonen 2016, 70–72; Doria n.d.)

Taulukko 6. ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastualueiden liikenneturvallisuuksuunnitelmat 2010-luvulla (ELY-keskus 2014b; Kinnunen, Lesch & Vesanen 2015).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Maakunnat
Keski-Suomen liikenneturvallisuuksstrategia	2015	Keski-Suomi
Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuuksuunnitelma 2015–2018	2014	Kainuu, Pohjois-Pohjanmaa
Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma	2013	Etelä-Karjala, Kymenlaakso
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma	2012	Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa
Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012–2014	2012	Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo
Pirkanmaan liikenneturvallisuuksuunnitelma	2012	Pirkanmaa
Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma	2012	Kanta-Häme, Päijät-Häme, Uusimaa
Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012–2016	2012	Satakunta, Varsinais-Suomi
Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma	2011	Lappi

Taulukko 7. Seudullisia liikenneturvallisuuksuunnitelmia 2010-luvulla (ELY-keskus 2014b).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Laajuus
Haapaveden, Siikalatvan ja Pyhännän liikenneturvallisuuksuunnitelma	2015	3 kuntaa
Meri-Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma	2015	5 kuntaa
Vakka-Suomen seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma	2015	7 kuntaa
Tunturi-Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma	2014	4 kuntaa
Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma	2013	5 kuntaa
Porin seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma	2013	9 kuntaa
Loimaan seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma	2012	7 kuntaa
Nivala–Haapajärven seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma	2012	5 kuntaa
Oulun seudun liikenneturvallisuuksstrategia	2012	7 kuntaa
Raahen seutukunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma	2012	4 kuntaa

Taulukko 8. Kunnallisia liikenneturvallisuussuunnitelmia 2010-luvulta (Doria n.d.; Setälä & Välimäki 2010).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi
Järvenpään liikenneturvallisuussuunnitelma	2013
Alavieskan liikenneturvallisuussuunnitelma	2012
Karkkilan liikenneturvallisuussuunnitelma	2012
Kuusamon liikenneturvallisuussuunnitelma	2011
Sodankylän liikenneturvallisuussuunnitelma	2011
Porin liikenneturvallisuussuunnitelma	2010
Yli-Iin liikenneturvallisuussuunnitelma	2010

Erityisesti 2010-luvulla on alettu laatia liikenneturvallisuussuunnitelmia, joissa kestävän liikkumisen roolia on haluttu korostaa. Nämä suunnitelmat kulkevat nimellä kestävän ja turvallisen liikkumisen tai viisaan liikkumisen suunnitelmat, joskin variaatiota nimestössä esiintyy. Monet nykyaikaiset liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat yksinkertaisemmasta nimestään huolimatta sisällöltään kuitenkin täysin viisaan liikkumisen suunnitelmia vastaavia. Taulukossa 9 on esitetty tuoreimpia viisaan liikkumisen suunnitelmia.

Taulukko 9. Seudulliset viisaan liikkumisen suunnitelmat 2010-luvulla (ELY-keskus 2014b).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Laajuus
Luoteis-Pirkanmaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelma	2016	4 kuntaa
Pielisen Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma	2016	4 kuntaa
Keski-Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma	2015	3 kuntaa
Hausjärven, Hyvinkään, Lopen ja Riihimäen turvallisen ja kestävän liikkumisen suunnitelma	2014	4 kuntaa
Forssan seudun turvallisen ja viisaan liikkumisen suunnitelma	2013	5 kuntaa
Ylä-Pirkanmaan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma	2013	5 kuntaa
Turun seudun turvallisen ja kestävän liikkumisen suunnitelma	2012	11 kuntaa
Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU	2011	3 kuntaa

Liikenneturvallisuussuunnitelmissa kestävää liikkumista käsitellään usein esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamisen kannalta, mutta erityisesti viisaan liikkumisen suunnitelmissa toimenpidevalikoima on laajempi. Ohessa on valikoituja liikenneturvallisuus- ja viisaan liikkumisen suunnitelmissa esitettyjä kestävän liikkumisen linjauksia:

- Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma
 - tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy
- Keski-Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma
 - kävelyn ja pyöräilyn kulkutapajakauman lisääminen lyhyillä matkoilla

- joukkoliikenteen kulkutapajakauman lisääminen niillä matkoilla, joilla joukkoliikenteen käyttö on mahdollista ja järkevää
- liikkumisen mahdollistaminen myös autottomille.
- Järvenpään liikenneturvallisuussuunnitelma
 - viisasta liikkumista pienestä pitäen
 - työpaikat edistämään viisasta liikkumista
 - lisää panostusta kävely- ja pyöriteiden ylläpitoon
 - pyöräilyn pääreitit kuntoon
 - toimivat matkaketjut. (Airaksinen & Pöllänen 2012, 20; Kinnunen, Lesch, Ränä, Vaarala & Vähätörmä 2015, 33; Heltimo & Lautala 2013, 32.)

2.2.5. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmat

Kunnallinen tai seudullinen jalankulkua ja pyöräilyä edistävä, jatkuva ja suunnitelmallinen liikennepoliittikka koettiin tärkeimmäksi tavaksi edistää jalankulkua ja pyöräliikennettä osana liikennejärjestelmää vuonna 2004 asiantuntijoille laaditussa haastattelututkimuksessa. Tällainen liikennepoliittikka voidaan esittää muun muassa kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmassa, joka tehokkaimmillaan ohjaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelua sekä toiminta- ja taloussuunnittelua. Edistämissuunnitelman päämääränä on kävelyn ja pyöräilyn osuuksien kasvattaminen kunnan tai seudun kulkumuotojakaumassa lisäämällä muun muassa kulkutapojen nopeutta, turvallisuutta ja viihtyisyyttä. (Myllylä 2005, 311–313.)

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yleensä hyvin paikallista toimintaa, sillä kävely- ja pyörämatkat ovat pääsääntöisesti lyhyitä. Aiheesta on kuitenkin tehty myös alueellisia suunnitelmia, joilla voidaan priorisoida kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä. Esimerkiksi Uudenmaan ELY-keskus on laatinut kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelman Kanta- ja Päijät-Hämeen sekä Uudenmaan maakuntien alueelle. Suunnitelma noudattelee rakenteeltaan ja toimenpiteiltään Liikenneviraston kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmaa. ELY-keskuksen tehtävinä nähdään alueensa maanteiden jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen, kaupunki-seutujen ja taajamien liikennejärjestelmätyöhön osallistuminen sekä kävely- ja pyöräilymyönteisen yhdyskuntarakenteen edistäminen. Suunnitelman lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on laatinut myös kevyen liikenteen tarveselvityksen, jonka avulla laajan alueen lukuisat kävelyn ja pyöräilyn väylähankkeet priorisoidaan ohjeelliseen toteuttamisjärjestykseen niukkojen resurssien puitteissa. (Ahonen, Somerpalo, Ruonakoski, Lautala & Heltimo 2012, 18; Lautala, Krankka & Martikainen 2013.)

Seudulliset ja kunnalliset kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmat voivat olla sisällöltään hyvinkin erilaisia, sillä kuntien tarpeet ja ominaisuudet ovat erilaisia. Osassa kunnista on laadittu pelkkiä pyöräilyn edistämissuunnitelmia ja osassa taas mukaan on kytketty kävelyn ja pyöräilyn edistäminen paitsi liikenne- myös liikuntamuotona esimerkiksi yhdistämällä ulkoilureittien suunnittelu samaan työhön. Edistämissuunnitelmat sisältävät yleensä kuvauksen kunnan kävelyn ja pyöräilyn nykytilasta sekä tavoitetilasta visioineen. Lisäksi mukana on toimenpideluettelo, jossa voi olla

konkreettisia väylä- tai muita rakentamishankkeita, kasvatusta tai viestintää, tapahtumia, toimintatapojen muutoksia tai muita toimenpiteitä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmia on tehty pienistä kunnista (Utajärvi, alle 2 900 asukasta) aina suurimpiin asti (Helsinki, yli 630 000 asukasta). Osa suunnitelmista on laadittu laajemman suunnitelman osaraporttina tai taustaselvityksenä, kuten Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman osana laadittu kävelyn ja pyöräilyn osaselvitys. (Kulkulaari n.d.; Wikipedia 2015, 2016a; Kallio, Raatikka & Lautso 2014.)

Tässä työssä kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmiin voidaan lukea myös raportit tai katsaukset, jotka on suunnattu erityisesti asukkaille tai päätöksentekijöille ja joiden tarkoituksena on osoittaa kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden vaikutukset yhteiskunnalle. Katsauksissa on usein esitetty kävelyn ja pyöräilyn lukumäärien tai kulkumuoto-osuuden kehitystä, tehtyjä toimenpiteitä, laskennallisia terveysvaikutuksia tai kyselyiden tuloksia esimerkiksi viihtyisyyteen, väylien kuntoon taikka asenteisiin liittyen. Rajanveto katsauksien tai suunnitelmien välillä ei ole kuitenkaan täysin yksiselitteinen.

Erilaisia kävelyn ja pyöräilyn seudullisia ja kunnallisia edistämissuunnitelmia on esitetty taulukoissa 10–11 ja seurantaraportteja tai -katsauksia taulukossa 12.

Taulukko 10. Seudullisia kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmia 2010-luvulta (Kulkulaari n.d.).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Laajuus
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. Kävelyn ja pyöräilyn osaselvitys.	2014	14 kuntaa
Turun kaupunkiseudun pyöräilyn pääverkon ja laatukäytävien kehittämissuunnitelma	2013	8 kuntaa
Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategia	2012	6 kuntaa
Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030	2012	8 kuntaa
Kuopion seudun kevyen liikenteen strategia	2010	9 kuntaa

Taulukko 11. Kunnallisia kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmia 2010-luvulta (Kulkulaari n.d.; Hillo, Kinnunen, van Veen, van de Leur & Salo-Toyoki 2016; Heltimo & Hillo 2016).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi
Kävelystä ja pyöräilystä potkua. Suunnitelma kilpailukyvyyn lisäämiseksi Mikkelin keskustassa pyöräilyn ja kävelyn avulla	2016
Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030	2016
Mäntsälän jalankulku-, pyöräily- ja ulkoilureittien verkosto: Kehittämissuunnitelma	2015
Oulun keskustan pyöräilyn ja kävelyn kehittäminen	2015
Utajärvi pyöräilyn laatukunnaksi -ohjelma 2015–2020	2015
Ylöjärven kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma	2015
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Kangasalla	2014
Espoon pyöräilyn edistämisohjelma 2013–2024	2013
Helsingin pyöräilyn edistämisohjelma	2013
Kokkolan pyöräilykaupunkiohjelma 2014–2020	2013
Lahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2025	2012
Pyöräillen Seinäjoella: Seinäjoen kaupungin pyöräilystrategia	2012
Turun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma	2010

Taulukko 12. Kävelyn ja pyöräilyn seurantaraportteja ja -katsauksia 2010-luvulta (Kulkulaari n.d.).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi
Tampereen pyöräilykatsaus	2016
Helsingin pyöräilykatsaus 2015	2015
Hämeenlinnan pyöräilyn edistämisen asukasraportti	2015
Vantaan pyöräilykatsauksen luonnos	2014
Espoon liikennebarometri	2012

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmat sisältävät jo lähtökohtaisen oletuksen kestävien kulkutapojen edistämisestä, joskin ne keskittyvät niimensä mukaisesti yleensä vain kävelyn ja pyöräilyn edistämistöimiin. Ohessa on valittuja kehittämislinjauksia eri edistämissuunnitelmista:

- Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategia
 - kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus seudulla nousee vuoteen 2020 mennessä
 - autoistuminen hidastuu
 - jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokema turvattomuus vähenee.
- Utajärvi pyöräilyn laatukunnaksi -ohjelma
 - liikkumistottumukset – pyöräily osaksi kuntalaisten arkea
 - pyöräilyolosuhteet – reitit, pysäköinti ja kunnossapito
 - saavutettavuus – palvelut ja yhdyskuntarakenne
 - sitoutuminen – resurssit ja tahtotila
- Lahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma
 - ihmisten motivointi ja kannustaminen kävelyn ja pyöräilyn pariin tapahtuu olosuhteita kehittämällä sekä rajat ylittävällä yhteistyöllä

- tiivis ja sekoittunut yhdyskuntarakenne tarjoaa lyhyet etäisyydet sekä tuo palvelut ja työpaikat helposti kävelen ja pyörällä saavutettaviksi
- jalankulun ja pyöräilyn verkot ja yksityiskohdat suunnitellaan kummankin kulkutavan omista lähtökohdista eikä autoliikenteen ehdoilla. (Joensuun seutu 2012, 32; Utajärvi 2015, 11–19; Vaarala, Manelius & Jalkanen 2012, 8.)

2.2.6. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat

Varsinaisten kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmien lisäksi on olemassa myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joissa edistetään kävelyn ja pyöräilyn lisäksi joukkoliikennettä tai otetaan kantaa henkilöautoliikenteen järjestelyihin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat perustuvat monissa Euroopan maissa laadittuihin SUMP-suunnitelmiin ('sustainable urban mobility plan', kestävän kaupunkiliikenteen tai -liikkumisen suunnitelma), jotka kattavat kaikki liikennemuodot. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien erityispaino on laajassa liikennejärjestelmänäkökulmassa, avoimessa sidosryhmätyössä sekä syklimäisessä seurannan ja parantamisen prosessissa. Tavoitteena on asettaa liikennepolitiikka julkisesti nähtäväksi ja siten herättää avointa keskustelua ratkaisusta jo suunnittelun aikana. Lähtökohtana on siirtyä pelkästä liikennesuunnittelusta ihmisten liikkumisen suunnitteluun (taulukko 13). (Luukkonen & Rantala 2015, 4.)

Taulukko 13. Perinteisen liikennekeskeisen suunnittelun ja ihmisten liikkumiseen keskittyvän suunnittelun tärkeimmät erot (Wefering, Rupprecht, Bührmann & Böhler-Baedeker 2014, 7).

Liikennesuunnittelu	Liikkumisen suunnittelu
Keskittyy liikenteeseen	Keskittyy ihmisiin
Liikenteen välityskyky	Saavutettavuus, elämänlaatu, kestävyys, tasa-arvoisuus, terveys, ympäristöystävällisyys
Kulkutavat	Kulkemisen tarve tärkeämpi kuin väline, huomioidaan kokonaisuus
Väylät ja rakenteet	Rakenteet, toimintatavat, politiikka
Toimialakohtainen suunnittelu	Poikkihallinnollinen suunnittelu
Lyhyt ja keskipitkä suunnittelu	Pitkän tähtäimen strategia, jossa lyhyen ja keskipitkän ajan toimenpiteitä
Hallinnolliset kunnan tai alueen rajat	Toiminnallinen työssäkäynti- tms. alue
Liikenneinsinöörejä	Useiden alojen asiantuntijoita
Asiantuntijasuunnittelua	Sidosryhmien osallistuminen suunnitteluun
Rajallinen vaikutusten arviointi	Iteroiva seurannan ja arvioinnin prosessi, jota käytetään lähtötietona uudessa suunnittelussa

Lukkarinen (2016, 3–10) pohtii kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien roolia suomalaisessa suunnittelujärjestelmässä. Hänen mukaansa suunnittelumallia ei ole tarpeen määritellä erikseen, mutta siihen liittyviä ominaisuuksia on syytä sisällyttää olemassa oleviin muihin suunnittelumalleihin kuten liikennejärjestelmäsuunnitelmiin sekä kestävää ja turvallista

liikkumista korostaviin liikenneturvallisuussuunnitelmiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa kehitettävää on erityisesti liian tarkassa rajaamisessa, osallistumis- ja vuorovaikutusmahdollisuuksissa, skenaario- ja visiotyössä, seurannan ja vaikutustenarvioinnin indikaattoreissa, poikkihallinnollisuudessa sekä eri kulkumuotojen integroinnissa ja liikkumisen palveluissa. Liikenneturvallisuussuunnitelmissa taas on syytä huomioida erityisesti seurannan ja vaikutustenarvioinnin indikaattorit kestävien kulkumuotojen osalta, älyliikenteen rooli sekä liikenteen ja liikkumisen palvelut.

Lukkarinen (2016, 10) toteaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien prosessimaisuuden olevan selvästi nykyisistä suunnittelumalleista poikkeava ominaisuus, jota tulee kehittää myös liikenneturvallisuus- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Toisaalta Heltimo ja Korhonen (2016, 35, 61) toteavat liikenneturvallisuustyönkin olevan murroksessa ja korostavat jatkuvan liikenneturvallisuustyön tärkeyttä osana kuntien ja seutujen toimintaa. Apuna tällaisessa toimivat usein liikenneturvallisuustyöryhmät ja niitä vetävät liikenneturvallisuustoimijat tai -koordinaattorit. Myös jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä tehdään ainakin Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan maakunnissa, mikä mahdollistaa strategioiden jalkauttamisen kuntiin sekä nopean reagoinnin toimenpidetarpeisiin (ELY-keskus 2016).

Suomessa SUMP-ideologian mukaisia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia on tehty tutkimus- ja kehittämishankkeena toistaiseksi yksi kappale. Hyvinkään kestävä liikkuminen 2030 -suunnitelma perustuu sidosryhmien osallistumiseen, laajaan poikkihallinnollisuuteen sekä strategiseen ja vahvasti visiopainotteiseen käsittelytapaan. Suunnitelman rakenne ohjaa jatkuvasti itseään parantavaan prosessiajatteluun sekä poikkihallinnolliseen sidosryhmätyöhön. (Luukkonen & Rantala 2015, 6, 9, 15; Hyvinkää 2016, 10–15).

2.2.7. Joukkoliikenteen suunnitelmat

Joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään alueensa joukkoliikenteelle palvelutason. Palvelutasolla viranomainen ilmaisee, millaisia joukkoliikenteen palveluja se haluaa tarjota ja mihin suuntaan niitä pyritään kehittämään. Palvelutason määrittely ei tarkoita, että viranomaisen olisi tarjottava palvelutason mukaista joukkoliikennettä, mutta se on lähtökohtaisena tavoitteena. Joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat ELY-keskukset sekä 24 kuntaa tai kuntayhtymää, jotka toimivat joko yhden tai useamman kunnan alueella. (Joukkoliikennelaki 869/2009 4, 12 §; Airaksinen & Lehto 2015, 10–12.)

Palvelutason määrittelyssä tärkeimpiä tehtäviä on kuvata kunkin alueen tai yhteysvälin joukkoliikenteen palvelutaso niin realistisesti, että se voidaan myös toteuttaa. Tämän vuoksi joukkoliikenteen suunnittelu on järkevää toteuttaa riittävän tarkalla tasolla, jotta voidaan arvioida sen toteuttamisen kustannuksia. Palvelutaso valitaan alueille tai yhteysväleille valtakunnallisesti määritellyistä seitsemästä palvelutasoluokasta, jotka antavat tiettyjä arvoja joukkoliikenteen liikennöintiin, vuoroväliin sekä kävelyetäisyyteen pysäkillä niin kesä- kuin talviajan liikenteessäkin. Lisäksi voidaan määrittellä laadullisia palvelutasotekijöitä, joita ovat informaatio, täsmälli-

syys ja luotettavuus, lippujärjestelmä, kalusto, linjaston selkeys, vaihdollisuus, matka-aika ja joukkoliikenteen infrastruktuuri. Myös pysäkeille on oma palvelutasoluokituksensa. (Airaksinen & Lehto 2015, 23–37.)

Joukkoliikenteen suunnitelmia ovat joukkoliikennestrategiat tai -ohjelmat sekä joukkoliikennesuunnitelmat. Terminologia ei ole yksiselitteinen, mutta joukkoliikennestrategioissa määritellään usein pitkän aikavälin kehittämissperiaatteita sekä kriittisimpiä toimenpiteitä, joilla on suuri vaikutus joukkoliikenteen kilpailukykyyn tulevaisuudessa. Joukkoliikennestrategiat ottavat kantaa joukkoliikenteen asemaan kunnan tai seudun liikennejärjestelmässä ja liikennepoliitikassa sekä esittävät tavoitteellisia päämääriä, jotka voivat liittyä houkuttelevuuteen, talouteen, markkinointiin tai muihin asiakirjoihin kuten maankäytön tai palveluverkon suunnitelmiin tai ilmast- ja ympäristöpoliittisiin ohjelmiin. Lisäksi strategisella tasolla voidaan määritellä kunnan tai seudun joukkoliikenteen visio. Joukkoliikennestrategioita on esitetty taulukossa 14. (Rinta-Piirto, Hillo & Keskiikonen 2014, 14; Järvinen, Setälä, Hermonen & Välimäki 2010, 3.)

Joukkoliikennesuunnitelmassa taas voidaan esittää joukkoliikennejärjestelmä ja sen kehittämissuunnitelma yksityiskohtaisemmin. Niissä on yleensä esitetty joukkoliikenteen nykytila, palvelutasotavoitteet alueittain tai yhteysväleittäin, joukkoliikenteen järjestämistapaehdotukset kustannusarvioineen, lipputuotteet ja maksujärjestelmät, kutsu- tai palveluliikenteen rooli sekä yleiset kehittämissuunnitelmat. Varsinaisen joukkoliikenteen järjestämisen lisäksi suunnitelmissa voidaan esittää kaupunkirakenteeseen, katuverkkoon, opastukseen tai viestintään liittyviä toimenpiteitä, joilla on vaikutusta joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Suunnitelmissa usein esitetään sekä nopeita ratkaisuja akuuteimpiin ongelmiin että keskipitkän ja pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmia. Joukkoliikennesuunnitelmia on esitetty taulukossa 15. (Rintamäki 2014, 2–4; Vaarala, Ylipiessa, Piipponen & Salminen 2013, 5–7.)

Taulukko 14. Joukkoliikenteen strategioita ja ohjelmia 2010-luvulta (Rinta-Piirto et al. 2014; Ramboll 2015; Järvinen et al. 2010; Ramboll & Liidea 2011).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Laajuus
Joukkoliikennestrategia. Eli tarina Tuusulan joukkoliikenteen kehittämisestä	2015	1 kunta
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. Joukkoliikennestrategia	2014	14 kuntaa
Lappeenrannan joukkoliikenne 2020. Lappeenrannan kaupungin joukkoliikennepoliittinen ohjelma	2011	1 kunta
Porin joukkoliikennestrategia 2010–2030	2010	1 kunta

Taulukko 15. Joukkoliikennesuunnitelmia 2010-luvulta (Rintamäki 2014; Vaarala et al. 2013; Holm 2012; Vaarala 2012; Anttila, Airaksinen & Leppälä 2012; Airaksinen, Rantala & Anttila 2011).

Suunnitelman nimi	Valmistumisvuosi	Laajuus
Mikkelin seudullinen joukkoliikennesuunnitelma	2014	5 kuntaa
Porin seudun joukkoliikennesuunnitelma	2013	9 kuntaa
Joensuun seudun joukkoliikennesuunnitelma 2014–2020	2012	7 kuntaa
Jyväskylän kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelma	2012	3 kuntaa
Kuopion ja Siilinjärven joukkoliikennesuunnitelma	2012	2 kuntaa
Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma	2011	11 kuntaa

Kuten kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmissa tai kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa, myös joukkoliikenteen suunnitelmissa kestävän liikkumisen edistäminen on olennaisessa roolissa. Osassa suunnitelmia keskitytään kuitenkin lähinnä joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn linjasto-, vuoroväli-, aikataulu- tai kustannustasolla, kun osassa se huomioidaan osana koko alueen liikennejärjestelmää ja muita kestäviä kulkutapoja. Ohessa on valittuja esimerkkejä joukkoliikenteen suunnitelmien laajemmista strategisista linjauksista:

- Tuusulan joukkoliikennestrategia
 - visio 2020: Tuusulan taajamissa 20 % matkoista tehdään joukkoliikenteellä
 - visio 2040: viisas liikkuminen on ensisijainen liikkumisvalinta 80 % kuntalaisista
- Lappeenrannan joukkoliikennepoliittinen ohjelma
 - elinympäristö turvallisemmaksi ja terveellisemmäksi
 - henkilö- ja joukkoliikennepalvelujen käyttö helpommaksi
 - joukkoliikennepalvelujen taso vastaa kysyntää
 - joukkoliikenne positiiviseen nosteeseen. (Ramboll 2015, 11; Ramboll & Liidea 2011, 5.)

2.2.8. Maankäytön suunnitelmat

Maankäytön suunnittelussa erilaisille maa-alueille osoitetaan ohjeellinen tai määrävä käyttötarkoitus siten, että niille sijoitettavat toiminnot edistävät hyvää ja toimivaa elinympäristöä. Maankäytön suunnittelulla asetetaan reunaehdot myös kestävien kulkutapojen toimintaedellytyksille sekä liikumistarpeelle. Tästä syystä maankäytön toteutuminen ja jatkosuunnittelu ovat tärkeimpiä kestävä liikkumisen suunnitelmien lähtökohtia. Maankäytön suunnittelun ylin ohjaava asiakirja on valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Tavoitteista keskeisimpiä ovat kestävä kehitys ja hyvä elinympäristö. Tavoitteet on jaettu yleis- ja erityistavoitteisiin, joista ensin mainitut ovat luonteeltaan alueidenkäyttöä ja sen suunnittelua koskevia periaatelinjauksia. Erityistavoitteet taas varautuvat myös tiettyihin valtakunnallisesti merkittäviin hankkeisiin. (VNp 13.11.2008, 2–9).

Kestävä liikkuminen on alueidenkäyttötavoitteiden luvuissa 4.3 ja 4.5 erityisen huomion kohteena. Luvun 4.3 yleistavoitteisiin kuuluu yhdyskuntarakenteen kehittäminen siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen, minkä lisäksi joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan. Lisäksi erityistavoitteissa kaupunkiseutuja veloitetaan varmistamaan liikennejärjestelmän toteuttaminen siten, että se vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Luvussa 4.5 esitetään yleistavoitteena liikennejärjestelmän suunnittelu yhdessä alueidenkäytön kanssa siten, että henkilöautoliikenteen tarve vähenee ja ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytykset paranevat. Erityistavoitteissa tähdätään matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen, julkisen liikenteen edellytysten turvaamiseen sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiseen. Lisäksi päätöksessä annetaan Helsingin seudulle erityisvelvoite toteuttaa koko seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka tavoitteina on hillitä ilmastonmuutosta sekä eheyttää yhdyskuntarakennetta. (VNp 13.11.2008, 10–17.)

Maankäytön alueellisesti laajin suunnittelutaso on maakuntakaava. Maakuntakaavassa esitetään rakentamisen ja ympäristön kehittämisen suuntia maakunnan alueella tulevien vuosikymmenien ajalle. Maakuntakaavassa voidaan osoittaa esimerkiksi tie- tai rautatielinjauksia, joilla on toteutessaan merkittävä vaikutus kestävän liikkumisen edellytyksiin taajamien välisessä liikenteessä. Maakuntakaavat voidaan laatia vaiheittain joko alueellisesti tai jonkin teeman mukaan. Voimassa olevia maakuntakaavoja on koko maassa Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta 1.6.2016 yhteensä 64 erilaista. (YM 2016b–c.)

Maakuntakaavat ohjaavat kuntien omaa maankäytön suunnittelua. Kunnan maankäytön tärkeimpänä tavoitteena on varmistaa kysyntää vastaava tonttitarjonta eheässä yhdyskuntarakenteessa, jossa kunnalla ja yksityisillä toimijoilla on mahdollisuus järjestää toimivat, laadukkaat ja kustannustehokkaat lähipalvelut. Maankäytön ohjaus koostuu maankäytön strategisista linjauksista, kaavoituksesta ja maapolitiikasta sekä hajarakentamista koskevasta päätöksenteosta. Maapolitiikan ohjelmassa päätetään linjaukset, joilla määritellään kunnan tavoitteellista maanhankintaa ja tonttien luovutusta sekä maankäyttösopimusten laadintaa. Kaavoitus taas jakaantuu hierarkkisesti yleis- ja asemakaavoitukseen, joissa määritellään alueiden käyttöä tarkemmin. (Kuntaliitto 2009, 3–4.)

Yleiskaavat laaditaan kunnissa ja niillä osoitetaan kunnan alueiden käytön päämäärät. Yleiskaava määrittää kunnan kehityksen linjauksia sekä kaava-alueen käyttötarkoitusta. Yleiskaava voidaan laatia myös vain tietylle osalle kuntaa, jolloin sitä kutsutaan osayleiskaavaksi, tai usean kunnan alueelle, jolloin sitä kutsutaan yhteiseksi yleiskaavaksi. Yleiskaava ohjaa asemakaavojen laatimista. Asemakaavat taas ovat pienempien alueiden kuten korttelin tai yhden tontin rakentamista ohjaavia lakisäätteisiä asiakirjoja, joissa huomioidaan paikalliset olosuhteet, kaupunki- ja maisemakuva, hyvä rakentamistapa sekä muita yhteisiä tavoitteita. Asemakaavassa osoitetaan esimerkiksi rakennusten, väylien ja tonttien sijainti, koko ja käyttötarkoitus. Asemakaava toimii rakentamista ohjaavana asiakirjana, joka antaa reunaehjoja katu- ja rakentamissuunnitelmille. (YM 2016.)

Sekä yleis- että asemakaavoitus ovat vahvasti säänneltyjä maankäytön suunnittelun välineitä, jotka ovat prosesseina melko raskaita ja hitaasti reagoivia. Toimintaympäristö kuitenkin muuttuu entistä nopeammalla tahdilla entistä monimutkaisemmaksi, minkä vuoksi perinteisen mallin rinnalle on kehitetty myös strategista maankäytön suunnittelua. Sille tunnusomaisia ominaisuuksia ovat muun muassa visioiva valikoivuus, toimintaorientaatio, epävarmuuden hallinta ja relationaalisuus. Strateginen maankäytön suunnittelu voi tukeutua esimerkiksi kaavarunkoihin, rakennemalleihin tai kehityskuviin ja se voi olla joko osa perinteistä kaavaprosessia taikka itsenäisenä osana kunnan tai seudun strategista kehittämistä. (Mäntysalo, Kangasoja & Kanninen 2014, 3–10.)

2.2.9. Yhdyskuntatekniset suunnitelmat

Yhdyskuntateknisiä suunnitelmia tarvitaan, jotta voidaan rakentaa tiettyjä kuntien teknisten palveluiden vaatimia rakenteita, kuten katuja, vesijohtoja, viemäreitä tai muita rakenteita. Usein näissä suunnitelmissa esitetään tarkkoja mittoja, piirustuksia, materiaaleja tai sijainteja tietyille rakenteellisille ratkaisuille. Kuntien yhdyskuntateknisiä suunnitelmia ovat ainakin katu-, liikenne-, vesihuolto-, puisto-, piha- tai rakennussuunnitelmat tai -piirustukset. Näiden lisäksi valtio laatii tie- ja ratasuunnitelmia maantielain ja rautatielain vaatimusten mukaisesti. Tekniset ja rakenteelliset ratkaisut ovat näkyvin ja konkreettisin muutos, jonka kuntalaiset näkevät ja kokevat arkiliikkumisessaan, minkä vuoksi ne ovat hyvin tärkeitä kestävän liikkumisen toimivuuden kannalta. Ne ovat myös olennainen osa kuntien toiminnallisuutta ja kaupunkikuvaa. Niissä ei kuitenkaan yleensä esitetä strategisia linjauksia tai suunnittelun periaatteita, minkä vuoksi niitä ei käsitellä tarkemmin tässä työssä.

2.2.10. Muut suunnitelmat

Yllä mainittujen suunnitelmatyyppeiden lisäksi kunnista löytyy lukuisa joukko erilaisia muita strategioita, ohjelmia ja suunnitelmia, joilla on suuri tai pieni vaikutus kestäväan liikkumiseen. Tällaisia ovat muun muassa seuraavat:

- kuntastrategia
- talousarvio ja -suunnitelma
- ilmasto-, ympäristö- ja energiaohjelmat
- elinkeino- ja elinvoimapolitiittiset ohjelmat
- nuoriso-, vanhus- ja vammaispolitiittiset ohjelmat
- hyvinvointisuunnitelma, -kertomus ja -tilinpito
- rakennusjärjestys ja pysäköintinormi
- kiinteistö- ja toimitilaohjelmat
- turvallisuus-, valmius- ja pelastussuunnitelmat
- opetus-, varhaiskasvatus- ja liikuntasuunnitelmat
- erilaiset toimialojen, liikelaitosten, yksiköiden tai työryhmien toimintasuunnitelmat.

Strategioilla ja erilaisilla ohjelmilla voi olla merkittävä vaikutus alemman tason suunnitelmien linjauksille ja toimenpiteiden kohdentamiselle, kun taas taloutta ohjaavat dokumentit vaikuttavat luonnollisesti myös kestävän liikkumisen edistämiseen käytettävissä oleviin resursseihin tai niiden ohjaamiseen. Hyvinvointikertomuksen rooli on usein painottunut sosiaali- ja terveystoimeen, mutta tulevaisuudessa kuntien tehtävien muuttuessa myös sen rooli saattaa olla kestävän liikkumisen kannalta merkittävämpi. Tiettyjä ikä- tai erityisryhmiä koskevat suunnitelmat voivat sisältää runsaasti toimenpiteitä juuri niiden liikkumiseen liittyen. Toimitilojen tai kiinteistöjen kuten koulujen sijainnilla voi olla merkittävä vaikutus asukkaiden ja työntekijöiden liikkumiseen, kun taas rakennusjärjestyksellä tai erilaisilla rakentamisen normeilla voidaan vaikuttaa henkilöautojen määrään tai rooliin erityisesti tiiviisti rakennetussa ympäristössä. Yllä mainitut suunnitelmat eivät kuitenkaan keskity pääasiallisesti liikenteeseen tai kestävään liikkumiseen, minkä vuoksi niitä ei tämän työn yhteydessä käsitellä tarkemmin.

2.2.11. Yhteenveto

Luvun tarkoituksena on luoda katsaus kunnissa laadittavista kestävän liikkumisen suunnitelmista sekä myös yleiskuvaus muista suunnitelmista, strategioista ja ohjelmista, joita joko valtio, kunnat tai muut tahot laativat ja joilla on joko ohjaavaa tai tarkentavaa merkitystä kestävän liikkumisen olosuhteille tai kysynnälle. Olennaisimpia kestävän liikkumisen suunnitelmatyyppejä ominaisuuksineen on lueteltu taulukossa 16.

Taulukko 16. Kestävän liikkumisen kannalta tärkeimmät suunnitelmatyypit ja niitä kuvaavat ominaisuudet.

Suunnitelmatyyppi	Ominaisuudet
Liikennejärjestelmäsuunnitelma	<ul style="list-style-type: none"> - Pitkän aikavälin strategia - Käsittelee kaikkia liikennemuotoja, liikenneverkkoja, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta, rahoitusta sekä liikennealan yhteistyömuotoja - Laaditaan usein alueellisena mutta myös seudullisena tai kuntakohtaisena
Liikenneturvallisuuksuunnitelma	<ul style="list-style-type: none"> - Kuvataan tavoitteet, toimenpiteet ja toimintatavat asukkaiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi - Painopisteenä liikenneturvallisuustyön aktivointi liikennekasvatuksen ja liikenneympäristön toimenpitein - Nimenä voi olla myös kestävän ja turvallisen / viisaan liikkumisen suunnitelma - Laaditaan kuntakohtaisena, mutta myös alueellisena tai seudullisena
Kävelyn ja pyöräilyn edistämisuunnitelma	<ul style="list-style-type: none"> - Pyrkii lisäämään kävelyn ja pyöräilyn osuutta matkoissa sekä parantamaan niiden olosuhteita - Osassa korostetaan kävelyä ja pyöräily liikennemuotoina, osassa taas terveyttä ja hyvinvointia lisäävänä liikuntana - Mukana myös katsaukset, joissa kuvataan tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia tai kyselyjen tuloksia - Laaditaan kuntakohtaisena, mutta myös seudullisena
Joukkoliikenteen suunnitelmat	<ul style="list-style-type: none"> - Joukkoliikennestrategiat määrittävät pitkän aikavälin kehittämisperiaatteita ja tukevat liikennepoliittisia valintoja - Joukkoliikennesuunnitelmissa kuvataan linjojen sijainnit, vuorovälit, liikennöintiajat, lippujärjestelmä, kutsu- ja palveluliikenne sekä matkustajainformaatio - Laaditaan alueellisena, seudullisena tai kuntakohtaisena
Maankäytön suunnitelmat	<ul style="list-style-type: none"> - Luovat rakenteen, joka voi mahdollistaa kestävän liikkumisen kilpailukyvyn - Hierarkkinen ja vahvasti säännelty suunnittelujärjestelmä, joka muodostuu maakunta-, yleis- ja asemakaavoituksesta - Täydennetään maankäytön strategisella suunnittelulla - Laaditaan alueellisena, seudullisena tai kuntakohtaisena

3 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

3.1. Kunnat

3.1.1. Tehtävät

Suomen julkishallinto muodostuu valtion toimielimistä ja hallintojärjestelmästä, kuntien itsehallinnosta, tuomioistuinlaitoksesta sekä muusta itsehallinnosta ja välillisestä valtionhallinnosta. Kuntien itsehallintoon kuuluvat kuntien lisäksi kunnallinen aluehallinto, kuntien yhteistyö sekä kuntayhtymät. Kunnat ovat pienimpiä rajattuja julkishallinnollisia yksiköitä. Suomen perustuslain (731/1999) 121 § mukaan ”Suomi jakaantuu kuntiin, joiden hallinnon tulee perustua kunnan asukkaiden itsehallintoon.” Itsehallinto näkyy siten, että kunnilla on oikeus päättää omista asioistaan, hallita itseään ja verottaa asukkaitaan. Kuntien määrä kasvoi 1940-luvulle saakka, jolloin kuntia oli 602. Määrä on kuitenkin kuntaliitosten myötä laskenut ja vuoden 2017 alusta Suomessa oli 311 kuntaa. (Suomi.fi 2015, 2016a–b.)

Julkishallinnon tehtäviin kuuluu huolehtia yleisestä hallinnosta, järjestyksestä ja turvallisuudesta sekä järjestää kansalaisille tiettyjä palveluita. Tässä yhteydessä keskitytään erityisesti palveluiden tuottamiseen. Palvelu on toimintaa, jonka keskiössä on asiakas. Se on vuorovaikutteinen tapahtuma, jossa palveluntarjoaja ja asiakas osallistuvat palvelutilanteen muodostumiseen. Julkiset palvelut ovat yksityisen sektorin palveluihin verrattuna erilaisia lähtökohdiltaan, sisällöltään ja toteuttamistavoiltaan. Julkisen sektorin palveluilla on muun muassa seuraavia ominaisuuksia:

- ne ovat yhteiskuntapoliittisen ohjauksen alaista toimintaa
- ne pohjautuvat säännöksiin ja niiden määrää ja laatua ohjataan sääntelyllä
- niiden voimavarat ovat budjettisidonnaisia
- niitä ohjataan usein valtakunnallisesti ja niillä on moniportainen hallintorakenne
- niiden tavoitteet ovat usein yhteiskuntapoliittisia
- niiden hallintoa ja ohjausta hoidetaan eri hallinnonaloilta, mikä johtaa palvelurakenteen pirstoutumiseen. (Harisalo, Rajala & Ståhlberg 1992, 152.)

Julkishallinnollisia palveluita on ohjattu erityisesti kuntien hoidettavaksi, ja kunnilla onkin hyvin paljon erilaisia tehtäviä, joista osa on lainsäädännöllä velvoitettuja peruspalveluita ja osa vapaaehtoisia toimintoja. Tärkeimpiä lakisääteisiä peruspalveluita ovat sosiaalihuolto, terveydenhuolto, opetus- ja kulttuuripalvelut sekä tekniset palvelut. Valtio huolehtii peruspalveluiden lainsäädännöstä, mutta kuntien vastuulla on hoitaa palveluiden järjestäminen käytännössä kuntalaisille sekä toimintojen varsinainen rahoittaminen. Kestävän liikkumisen kannalta olennaisimpia lakisääteisiä tehtäviä ovat terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen, maapolitiikka, kaa-

voitus ja maankäytön suunnittelu sekä liikenne, joukkoliikenne ja väylät. (Kuntaliitto n.d.f, 2015a–b.)

Kunnat voivat ottaa hoitaakseen lakisääteisten tehtävien lisäksi vapaaehtoisia tehtäviä, jotka voivat tähdätä muun muassa kuntalaisten hyvinvoinnin, paikallisen kehityksen tai alueensa elinvoiman edistämiseen. Näihin itsehallinnollisiin tehtäviin ei liity sääntelyä, jolloin kunnilla on vapaa harkinta- ja päätösvalta sekä rahoitusvastuu tehtävien hoitamisesta. Vapaaehtoisiin tehtäviin ei kuitenkaan voi lukeutua valtiolle kuuluvia tehtäviä tai puhtaasti kaupallista tai teollista toimintaa. Vapaaehtoisia tehtäviä ovat muun muassa elinkeinoelämän edistäminen, yhdistysten ja vapaan kansalaistoiminnan tukeminen, työllisyyttä edistävien palveluiden järjestäminen, ystävyyskuntatoiminta, puoluetuki, energiahuolto, satamatoiminta sekä tietoverkkojen rakentaminen ja ylläpito. Myös kestävän liikkumisen edistäminen muilla kuin edellisessä kappaleessa luetelluin keinoin on vapaaehtoista. Vapaaehtoisia edistämiskeinoja ovat muun muassa viestintä, erilaiset yhteistyö- ja edistämisyhdykset, kestävän liikkumisen suunnittelun laadinta sekä erilaiset kestävien kulkumuotojen palvelutasoa tai houkuttelevuutta parantavat toimenpiteet. (Kuntaliitto 2015c.)

Kunnilla on oikeus päättää, miten erilaiset palvelut tuotetaan. Kunta voi järjestää palvelut tuottamalla niitä itse tai yhteistoiminnassa muiden kuntien kanssa, perustamalla yhtiö tuottamaan niitä tai hankkia niitä ostopalveluna joko toiselta kunnalta, kuntayhtymältä tai yksityiseltä palveluntarjoajalta. Suurin osa kunnissa tehtävästä kestävästä tai turvallisen liikkumisen edistämiseen liittyvästä suunnittelusta ja osa jatkuvasta edistämistyöstä tehdään yksityisten konsulttitoimistojen avulla sekä usein naapurikuntien ja alueen ELY-keskuksen kanssa yhteistyössä. (Kuntaliitto 2015d; Heltimo & Korhonen 2016, 61, 71).

Vuoden 2019 alusta julkisten sosiaali- ja terveystalveluiden tuottaminen siirtyy kunnilta 18 maakunnalle osana suurta maakuntauudistusta. Tämän tavoitteena on tuottaa sujuvampia palveluita, lisätä valinnanvapautta, supistaa valtion kestävyysvajetta ja järjestää palvelut koko maassa tarkoituksenmukaisesti ja tasapuolisesti. Kuntien vastuulle jäänee rooli hyvinvoinnin, elinvoiman, yrittäjyyden ja työllisyyden edistäjänä. Kuntien roolia vuodesta 2019 eteenpäin selvitetään Tulevaisuuden kunta -työssä, jota laatii asiantuntijatyöryhmä parlamentaarisen työryhmän ohjauksessa. (Sote- ja maakuntauudistus n.d.b–c.)

3.1.2. Organisaatio

Kuntaorganisaatiota ei ole määritelty yksiselitteisesti mutta tyypillisesti se muodostuu kaksoisjärjestelmästä, jonka toisena osapuolena on poliittinen, luottamustoimipohjainen osa ja toisena hallinnollinen työ- tai virkasuhdepohjainen osa. Kuntaorganisaatiota voidaan käsitellä joko pelkän hallinnollisen osan muodostamana henkilöstöorganisaationa, molempien osien muodostamana organisaationa tai jopa molempien sekä kuntalaisten muodostaman asiakaskunnan muodostamana organisaatiokokonaisuutena. Kunta muodostaakin erittäin monimuotoisen, ympäristönsä kanssa vuorovaikuttavan, hallinnollisesti ja maantieteellisesti hyvin heterogeenisen or-

ganisaatiomallin. Tässä työssä kunnan organisaatiota tarkastellaan sekä luottamushenkilöiden että hallinnollisen osan muodostamana kokonaisuutena, jonka ympäristöön kuuluvat muun muassa kuntalaiset, yksityinen sektori, yhdistykset sekä valtionhallinto. (Leväsvirta 1999, 20–21.)

Liikeyrityksissä organisaation tavoitteena pidetään usein taloudellista tuosta, lisäarvon tuottamista asiakkaalle ja yrityksen osaamisen kehittämistä. Tavoitteet muutetaan toimenpiteiksi ja niiden saavuttamista mitataan. Yksiköitä ja yksilöitä palkitaan tavoitteiden saavuttamisesta. Kuntaorganisaatiossa tavoitteiden asettaminen ei ole lainkaan niin selvää, mikä johtuu osittain yksityisen ja julkisen sektorin toiminnallisista ja rakenteellisista eroista. Yritykset voivat lisätä tuotantoaan myynnin parantuessa mutta kunnat toimivat budjettivaroin, minkä vuoksi tuotannon yhteys resursseihin on epäselvä. Kunnilla asiakkaiden asemassa ovat kuntalaiset, joilla ei kuitenkaan ole samanlaista vapautta palveluita tarjoavan kunnan kuin yrityksen valitsemisen suhteen. Toisaalta kunnillakaan ei ole mahdollisuutta valita asiakkaitaan. Kuntasektorilla on selkeästi havaittavissa myös tavoitteiden moninaisuutta sekä ristiriitaisuutta organisaation sisällä. (Jalonen 2007, 6–8.)

Poliittisen ja hallinnollisen osan keskinäisestä suhteesta on laadittu lukuisia tutkimuksia. Max Weber (1978) esittää politiikan ja hallinnon välille hyvin selkeän eron ja työnjaon. Poliittisen koneiston tehtävänä on asettaa hallinnolle päämäärät ja linjanvedot sekä kantaa näistä vastuu, kun taas hallinnon tehtäväksi jää toteuttaa poliittisesti päätetyt toimenpiteet. Poliittikkaa voidaan pitää vallan tavoitteluna, jossa subjektiiviset käsitykset ja arvot saavat näkyä, kun taas hallinto käyttää sille jo myönnettyä valtaa puolueettomasti sovittujen sääntöjen puitteissa. Kuitenkin julkishallinnossa on selvästi tapahtunut siirtymistä valvovasta ja toteuttavasta organisaatiosta poliittisempaan kantaa ja vastuuta ottavaan organisaatioon. Muun muassa Sakari Möttönen (1997) on todennut, ettei selvä jako poliittiseen ja hallinnolliseen osaan sovi modernin yhteiskunnan yhä monimutkaisempaan toimintaympäristöön. (Leväsvirta 1999, 23–24.)

Kunnan poliittiseen organisaatorakenteeseen kuuluvat vähintään kunnanvaltuusto, kunnanhallitus, tarkastuslautakunta sekä keskusvaalilautakunta ja vaalilautakunnat. Valtuusto on kunnan ylin päättävä elin, joka vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta, nimeää kunnanhallituksen ja toimielinten jäsenet sekä valitsee kunnanjohtajan virkasuhteeseen. Valtuustossa on 2017 vaalikaudesta alkaen kunnan koosta riippuen 13–79 jäsentä, jotka kunnan asukkaat äänestävät valtuustoon (Kuntalaki 410/2015 16 §). Kunnanhallituksen tehtävänä on valmistella valtuuston päätökset, huolehtia niiden täytäntöönpanosta sekä valvoa valtuuston päätösten laillisuutta. Tarkastuslautakunta vastaa valtuuston toimikaudella sen hallinnon ja talouden tarkastuksen järjestämisestä. Keskusvaali- ja vaalilautakuntien tehtävänä on järjestää kuntavaalit. (Kaljunen 2011, 31–33.)

Toimielimet ovat kuntien monijäsenisiä valtuuston valitsemia viranomaisryhmiä, jotka johtavat julkisten palveluiden tuottamista kunnassa. Niitä ovat lautakunnat jaostoineen, johtokunnat jaostoineen sekä toimikunnat. Toimielimiksi ei lasketa johtoryhmiä tai työryhmiä, joilla voi kuitenkin ol-

la avustava tai valmisteleva rooli päätöksenteossa. Valtuustokaudella 2009–2012 Manner-Suomessa oli lautakuntia (pois lukien lakisääteiset keskusvaali-, vaali- ja tarkastuslautakunnat) yhteensä 1 624 kappaletta. Suurin osa lautakunnista edustaa yhdyskunta-, ympäristö- ja teknisiä palveluita, opetus- ja kulttuuripalveluita tai sosiaali- ja terveystalouksia. Lisäksi on olemassa yhteislautakuntia, jotka hoitavat usean kunnan asioita toimialallaan. Valtuustokaudella 2009–2012 yhteislautakuntia oli 107. (Kuntaliitto 2014; Kuntaliitto 2011b, 4–10.)

Kunnan hallinnollinen organisaatio on perinteisesti ollut hierarkkinen linjaorganisaatio, jonka alimmalla tasolla on käytännön työtä tekevä operatiivinen taso, sen yläpuolella varsinaista hallintoa hoitava administratiivinen taso ja ylimpänä toiminnan linjauksista päättävä normatiivinen taso. Pyramidimaisen rakenteen lisäksi organisaatiota täydentävät erilaiset sisäiset tukitoiminnot kuten viestintäpalvelut, tietotekniset palvelut, kiinteistö- ja tilapalvelut ynnä muut. Hierarkkinen malli on tosin johtanut organisaatioiden pilkkoutumiseen ja toiminnan kokonaistavoitteiden hämärtymiseen sekä siten palvelutapahtumien heikkenemiseen. Tämän seurauksena hierarkkia on madallettu, toimintoja on koottu uudelleenlaisiksi kokonaisuuksiksi ja henkilöstöä on otettu enemmän mukaan toiminnan suunnittelussa. Lisäksi joitain toimintoja on yhtiöitetty tai muunnettu liikelaitoksiksi, jotta ne toimisivat taloudellisesti ja toiminnallisesti tehokkaammin. (Harisalo et al. 1992, 100, 109.)

Kuntien hallinnolliset organisaatiot voivat erota hyvin paljon toisistaan. Kuntalaki (410/2015 § 41) määrää vain, että kunnassa pitää olla kunnanjohtaja tai pormestari. Muilta osin kunnan organisaatiosta määrätään kunnan hallintosäännössä. Hallinnollinen organisaatio voi jakautua esimerkiksi toimialoihin siten, että kunkin lautakunnan alaisuudessa toimii yksi toimiala. Toimialat taas voivat jakautua tulosalueisiin ja edelleen toimintayksiköihin, joilla kullakin on omat johtajansa tai päällikkönsä sekä oma talousarvionsa. Lisäksi kuntaorganisaatioon luetaan erilaiset liikelaitokset, joilla kullakin on oma johtajansa. (Myllymäki 2016, 3, 25–26.)

Kestävän liikkumisen oleellisuutta kuntien hallinnon eri yksiköissä on arvioitu soveltamalla Heltimon ja Korhosen (2016, 38–57) esitystä liikenneturvallisuustyöstä kuntien eri palveluissa. Näitä palveluita ovat seuraavat:

- sivistyspalvelut
 - varhaiskasvatuspalvelut
 - koulut ja oppilaitokset
- vapaa-ajan palvelut
 - nuorisotyö
 - liikuntapalvelut
- sosiaali- ja terveystalouksien palvelut
 - äitiys- ja lastenneuvolat
 - koulu- ja opiskeluterveydenhoito
 - terveyskeskukset
 - mielenterveys- ja päihdetyö
 - työterveyshuolto
 - vanhuspalvelut

- vammaispalvelut
- tekniset - ja ympäristöpalvelut
 - tekninen toimi, kadut ja liikenne, avoin joukkoliikenne
 - maankäytön suunnittelu, kaavoitus
- kunnan viestintäpalvelut
- kunta työnantajana.

3.2. Kuntapolitiikka

3.2.1. Päätöksenteko

Politiikka tulee kreikan sanasta *politikos* – ’kansalaisia koskeva’ – ja sillä tarkoitetaan ”johonkin kokonaisnäkemykseen tai aatteeseen pohjautuvaa toimintaa, jolla pyritään vaikuttamaan valtiollisiin, valtioiden välisiin tai yhteiskunnallisiin asioihin tai jolla hoidetaan niitä” (Wikipedia 2016b; MOT Kielitoimiston sanakirja 2014a). Harisalo et al. (1992, 41–42) kuvaavat poliittiseksi toiminnaksi Eastonin (1953) ja Lasswellin (1958) mukaan siitä päättämisen, miten rajalliset resurssit jaetaan eri tahojen toivomusten kesken. Toisaalta Friedrichin (1963), Kolbin (1978) sekä Ellsworthin ja Stahnken (1976) mukaan politiikan tarkoituksena on ratkaisujen löytäminen erilaisiin ristiriitoihin ja kiistoihin. Niinpä Harisalo et al. määrittelevätkin kuntapolitiikan ”kuntaa ja kuntalaisia koskevien ristiriitojen käsittelyn ja ratkaisun prosessiksi”.

Ristiriitoja syntyy, kun viranhaltijat, luottamushenkilöt, yksityiset kuntalaiset ja erilaiset intressiryhmät esittävät kukin omasta näkökulmastaan perusteltuja vaatimuksia sekä tavoitteita, jotka ovat jonkin toisen toimijan kannalta haitallisia tai vastustettavia. Kuntapolitiikka toimii lukuisille toiveille ja tavoitteille eräänlaisena areenana, jossa niitä voidaan poliittisen prosessin keinoin ratkaista. Ratkaisut ovat aina valintoja, jotka perustuvat vallalla oleviin arvoihin. Konfliktien ratkaiseminen ei ole yleisen edun tavoittelua, eikä sellaista voida edes yksiselitteisesti nimetä. Konfliktien hallinta turvaa kunnan toiminnan ja olemassaolon, kunhan tuotetut ratkaisut ovat riittävän yleisesti hyväksyttäviä erilaisista odotuksista ja toiveista huolimatta. Tuleekin huomata, että kunnallista päätöksentekoa ei voi käsitellä pelkästään rationaalisena koneistona, joka tuottaa tarkoituksenmukaisimpia tuloksia erilaisiin ongelmiin, vaan mukana ovat aina yksilöiden ja ryhmien tunteet ja arvot. (Harisalo et al. 1992 42–43; Jalonen 2007, 8.)

Päätöksenteon prosessi voidaan jakaa Ellsworthin ja Stahnken (1976) mukaan viiteen vaiheeseen:

1. Ongelman tunnistaminen
2. Julkisten vaatimusten esittäminen
3. Vastavaatimusten esittäminen
4. Vaihtoehtojen generointi ja kehittäminen
5. Poliittisen ohjelman päättäminen ja toteuttaminen.

Ongelman tunnistamisen lähtökohtana on, että joku tai jotkut kokevat jonkin asian ongelmaksi, joka vaatii ratkaisua. Konkreettisena esimerkkinä

tällainen ongelma voi olla koulun ja asuinalueen välisen pyörätien puute ja siitä johtuva turvattomuus koululaisten käyttämällä reitillä. Ongelman tunnistaminen ei kuitenkaan vielä johda suoraan poliittisen prosessin käynnistymiseen, vaan ongelma pitää kokea niin merkittäväksi, että se tuodaan julki ja sen ratkaisemiseksi esitetään julkinen vaatimus. Esimerkkitapauksessa vaatimuksena voi olla vaikkapa pyörätien rakentaminen tietyille katuosuudelle, jolloin oppilaat pääsevät asuinalueelta turvallisesti koululle. Harva vaatimus saa täydellistä tukea taakseen, vaan usein esitetään vastakkaisia vaatimuksia, jotka pyrkivät estämään tai muuttamaan alkuperäistä vaadetta. Näin voi käydä myös, vaikka alkuperäinen vaatimus ei suoraan aiheuttaisikaan vastustajille haittaa. Pyörätie-esimerkissä vastustusta voi herättää pyörätien tilantarve, joka usein valmiissa katuympäristössä voi heikentää muiden kulkumuotojen olosuhteita, tai sitten vaatimusta vastustetaan taloudellisin perustein. Vastavaatimuksena voi myös olla jonkin toisen pyörätien rakentaminen, jos joku henkilö tai jokin taho kokee sen tärkeämmäksi kuin alkuperäisen toiveen kohteen. (Harisalo et al. 1992, 43–44.)

Prosessin neljännessä vaiheessa punnitaan eri vaihtoehtoja, kehitetään erilaisia toimintalinjoja tai ideoita ja ideoitaan edelleen edistettävät kehityspolut. Neljänteen vaiheeseen voi osallistua sekä vaatimusten että vastavaatimusten esittäjät, mutta usein myös muut tahot tai intressiryhmät. Tässä vaiheessa nousee tärkeään rooliin kunnan hallinnollinen organisaatio, josta löytyy asiantuntemusta ja ymmärrystä sekä vaatimuksen että vastavaatimusten vaikutusten ja kustannusten arviointiin. Esimerkkitapauksessa hallinto voisi tuottaa tiettyjen laskennallisten arvojen perusteella priorisoidun toimenpidelistan erilaisista pyörätiepuutteista, jolloin alkuperäinen vaatimus asetetaan listalle muiden toimenpiteiden joukkoon. Viimeiseksi luotamushenkilöt päättävät saatujen tietojen sekä omien arvojensa pohjalta, minkä vaihtoehdon mukaan edetään ja miten. Etenemispäätöstä voidaan kutsua poliittiseksi linjaukseksi ja yleensä se on samanhenkinen kunnan aiempien ohjelmien tai strategioiden kanssa. (Harisalo et al. 1992, 44–45.)

Weberiläisen ideaalimallin mukaan politiikka ohjaa ja valvoo hallintoa, jonka tehtävänä on vain toteuttaa linjauksia, mutta käytännössä tilanne on usein päinvastainen. Tehokkaan päätöksenteon avuksi hallinnon tulee tuottaa hyvin valmisteltuja, asiantuntijatiedoin tai laskelmin perusteltuja vaihtoehtoja, jotka voivat myös poiketa alkuperäisistä vaatimuksista, sekä esittää oma suosituksensa päätökseksi. Poliittisen organisaation tehtäväksi jää lähinnä arvioida päätösehdotusta omien arvojensa pohjalta sekä legitimoida päätös. Tehokkuuden vastapainona on demokratian toteutuminen, jonka vaatimuksena taas on avoin ja julkinen päätöksenteko. Demokraattisesti valitun edustuksellisen valtuuston on avoimessa päätöksentekoprosessissa heijastettava ympäristönsä, taustaryhmiensä ja intressiryhmiensä erilaisia arvoja ja normeja. (Jalonen 2007, 11; Leväsvirta 1999, 23–24.)

Päätöksenteon prosessi on myös vallan käyttöä. Valta on kyky vaikuttaa toisten käyttäytymiseen haluttuun suuntaan, mutta käsitteenä sillä on monta eri alalajia, joita ei tässä yhteydessä kuitenkaan käydä tarkemmin läpi. Poliittisen ja hallinnollisen organisaation erona on se, että politiikassa pyritään saavuttamaan valtaa ja käyttämään sitä henkilöiden ja intressiryhmi-

en etujen parantamiseksi tai uusien mahdollisuuksien ja tilaisuuksien saavuttamiseksi. Hallinnossa taas käytetään sille myönnettyä valtaa ainakin periaatteessa puolueettomasti ja rationaalisesti kunnan ja sen asukkaiden hyväksi. Käytännössä johtavat viranhaltijat joutuvat käyttämään harkintavaltaa pitääkseen tasapainon yksilön ja yhteiskunnan etujen välillä. Viranhaltijoihin kohdistuu erilaisten roolien aiheuttamia ristiriitaisiakin paineita. Klassisessa byrokraattisessa mielessä virkamies on neutraali toimeenpanija, joka toteuttaa poliittista tahtoa puolueettomasti. Asiantuntijaroolissa virkamies kuitenkin toimii oman ammatillisen osaamisensa ja etiikkansa edustajana ja siten vaikuttaa päätöksentekoon. Lisäksi viranhaltijoilla on toisinaan rooli myös poliittisina toimijoina, jotka aktiivisesti pyrkivät vaikuttamaan poliittiseen päätöksentekoon erityisesti tavoitteiden asettelun, toiminnan suunnan sekä linjausten päättämisessä. (Leväsvirta 1999, 52–53, 56–58; Harisalo et al. 1992, 45–46.)

Kuntapoliittiseen päätöksentekoon liittyy myös puoluejärjestelmä. Puolueet ovat tiettyjä aatteellisia päämääriä tai poliittisia katsomuksia kannattavia ja taloudellisia, sosiaalisia tai muita aineellisia etuja ajavia organisoituvia samanmielisten ryhmittymiä, jotka on listattu oikeusministeriön puolurekisteriin. Puolueiden yleisohjelmiin on kirjattu niiden keskeiset periaatteet ja tavoitteet, joilla ne pyrkivät vaikuttamaan yhteiskuntaan ja päätöksentekoon. Puolueet tarjoavat äänestäjille erilaisia vaihtoehtoja niin valittavien henkilöiden, poliittisten ohjelmien ja toiminnan linjausten osalta.

Puolueet kuuluvat kiinteästi edustukselliseen demokratiaan, sillä vain puolueet ja vähintään 10 äänioikeutetun perustamat valitsijayhdistykset voivat asettaa ehdokkaita kuntavaaleihin. Suomessa käytössä olevan suhteellisen vaalitavan laskentamenetelmänä käytetään d’Hondtin menetelmää. Kunkin puolueen tai valitsijayhdistyksen ehdokkaat laitetaan järjestykseen äänimäärän perusteella. Eniten ääniä saanut ehdokas saa puolueensa koko äänimäärää vastaavan vertausluvun, kun taas toiseksi eniten ääniä saaneen vertausluku on puolet koko äänimäärästä, kolmanneksi eniten saaneen kolmasosa ja niin edelleen. Tämä toistetaan kaikille puolueille ja valitsijayhdistyksille. Valtuustoon valitaan tämän jälkeen kuntalain (410/2015) 16 § mukainen määrä valtuutettuja kaikkien ehdokkaiden joukosta heidän vertauslukujensa mukaisessa järjestyksessä. (Vaalit.fi 2015; 2016c; Vaalilaki 714/1998 89, 91 §.)

Taulukossa 17 on listattu kaikki rekisteröidyt puolueet sekä niiden vuonna 2015 valittujen kansanedustajien ja 2012 valittujen kunnanvaltuutettujen lukumäärät. (MOT Kielitoimiston sanakirja 2014b; Vaalit.fi 2016a; Eduskunta n.d.)

Taulukko 17. Suomen rekisteröidyt puolueet ja niiden kansanedustajien ja kunnanvaltuutettujen lukumäärät (Vaalit.fi 2016b; Vaalit 2013; 2015).

Nimi	Kansanedustajia (2015 vaalit)	Osuus	Kunnanvaltuutettuja (2012 vaalit)	Osuus
Suomen Keskusta	49	25 %	3 077	32 %
Perussuomalaiset	38	19 %	1 195	12 %
Kansallinen Kokoomus	37	19 %	1 735	18 %
Suomen Sosialidemokratinen Puolue	34	17 %	1 729	18 %
Vihreä liitto	15	7,5 %	323	3,3 %
Vasemmistoliitto	12	6,0 %	640	6,6 %
Svenska folkpartiet i Finland	9	4,5 %	480	5,0 %
Suomen Kristillisdemokraatit	5	2,5 %	300	3,1 %
<i>Muut</i>	<i>1</i>	<i>0,5 %</i>	<i>186</i>	<i>1,9 %</i>
Suomen Kommunistinen Puolue	0	0 %	9	0,09 %
Kommunistinen Työväenpuolue - Rauhan ja Sosialismin puolesta	0	0 %	0	0 %
Liberaalipuolue - Vapaus valita	0	0 %	0	0 %
Piraattipuolue	0	0 %	0	0 %
Suomen Eläinoikeuspuolue	0	0 %	0	0 %
Kansalaispuolue	0	0 %	0	0 %
Yhteensä	200		9 674	

3.2.2. Kuntalaisten osallistuminen

Demokraattiseen järjestelmään ja kunnalliseen itsehallintoon kuuluvat olennaisena osana kansalaisten mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa päätöksentekoon. Poliittinen osallistuminen voidaan jakaa kolmeen pääryhmään:

1. Jäsenyys ja aktiivisuus kunnan elimissä
2. Välitön osallistuminen
3. Välillinen osallistuminen

Jäsenyys tarkoittaa henkilön kuulumista kunnan luottamuselimeen, hallinnon valmistelevaan elimeen taikka poliittiseen puolueeseen, järjestöön tai yhdistykseen. Aktiivisuus taas tarkoittaa varsinaista osallistumista kokouksiin, aloitteiden tekemistä, puheenvuorojen pitämistä ynnä muuta toimintaa. Suoraa osallistumista ovat muun muassa äänestäminen, osallistuminen erilaisiin tilaisuuksiin tai mielenosoituksiin, yhteydenotto ryhmän 1 henkilöihin tavoitteena saada aikaan muutoksia, valitukset, muistutukset ja lausunnot sekä lehtikirjoitukset. Välillinen osallistuminen taas on epäsuoraa vaikuttamista päätöksentekoon. Sen toteutustapana voivat olla puolueiden tai intressiryhmien sisäiset keskustelut taikka keskustelut kuntalaisten kesken tarkoituksena saada välitettyä omia mielipiteitä ottamatta kui-

tenkaan suoraan yhteyttä päätöksentekijöihin tai valmistelijoihin. (Harisalo et al. 1992, 57–60.)

Suoran osallistumisen keinoja on kehitetty 1990-luvulla, jotta kuntalaiset saataisiin aktiivisemmin osallistumaan asioiden valmisteluun ja päätöksentekoon. Kuntalain (410/2015) 5. luku takaa kunnan asukkaille osallistumisoikeuden laajoin keinoin ja erityisesti 22 § takaa, että ”kunnan asukkailla ja palvelujen käyttäjillä on oikeus osallistua ja vaikuttaa kunnan toimintaan.” Kuntalaissa mainitaan seuraavat osallistumiskeinot:

- keskustelu- ja kuulemistilaisuudet sekä kuntalaisraadit
- asukkaiden mielipiteiden selvittäminen ennen päätöksentekoa
- palvelujen käyttäjien edustajat kunnan toimielimissä
- mahdollisuus osallistua kunnan talouden suunnitteluun
- palvelujen suunnittelu ja kehittäminen yhdessä niiden käyttäjien kanssa
- asukkaiden, järjestöjen ja muiden yhteisöjen kannustaminen suunnittelemaan ja valmistelemaan asioita oma-aloitteisesti.

Näiden lisäksi 2000-luvulla suoran osallistumisen keinoiksi on esitetty muun muassa yhteisösuunnittelua, visiointia, fokusryhmätyöskentelyä, asiakasraateja ja osallistumista kuntalaisfoorumeihin (Kuntaliitto 2016).

Kuntalaisten kiinnostusta kuntansa asioihin sekä luottamusta ja osallistumismahdollisuuksia kuntansa päätöksentekoon on tutkittu muun muassa kunta- ja palvelurakenneuudistuksen arviointitutkimusohjelmassa eli Paras-ARTTU-ohjelmassa. Taulukoissa 18 ja 19 on muutamia keskeisiä tuloksia vuonna 2011 laaditusta kyselytutkimuksesta, joka kohdistettiin 40 kunnan alueelle. Tutkimuksen mukaan kuntalaisten suhtautuminen kuntansa ja sen päätöksentekoon on melko epäileväistä. Positiivisimmin kunnan päätöksentekoon suhtaudutaan pienissä, alle 5 000 asukkaan kunnissa ja negatiivisimmin suurimmissa, yli 100 000 asukkaan kaupungeissa. Luottavaisimpia ovat 70–79-vuotiaat, korkealle kouluttautuneet ja pitkään samassa kunnassa asuneet, kun taas kriittisimmin päätöksentekoon suhtautuvat 50–59-vuotiaat, matalan koulutustason henkilöt, jotka ovat asuneet kunnassa alle kaksi vuotta. (Pekola-Sjöblom 2014, 7, 152–155.)

Taulukko 18. Paras-ARTTU-ohjelman tutkimustuloksia kuntalaisten näkemyksistä kuntansa päätöksenteosta. Vastausmäärät ovat välillä 10 127–10 966. (Pekola-Sjöblom 2014, 34, 152–153.)

36 % vastaajista ei ole lainkaan tai kovin kiinnostunut oman kuntansa kuntapolitiikasta
58 % kokee, että kunnan asioiden hoidossa on huomattavasti parantamisen varaa
48 % on sitä mieltä, että kunnanvaltuutetut menettävät pian valitsemisensa jälkeen kosketuksen äänestäjiin
41 % on eri mieltä siitä, että heidän kunnassaan kuunnellaan kuntalaisten mielipiteitä
39 % kokee, että todellista päätösvaltaa kunnassa käyttävät luottamushenkilöiden sijasta viranhaltijat
36 % ei koe kunnan päätöksentekoa oikeudenmukaiseksi ja tasavertaiseksi eri väestöryhmille

Pekola-Sjöblomin (2014, 173–178) tutkimuksessa käsiteltiin myös kuntalaisten osallistumista kuntansa päätöksentekoon. Tutkimuksen mukaan kunnissa käytetään useita osallistumiskeinoja ja suurin osa asukkaista osallistuu useammalla keinolla päätöksentekoon. Yleisimmin käytettyjä ovat erilaiset kyselyt, mutta myös yhteydenotot hallinnon edustajiin ovat yleisiä. Poliitiikan edustajiin otetaan harvemmin yhteyttä ja vielä kyselyn aikaan myös sosiaalinen media oli melko pienessä roolissa. Tuoreemmassa kunnille osoitetussa kyselyssä ilmenee, että vuodesta 2011 vuoteen 2016 esimerkiksi Facebookin hyödyntäminen on kasvanut selvästi noin 75 prosentista aina 95 prosenttiin asti ja YouTuben alle 20 prosentista 56 prosenttiin. Lisäksi sosiaalista mediaa hyödynnetään suuressa osassa kuntia sekä palautteen vastaanottamiseen ja siihen vastaamiseen että osallistumiseen. (Hagerlund & von Frenckell 2016, 24–28.)

Taulukko 19. Paras-ARTTU-ohjelman tutkimustuloksia kuntalaisten näkemyksistä kuntansa päätöksentekoon osallistumisen mahdollisuuksista ja aktiivisuudesta. Vastausmäärät ovat välillä 7 435–10 757. (Pekola-Sjöblom 2014, 176–179.)

Osallistumisen keinot
48 % vastaajista on vastannut asiakas- tai käyttäjäkyselyyn
37 % on ottanut yhteyttä kuntansa viranhaltijaan
23 % on ottanut yhteyttä kuntansa luottamushenkilöön
10 % on osallistunut sosiaalisen median kautta
Osallistumisen aktiivisuus
82 % on osallistunut vähintään yhdellä tavalla
18 % ei ole osallistunut yhdelläkään tavalla
Osallistumisen vaikuttavuus
44 % pitää talkootyöhön osallistumista hyvänä vaikuttamistapana
43 % pitää vanhempainiltoihin osallistumista hyvänä vaikuttamistapana
42 % pitää viranhaltijaan yhteyden ottamista hyvänä vaikuttamistapana
14 % pitää sosiaalisen median kautta osallistumista hyvänä vaikuttamistapana

Luvussa 2.2.6. käsiteltiin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa hyödynnettyä niin kutsuttua SUMP-ideologiaa, joka perustuu hyvin pitkälti sidosryhmien osallisuuteen suunnitteluprosessissa. Weferingin et al. (2014, 34–36) ohjeistuksessa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseksi korostetaan, kuinka tärkeää on saada kaikki erilaiset sidosryhmät osallisiksi suunnitteluun. Tämä johtaa hyväksyttävämpiin, tehokkaampiin ja edullisempiin suunnitelmiin, kunhan osallistuminen suunnitelmaan huolellisesti ja erilaisia osallistumistekniikoita hyödynnetään eri sidosryhmille sopivimmalla tavalla. Asukkaita eli tässä yhteydessä kuntalaisia voidaan pitää erityisryhmänä, jonka mukaan saaminen suunnittelussa on paikallishallinnon tärkeimpiä tehtäviä oikean ja laadukkaan päätöksenteon varmistamiseksi.

3.2.3. Intressiryhmät

Kuntien poliittis-hallinnollisen organisaation sekä asukkaiden lisäksi kuntien politiikkaan vaikuttavat myös muut tahot. Painostus- tai intressiryhmiin voidaan lukea hyvinkin laaja joukko erilaisia toimijoita yhdistyksistä

järjestöihin, mutta varsinaisesti sillä tarkoitetaan organisoitunutta ryhmää, joka pyrkii vaikuttamaan päätöksentekoon edistääkseen tai suojellakseen omia intressejään haluamatta kuitenkaan joutua osaksi aktiivista päätöksentekoprosessia. Intressiryhmät ovat kuntalaisille tärkeä vaikuttamiskeino puoluejärjestelmän ohella, sillä ne esittävät lähtökohtaisesti uudenlaisia vaatimuksia ja vastavaatimuksia poliittiselle päätöksenteolle. Vaikuttamisen lisäksi monet intressiryhmät tukevat kuntalaisten mahdollisuuksia osallistua kunnan toimintaan sekä tarjoavat lähipalveluita ja -tukea. Aktiiviset kuntalaiset ovat kunnalle voimavara. Intressiryhmät voidaan jakaa neljään ryhmään: anomiset, ei-assosiatiiviset, assosiatiiviset ja institutionaaliset ryhmät. (Harisalo et al. 1992, 80–82; Kuntaliitto n.d.g.)

Anomisilla ryhmillä tarkoitetaan spontaanisti kokoontuvia, epävirallisia ja tiettyä tehtävää varten perustettuja ryhmiä, jotka usein hajoavat tehtävänsä suorittamisen jälkeen. Ei-assosiatiiviset ryhmät ovat joukkoja, joiden jäseniä yhdistää jokin side kuten kansalaisuus, uskonto, sukulaisuus tai muu vastaava ominaisuus. Tällaiset ryhmät ovat olleet melko harvinaisia kuntapolitiikassa, mutta sellaisia saattavat muodostaa esimerkiksi maahanmuuttajat tai muut vähemmistöt. Assosiatiiviset ryhmät ovat järjestöpohjaisia ja virallisesti organisoituneita. Ne ovat kuntapolitiikassa suurilukuisin intressiryhmätyyppi, sillä assosiatiivisiin ryhmiin lukeutuvat erilaiset yhdistykset ja järjestöt elämän eri osa-alueilta. Neljäntenä ovat institutionaaliset ryhmät, joilla on laissa määritelty virallinen asema julkisessa hallinnossa. Kuntapolitiikassa tällaisia intressiryhmiä ovat esimerkiksi lautakunnat ja kuntien virastot. (Harisalo et al. 1992, 82–84.)

Intressiryhmät ovat hyvin moninainen joukkio, mutta niillä on myös yhdistäviä piirteitä. Ryhmillä on pysyvä organisaatiomuoto erotuksena yhteiskunnallisesta liikehdinnästä, jolla voi myös olla suuri vaikutus päätöksentekoon. Ryhmien tarkoituksena on myös vaikuttaa päätöksenteon lopputuloksiin yleensä luvussa 3.2.2. määritellyn välillisen osallistumisen kautta. Ryhmien pääasiallinen tarkoitus ei kuitenkaan välttämättä ole poliittinen vaikuttaminen, vaan se saattaa nousta ryhmän agendalla esiin vasta tiettyjen olosuhteiden täytyessä. Pyöräilyseura voi olla hyvinkin epäpoliittinen ja pyrkiä vain edistämään pyöräilykulttuuria vaikutusalueellaan, mutta sillä voi silti olla merkittävä rooli myös poliittisena vaikuttajana silloin, kun pyöräilyolosuhteiden kehittäminen tai parantaminen on kunnassa ajankohtaisena päätöksentekokohtana. On olemassa eriäviä mielipiteitä siitä, ovatko yritykset intressiryhmiä vai eivät. Tämän tutkimuksen kannalta niitä voidaan pitää intressiryhminä. (Vehka 2015, 8–9.)

Intressiryhmän poliittisiin vaikutusmahdollisuuksiin vaikuttavat ryhmän omat taloudelliset voimavarat, jäsenten määrä ja laatu sekä ryhmän organisoituneisuus, mutta myös kyvyt tuottaa informaatiota, pysyä yhtenäisenä ja saada ryhmä tietyn tavoitteen taakse. Ryhmän omien ominaisuuksien lisäksi sen vaikuttavuus riippuu yleisestä poliittisesta kulttuurista – käytännössä siitä, ovatko institutionaaliset ryhmät avoimia myös assosiatiivisten ryhmien poliittiselle toiminnalle – sekä ryhmän ja sen jäsenten yhteiskuntasuhteista. Jos intressiryhmän jäsenistöön kuuluu yhteiskunnallisesti merkittäviä henkilöitä tai sillä on tiiviit suhteet puolueisiin tai työmarkkinajärjestöihin, sillä on myös suuremmat vaikuttamismahdollisuudet. Nyssölan

(1981) mukaan ryhmän asiantuntemus, hyvät yhteydet kuntalaisiin ja hyvät yhteydet puolueisiin koetaan tärkeämmiksi vaikuttavuuden edellytyksiksi kuin sen jäsenmäärä tai järjestäytyneisyys. (Harisalo et al. 1992, 85–86.)

3.2.4. Media

Intressiryhmiin rinnasteisena toimivat myös erilaiset median muodot. Medialla tarkoitetaan lehtiä, radiota, televisiota ja vastaavia viestintäkanavia tai viestin välittäjiä, mutta usein se tarkoittaa ilmausta tiedotusvälineet tai joukkoviestimet (MOT Kielitoimiston sanakirja 2014c). Lisäksi termi sosiaalinen media tarkoittaa sellaista yhteisöllistä viestinnän tapaa, jossa tuotetaan tai käsitellään sisältöä vuorovaikutteisesti muiden ihmisten kanssa yleensä erilaisia tietoverkkoja hyödyntäen (MOT Kielitoimiston sanakirja 2014d). Tässä tutkimuksessa medialla tarkoitetaan sekä sosiaalista mediaa että perinteisiä joukkotiedotusvälineitä.

Sosiologian näkökulmasta median voidaan sanoa toimivan välittävänä instituutiona, suhteellisen pysyvänä toimijana, jonka tehtävänä on yhdistää yhteiskunnan eri alueita toisiinsa. Media siis pitää yhteiskuntaa koossa välittämällä informaatiota yhteiskunnan osilta toisille. Journalismi taas on termi, jolla viitataan mediassa julkaistavan tiedon keräämisen, tuottamisen ja arvioimisen tapoihin. Journalismia tarvitaan yhteiskunnassa demokratian ylläpitämiseen, varmistetun tiedon välittämiseen ja valtaapitävien haastamiseen. (Heinonen ja Ruotsalainen 2015, 18.)

Media on olennainen osa kuntapolitiikkaa, sillä se nostaa esiin erilaisia ongelmia, tarpeita ja epäkohtia sekä tarjoaa foorumin keskustelulle, jossa voidaan esittää vaatimuksia ja vastavaatimuksia. Tiedotusvälineet välittävät konkreettista tietoa poliittisesta ja hallinnollisesta toiminnasta asukkaiden saataville. Ne saattavat myös ottaa kantaa asioihin ja suosia joitain näkökulmia toisia enemmän. Media kokonaisuutena ei kuitenkaan toimi minkään yhteisesti sovitun poliittisen päämäärän eteen, vaan median eri muodot kilpailevat kuluttajien suosiosta hyvin erityyppisin lähestymistavoin. (Harisalo et al. 1992, 91–92.)

Kuntapolitiikassa voidaan tunnistaa poliittisia tiedottajia eli toimijoita, jotka käyttävät mediaa keinona välittää omia tavoitteitaan ja tarkoituksiaan. Poliittiset tiedottajat voidaan jakaa ammattimaisiin tiedonvälittäjiin, joita ovat esimerkiksi journalistit ja tiedottajat, sekä poliittisiin tiedonvälittäjiin, joita taas ovat poliitikot, instituutioiden ja intressiryhmien edustajat sekä mielipidejohtajat. (Harisalo et al. 1992, 95–96.)

Journalistit työskentelevät yleensä tiedotusvälineille ja toimivat journalismin etiikan mukaisesti levittääkseen mahdollisimman totuudenmukaista tietoa kunnan kannalta merkittävistä asioista. Journalistit voivat olla tunnustuksellisia tai neutraaleja. Tiedottajat taas ovat kuntien tai muiden organisaatioiden palveluksessa olevia henkilöitä, joiden työnkuvaan kuuluu välittää oman organisaationsa tietoa. Tiedottajat toimivat myös journalistisin periaattein, mutta joutuvat samalla huomioimaan organisaationsa intressit. (Harisalo et al. 1992, 96.)

Poliitikot käyttävät aktiivisesti erilaisia median muotoja saadakseen omia kantojaan esille tai tukea omille pyrkimyksilleen. Ryhmien edustajat ovat henkilöitä, jotka kertovat organisaationsa kuten eturyhmän tai kunnan toimialan toiminnasta. Edustajat pyrkivät yleensä edistämään oman ryhmänsä etua. Mieli-pidejohtajat taas ovat ihmisiä, joilla paljon kuulijoita ja vaikutusmahdollisuuksia yleiseen mielipiteeseen mutta joilla ei välttämättä ole virallista asemaa organisaatioissa, joiden toimintaan he vaikuttavat. Sosiaalisessa mediassa mieli-pidejohtajat ovat usein ihmisiä, jotka joko aloittavat keskusteluja, vetävät muita mukaan niihin tai jotka ovat vain oman verkostonsa keskipisteitä. Mieli-pidejohtajia voivat olla esimerkiksi julkisuuden henkilöt sekä entiset poliitikot tai edustajat. (Harisalo et al. 1992, 96–97; Pönkä 2014, 177.)

Poliittiset tiedottajat toimivat yleensä määrätietoisesti ja tarkoituksellisesti. Viestejä lähetetään tietyille, harkitulle kohderyhmälle, koska viestin lähettäjä haluaa saavuttaa jotakin. Kommunikaatiolla voidaan pyrkiä parantamaan tai heikentämään jonkin päätöksenteon alla olevan vaihtoehdon mahdollisuuksia, edistää asukkaiden osallistumista johonkin toimintoon kuten äänestykseen, paljastaa joidenkin toimijoiden sidonnaisuuksia taikka tuoda vain uusia näkemyksiä tai intressejä esiin. (Harisalo et al. 1992, 99.)

Median rooli on muuttunut huomattavasti yhdyskunnassa viime vuosina. Medioitumisen teoria kuvaa sitä, että yhteiskunta toimii entistä mediakeskeisemmin. Media ja mediakäytännöt vaikuttavat syvästi sosiaalisiin suhteisiin ja koko yhteiskunnan toimintaan. Vahvimmillaan medioituminen näkyy viihteellistymisenä tai henkilöitymisenä, joka alkaa ohjata yhteiskuntapolitiikkaa. Heikommassa muodossaan median vaikutus yhteiskunnassa on edelleen läpileikkaava, mutta sillä ei kuitenkaan ole yhtenäistä tavoitetta tai logiikkaa. Medioitumista voidaan pitää megatrendinä, joka vaikuttaa yhteiskuntaan pitkälle tulevaisuuteen. (Heinonen ja Ruotsalainen 2015, 21–22.)

Sosiaalisessa mediassa on tunnistettavissa myös kuplautumisen ilmiö eli ryhmäajatteluharha. Tämä tarkoittaa ilmiötä, jossa ihminen seuraa lähes yksinomaan omien intressiensä mukaisia tahoja tai tietolähteitä ja alkaa uskoa niissä esiintyvien näkemysten olevan yleinen mielipide kaikkialla. Kuntapolitiikassa kuplautuminen voi näkyä esimerkiksi jonkin hankkeen vastustamisena tai puoltamisena sekä siihen liittyvänä oletuksena, että suurin osa kunnan asukkaista on samaa mieltä kuin henkilön itsensä seuraamat sosiaalisen median ryhmät. (Pönkä 2014, 186.)

3.3. Poliittisen päätöksenteon teoriat

3.3.1. Liikennepolitiikka

Politiikan tutkimuksessa luodaan politiikan teorioita kuvaamaan esimerkiksi politiikan ja valtion käsitteitä, valtaa, poliittista toimintaa ja käyttäytymistä sekä poliittista päätöksentekoa ja valtion, kuntien ja järjestöjen hallintoa. Poliitiikan tutkimus ei kuitenkaan keskity yksinomaan valtiolli-

seen toimintaan vaan minkä tahansa ilmiön poliittisiin ulottuvuuksiin ja piirteisiin (Wikipedia 2016c).

Liikennepoliitikka voidaan määritellä laajasti kaikkien eri toimijoiden toimenpiteinä väylä- ja liikennepalveluiden tuottamiseksi, hankkimiseksi tai niihin vaikuttamiseksi taikka suppeammin julkishallinnon toimijoiden toimenpiteiksi. Liikennepoliitikka on osa yhteiskuntapolitiikkaa eli yhteisten asioiden hoitamista, jolloin sen päämäärät ja tavoitteet ovat samansuuntaisia kuin yleisemmin yhteiskunnassa tavoiteltavat asiat. Tällaisia ovat muun muassa asukkaiden hyvinvointi sekä taloudellinen kilpailukyky. Liikennepoliitikka perustuu ihmisten ja yritysten liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, alueiden kehittämistarpeisiin, liikenneturvallisuuden varmistamiseen, liikenteen ympäristövaikutusten hallintaan sekä liikennejärjestelmän tehokkuuteen ja taloudellisuuteen. (Metsäranta ja Karasmaa 2005, 154.)

Nykyisin liikennepoliitikkaan kohdistuvia keskeisiä yhteiskunnallisia tarpeita on pitkäjänteisyys, joka tarkoittaa ihannetilanteessa päätöksentekijöiden selkeää visiota liikennepoliittisille päämäärille sekä rahoituksen turvaamista niin lyhyen kuin pitkän aikavälin toimenpiteille tämän vision saavuttamiseksi. Vision saavuttaminen vaatii ennakkointia eli tulevaisuuden hahmottamista ja sen suunnittelua sekä vaikutusten arviointia, jotta liikennepoliitikkaan saadaan lisättyä strateginen näkemys muuttuvassa maailmassa. Ennakoimalla huolellisesti voidaan tunnistaa tulevaisuuden tarpeita ja ohjaamaan liikennejärjestelmän kehittämistä vastaamaan näihin tarpeisiin. Teknologiset kehitykset, nykyiset ja uudet toimijat, talouden ailahtelut, erilaiset globaalit ilmiöt ynnä muut trendit ja megatrendit muovaavat liikkumistarpeita ja -käytöstä. Ennakoiva ja mukautuva liikennepoliitikka on parhaimmillaan, kun se kykenee vastaamaan näihin muutospaineluihin. (Forsblom, Gröhn ja Miettinen 2014.)

Liikennepoliitikassa on aiemmin edetty suoraviivaisesti siten, että mittauksiin, faktoihin ja normistoihin perustuva suunnittelu on tuottanut informaatiota päätöksentekoa varten, mutta yhä enenevässä määrin politiikka on siirtynyt faktapohjaisesta päätöksenteosta ohjaamaan tuotettavaa tietoa ja arvioita kohti haluttuja tuloksia. Tästä johtuen pelkkiin tietopohjaisiin käsityksiin perustuva päätöksenteon valmistelu ei johda suunnittelun kannalta optimaaliseen tilanteeseen, vaan poliittisesti latautuneet arvovalinnat johtavat päätöksentekoa. Liikennepoliittinen käsittely vaatii siis myös poliittikkaprosessien ja niiden taustalla olevien mekanismien huomioimista osana poliittista valmistelua. Tällaisten mekanismien ymmärtäminen on ensiarvoisen tärkeää erityisesti sellaisissa asiakokonaisuuksissa, jotka ovat päätöksentekijöille uutta ja sisältävät ajatus- tai toimintamalleja, jotka kumoavat tai vähintäänkin ovat ristiriitaisia aiempien totuttujen konventioiden kanssa. (Metsäranta 2015, 3.) Uusi ajatusmalli voi esimerkiksi olla kestävän liikkumisen edistäminen perinteisen henkilöautovaltaisen kaupunki- ja liikennesuunnittelun sijaan.

Liikennepoliitikka onkin muutoksessa muun muassa kestävän liikkumisen, liikkumisen palveluiden, älyliikenteen, automatisaation ja monien muiden teemojen noustessa perinteisen liikennesuunnittelun ohella esiin. Hallin

(1993, 278–279) asteikolla politiikan muutokset voidaan jakaa kolmeen asteeseen: ensimmäisessä asteessa kehitetään ja kalibroidaan lähinnä keinoja, toisessa asteessa otetaan käyttöön uusia keinoja uudenaikaisessa ympäristössä ja kolmannessa asteessa muutetaan jopa perimmäisiä tavoitteita. Ensimmäisessä asteessa kehitetään olemassa olevaan keinovalikoiman ominaisuuksia nykyisten tavoitteiden puitteissa. Poliitikanteko on entisenkaltaista ja vähitellen tehtäviä muutoksia voidaan perustella faktapohjaisesti. Liikennepoliitikassa ensimmäisen asteen muutoksia ovat esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantaminen, päästöjen vähentäminen tai rahoitusmallien uudistaminen. Toisen asteen muutoksissa otetaan käyttöön kokonaan uusia keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi, mutta poliitikanteko on edelleen normaalia ja muutokset vähittäisiä. Muutosta voidaan perustella yhä tiedolla ja arvioinneilla. Tällaisia laajempia muutoksia liikennepoliitikassa ovat esimerkiksi ruuhkamaksun käyttöönotto, MAL-aiesopimukset, henkilöliikenteen sääntelyn purku sekä digitalisaation eritasoinen hyödyntäminen. (Metsäranta 2015, 4.)

Kolmannen asteen muutos liikennepoliitikassa tarkoittaa perustavanlaatuisia muutoksia politiikan tavoitteissa ja keinovalikoimassa sekä paradigman muutosta. Tällaista muutosta ei kuitenkaan perustella tiedolla vaan ideoilla ja visioilla tulevaisuudesta. Tällainen voisi tarkoittaa elinkeinon elämän kuljetusten turvaamisen sijaan vaikkapa näiden kuljetusten tuottamista osana liikennepoliittikkaa eli elinkeinotoiminnan edistämisen sijaan uuden yritystoiminnan rakentamista. (Metsäranta 2015, 4.) Paradigman muutokset ovat harvinaisia eivätkä liikennepoliittiset tavoitetason muutokset synny ilman pitkäjänteistä muutosprosessia, jossa tavoitteellisesti käsitellään sekä faktat että poliittisten mekanismien vaikutukset päätöksentekoon.

Luvuissa 3.3.2.–3.3.6. käydään läpi viisi poliittisen päätöksenteon teoriaa, joita voidaan soveltaa kestävän liikkumisen poliittisen aseman arvioinnissa. Teoriat on poimittu Metsärannan 7.10.2015 pitämästä esityksestä Liikenne ja maankäyttö -tilaisuudessa. Teoriat ovat:

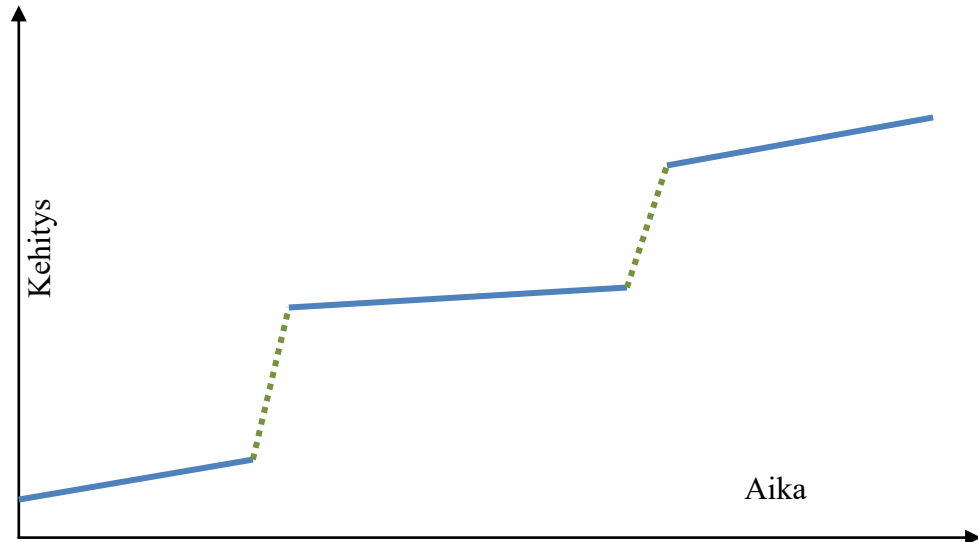
1. jaksottaisen tasapainon malli (punctuated-equilibrium theory, PET)
2. polkuriippuvuus (path dependency framework, PDF)
3. moniulottuvuuskehys (multiple streams approach, MSA)
4. koalitiot politiikan tekijöinä (advocacy coalition framework, ACF)
5. politiikan muutoksen tarina (narrative policy framework, NPF).

Tässä tutkimuksessa teoriat käydään lyhyesti lävitse eikä niihin syvennyttä kovin tarkasti. Teorioita tarkastellaan kuitenkin kevyesti osana kyselytutkimusta, jotta nähdään kuinka hyvin ne soveltuvat kunkin kunnan liikennepoliittikan kuvaamiseen.

3.3.2. Vaiheittaisen tasapainon malli

Vaiheittaisen tai jaksottaisen tasapainon mallin mukaan poliittiset järjestelmät kokevat ajan kuluessa sekä tasapainotiloja että murrosvaiheita (kuva 1). Tasapainotilassa liikennepoliittinen kehitys pysyy melko vakiintuneena ja sen aikana tehtävät muutokset ovat Hallin asteikossa 1. ja 2. as-

teen muutoksia. Kuitenkin tasapainotilan jatkuessa tarpeeksi kauan koittaa murrosvaihe, jolloin nopeassa ajassa liikennepoliittiset linjaukset muuttuvat ja tehdään ja pannaan toimeen suuria päätöksiä. Näiden päätösten toteutumisen jälkeen tulee yleensä uusi tasapainotila, jolloin tilanne stabilisoi- soittuu. Tarpeeksi pitkän ajan jälkeen eteen tulee uusi murrosvaihe. Liikennepoliitikassa tällainen murrosvaihe on esimerkiksi henkilö- ja tavara- liikenteen sääntelyn purkaminen. (Metsäranta 2015, 5; Baumgartner, Jones ja Mortensen 2014.)



Kuva 1. Vaiheittaisen tasapainon malli (Metsäranta 2015, 5).

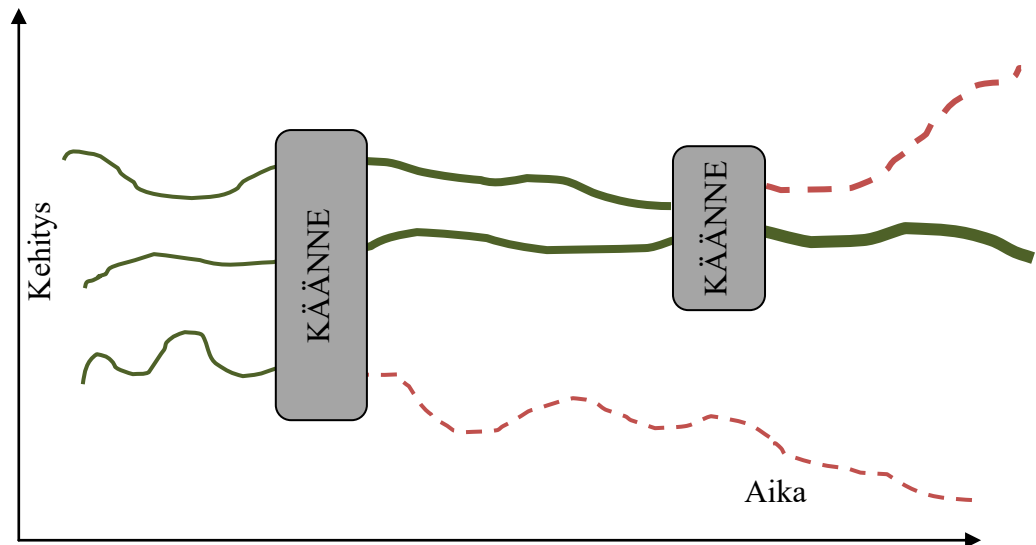
Vaiheittaisen tasapainon mallissa seuraavat teemat ovat olennaisia:

- rajallinen rationaalisuus: päätöksentekijät eivät voi kiinnittää huomiotaan kaikkiin asioihin yhtä aikaa, vaan keskittymiskyky on kerrallaan hyvin rajallisessa joukossa asioita
- suhteeton huomio: päätöksentekijät joko jättävät joitain asioita kokonaan huomiotta tai keskittävät kaiken huomionsa niihin
- valta ja asioiden käsittely: joukko päätöksentekijöitä voi yrittää pitää otettaan vallasta välttämällä ottamasta uudelleen käsittelyyn sellaisia poliittisia ratkaisuja, mitkä ovat heille hyödyllisiä nykytilassaan
- määrittely: ongelman ymmärtämisen ja määrittelyn taso vaikuttavat sen koettuun tarpeellisuuteen
- poliittinen monopoli: päätöksentekijät voivat hyväksyä jonkin ryhmän esittämän tavan ymmärtää tietty asia, jolloin tapa käsitellä kyseinen asia lukkiutuu ja jopa institutionalisoituu
- päätösten shoppailu: kun jonkin ryhmän näkemyksiä ei hyväksytä jossain organisaatiossa, se voi etsiä muita viranomaisia tai julkista mielipidetä, josta löytää hyväksyntä näkemyksilleen. (Cairney 2013a.)

3.3.3. Polkuriippuvuus

Polkuriippuvuudella selitetään politiikkaprosessin vakiintumista tiettyyn polkuun tai ajatusmalliin. Se kuvaa tietyn polun vahvistumista tai vakiintumista poliittisen prosessin edetessä ja tehtävien päätösten lukiessa sitä

yhä tiukemmin paikoilleen (kuva 2). Muutosvastus polulta toiselle siirtymisen jälkeen on alkuvaiheen jälkeen hyvin suuri, koska valitulle polulle on vakiintunut jo toimintatavat, valtarakenteet ja ajatusmallit, ja siihen on yksinkertaisesti ehditty jo tottua. Vaikka myöhemmin prosessin aikana huomattaisiin, ettei valittu polku olisikaan paras mahdollinen vaihtoehto, siitä ei yleensä tahdota silti luopua. Syitä polulla pysymiselle ovat esimerkiksi pelko epäonnistumisen tunteesta, alusta aloittamisen tarpeesta tai sanojen pyörtämisestä. Liikennepoliitikassa polkuriippuvuus tulee usein esiin suurten investointihankkeiden kohdalla. (Metsäranta 2015, 6; Pierson 2000.)



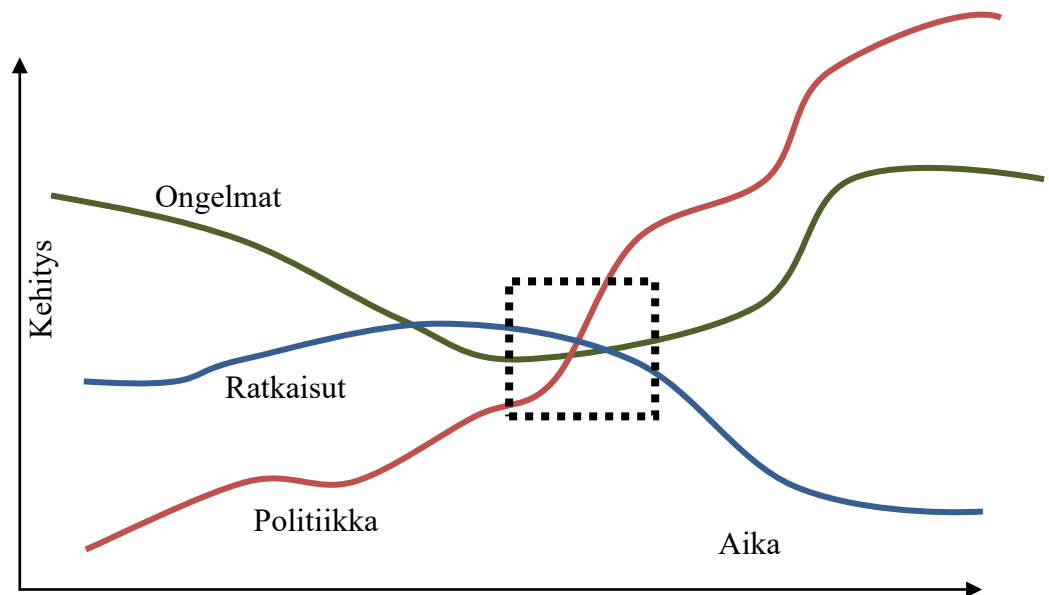
Kuva 2. Polkuriippuvuus.

Polkuriippuvuus selittää politiikkaprosessin vakiintumista ja kehittymistä sekä muutoksen asteittaisuutta ja lukittumista. Polkuriippuvuutta analysoidessa pyritään tunnistamaan käännekohtia, jotka johtavat tietyn polun lukittumiseen ja tunnistaa lukittumiseen johtavia mekanismeja. Keskeistä on, että hyvä tai tehokas muutos ei välttämättä realisoidu vaikka se olisi selvästi aiempia vaihtoehtoja parempi, mikäli sen taloudelliset, sosiaaliset ja poliittiset aspektit eivät ole riittäviä. Polkuriippuvuuden mukaan etenevät tapahtumat ovat voimakkaasti sidoksissa tapahtumaketjun aiempiin muutoksiin. Kriittiset tapahtumat voivat johtaa muutosprosessiin, joka rikkoo riippuvuuden. Siinä mielessä polkuriippuvuus on yhteydessä myös vaiheittaisen tasapainon teoriaan. (Tirronen 2011, 30–31.)

3.3.4. Moniulottuvuuskehys

Moniulottuvuuskehystä koskeva teoria analysoi syitä siihen, minkä vuoksi tietyt asiat nousevat politiikan asialistalle. Teorian lähtökohtana on kolme erilaista virtaa tai ulottuvuutta, jotka eivät riipu toisistaan. Nämä ovat ongelmien, ratkaisujen ja politiikan virrat (kuva 3). Luvussa 3.2.1. esitetyllä tavalla ongelmaksi tunnistettu asia nousee päätöksenteon käsittelyyn vasta, kun joku kokee sen ongelmaksi ja vaatii sille ratkaisua. Moniulottuvuuskehysten teorian mukaan näin tapahtuu sellaisena kriittisenä hetkenä, kun asiaan liittyvät ongelmat, ratkaisut ja poliittinen ilmapiiri ovat samaan ai-

kaan esillä eli kun niin sanottu politiikan ikkuna avautuu. Tällainen poliittinen ikkuna voi sulkeutua, jos ongelma ratkeaa muulla tavalla, avainhenkilöt vaihtuvat, kriisi tai tilanne menee ohi tai ratkaisua ei yrityksistä huolimatta löydykään. (Metsäranta 2015, 7; Kingdon 2011.)



Kuva 3. Moniulottuvuuskehys

Weberin tutkimuksessa (2014, 133–136) on pohdittu moniulottuvuuskehystä pyöräilyn edistämiseksi Yhdysvalloissa. Ongelmavirran esimerkkejä, joihin pyöräily voisi toimia ratkaisuna, ovat muun muassa lihavuus ja sydän- ja verisuonitaudit, päästöt ja polttoaineen kulutus sekä ruuhkat ja korkeat asuinkustannukset. Ratkaisuvirta sisältää laajan kattauksen erilaisia keinoja ja käytäntöjä, jotka voivat auttaa esimerkiksi yllä mainittuihin ongelmiin. Kävelyä ja pyöräilyä kokonaisuutena voidaan pitää yhtenä lukuista ratkaisuista sähköautojen, kimpakyytien ja joukkoliikenteen ohella. Tarkempia ratkaisuvirran tekijöitä ovat vaikkapa pääsy kävelyn ja pyöräilyn väylille, erilliset väylät kävelylle ja pyöräilylle tai yleisemmin turvallisuuden taso, liikennemäärä, ajallinen kesto tai etäisyys kohteeseen. Poliittikkavirran puolella taas vaikuttavat tietyt henkilöt, toimijat, joilla jokaisella on oma päätöksentekoon tai sen käsittelyyn vaikuttava arvomaailmansa. Tämä arvomaailma voi välittyä jopa yleiseksi mielipiteeksi. Poliittikkaan vaikuttavat myös puolueiden valtasuhteet tai alueelle ominainen kulttuuri. Kun poliittikkakin kehittyä asian kannalta myönteiseen suuntaan, nämä kolme virtaa yhtyvät ja avautuu politiikan ikkuna: tunnistetaan ongelma, ratkaisu on saatavilla ja sille löytyy myös tukea.

3.3.5. Koalitiot politiikan tekijöinä

Teoria koalitioista politiikan tekijöinä on toimijakeskeinen analyysikehikko poliittikkaprosessien analysointia varten. Sen perustana ovat koalitiot muodostuvat tahoista tai henkilöistä, jotka jakavat tietyt perusarvot, poliittiset uskomukset tai käsitykset tarvittavista toimenpiteistä. Tällaiset koalitiot voivat olla ammatillisia tai edunvalvontaan liittyviä. Koalitiolla on tietty strategia, jota ne pyrkivät tuomaan esiin erilaisilla areenoilla, kuten

työryhmissä, seminaareissa tai neuvotteluissa. Näiltä areenoilta koalitioiden edistämät asiakokonaisuudet etenevät päätöksiin ja edelleen tuloksiin ja niiden vaikutuksiin. Tärkeimpänä kohtana teoriassa on vuorovaikutteisuus: koalitiot oppivat vuorovaikutuksesta areenoiden, päätösten ja tulosten tai niiden vaikutusten kautta politiikkasysteemin toiminnasta oman strategiansa kehittämiseksi. Yleensä koalitioiden perusarvot tai uskomukset eivät kuitenkaan muutu. Liikennealalta tähän sopivat esimerkiksi katusuunnittelun ja kaavoituksen päätöksentekoprosessit, joihin sisältyy paljon aloitteiden tekemistä ja vuorovaikutusta asukkaiden kanssa. (Metsäranta 2015, 8; Jenkins-Smith, Nohrstedt, Weible ja Sabatier 2014.)

Teorian tärkeimpiä teemoja ovat:

- uskomukset: ihmiset osallistuvat politiikkaan tavoitteenaan siirtää omia uskomuksiaan käytäntöön
- koalitiot: saman uskomusjärjestelmän jakavat ihmiset muodostavat järjestäytyneitä koalitioita
- politiikasta oppiminen: koalitiot oppivat politiikan täytäntöönpanoprosessista ja opittua tietoa käytetään myöhemmin omien etujen parantamiseen tai vallan käyttöön
- poliittiset verkostot: koalitiot kilpailevat keskenään vaikuttaakseen linjauksiin erilaisissa hallinnon, intressiryhmien tai asiantuntijoiden verkostoissa. (Cairney 2013b.)

3.3.6. Poliitiikan muutoksen tarina

Poliitiikan muutoksen tarinan teoria selittää yksittäisten toimijoiden ja heidän tarinoidensa roolia poliittisissa muutoksissa. Mukana on usein päähenkilö ja mahdollisesti sivuhenkilöitä, joiden tarina muodostaa politiikan ikkunan. Tarina noudattaa draaman kaarta ja siinä on selkeästi alku, keski-osa ja loppu. Lisäksi se kytkeytyy sekä menneeseen (”edellisessä jaksossa tapahtui”) että tulevaan (”seuraavaksi tulossa”). Parhaimmillaan tarina päättyy siinä esitetyn ratkaisun käyttöönottoon ja päähenkilön menestykseen. Liikennepoliitikassa tällainen tarina päähenkilöineen voisi olla kansanedustaja Antti Rinteen yritys saada Pisararata-hanke vietyä valtion budjettiin ja edelleen toteutukseen, vaikkeivät faktaperusteet välttämättä tukeneetkaan hankkeen toteuttamista Rinteen ajamalla nopealla aikataululla. Kyseisessä tapauksessa tarina ei päättynyt onnistuneesti ja Pisararata ei ole päättynyt toistaiseksi valtion talousarvioon. (Metsäranta 2015, 9; Junkkari, Laitinen, Nieminen, Pohjanpalo & Sutinen 2015; McBeth, Jones ja Shanahan 2014.)

4 TUTKIMUSMENETELMÄT

4.1. Yleistä

Tutkimuksen tavoitteita ja metodeja työstettiin ohjausryhmässä. Tutkimuksen metodologisia valintoja ohjaavat tutkimuskysymykset. Keskeiset tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaisia kestävään liikkumiseen liittyviä tai keskittyviä suunnitelmia kunnissa tehdään?
2. Millaista vuoropuhelua kestävästä liikkumisesta käydään kuntien luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja sidosryhmien kesken?
3. Mitkä tekijät vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti kestäväan liikkumisen suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen?

Tutkimuskysymysten valossa pyritään selvittämään, millainen asema kestäväällä liikkumisella on kuntien poliittisessa päätöksenteossa eli miten se koetaan osana kuntien toimintaa ja kuinka hyvin päätöksentekijät ovat tietoisia siitä tai sitoutuneita sen edistämiseen. Lisäksi pyritään tunnistamaan, millaiset tekijät vaikuttavat päätöksentekijöiden suhtautumiseen kestäväan liikkumiseen. Kunnat ovat keskenään hyvin erilaisia ja luvussa 2 osoitetun mukaisesti niissä laaditaan hyvin monenlaisia suunnitelmia, joissa käsitellään joko suoraan tai välillisesti kestäväan liikkumista tai sen edellytyksiä. Kestävä liikkuminen on myös käsitteenä hyvin laaja ja sen voidaan tulkita sisältävän hyvin erilaisia ominaisuuksia näkökulmasta riippuen. Tämän työn puitteissa kestävyys tulkitaan ympäristöllistä kestävyyttä laajempänä käsitteenä, jossa erilaisia kestävyuden osatekijöitä (kuten sosiaalinen, taloudellinen tai terveydellinen kestävyys) pidetään vähintään jossain roolissa mukana. Aina näin ei kuitenkaan ole varsinaisten suunnitelmien kohdalla.

Tieteenfilosofisesti kestäväan liikkumisen aseman tutkiminen kuntien poliittisessa päätöksenteossa nojaa vahvasti subjektiiviseen maailmaan, sillä kuntien poliittinen päätöksenteko on voimakkaasti kuntien senhetkisten poliitikoiden ja viranhaltijoiden näkemysten varassa eikä voida sanoa absoluuttista totuutta tutkittavan ilmiön merkityksestä. Vaikka kestävä liikkuminen voidaankin määritellä tutkimusta varten, sen merkittävyys, tarkoituksenmukaisuus, tärkeys tai rooli kunnissa tai niissä laadittavissa suunnitelmissa voi riippua hyvin monista asioista, kuten kuntaan ja sen päätöksentekijöihin tai viranhaltijoihin liittyvistä ominaisuuksista sekä kunnan kestäväan liikkumisen suunnitelman lähtökohdista, tarkoituksesta, toteutettavuudesta, tiedottamisesta ja lukuisista muista asioista. Vaikuttavia asioita ovat myös toimintaympäristön muutokset, joita voivat olla ilmastonmuutos, lait ja asetukset, hallinnolliset muutokset, kriisit tai mielihetkimykset. Tutkimusaiheen ”todellisuus” ei perustu kausaalisiiin, luonnontieteellisesti todennettaviin mekanismeihin vaan ihmisten väliseen vuorovaikutukseen, kulttuurisidonnaisiin merkityksiin ja kokemuksellisuuteen, jotka ovat hyvin aika- ja paikkasidonnaisia. (Anttila 2005, 45.)

Tutkimuksen tavoitteena on ymmärtää kestäväan liikkumisen asemaan vaikuttavia tekijöitä sekä tunnistaa näiden taustalla toimivia poliittisen pää-

töksenteon teorioita. Tutkimuksessa selvitetään kestävään liikkumiseen liittyviä näkemyksiä niin poliitikoiden kuin suunnitelmia valmistevien viranhaltijoidenkin osalta. Tutkimusalueena ovat kunnat ja niiden päätöksentekoprosessit, mutta tutkimukseen käytettävissä olevien rajallisten resurssien vuoksi tutkimusta ei voida toteuttaa koko tutkimusalueella eli kaikkien Suomen kuntien päätöksentekokeleimissä. Tästä syystä tutkimusmenetelmäksi on päätetty ottaa tapaustutkimus, joka sijoittuu luontevasti tulkinnallis-hermeneuttiseen tieteenparadigmaan (Ramste 2015a, 17).

Tapaustutkimus on empiirinen tutkimusmenetelmä, jossa käytetään monipuolisia tiedonhankintatapoja analysoimaan nykyisiä tapahtumia tai toimintoja rajatussa ympäristössä. Tapaustutkimuksessa tutkitaan hyvin tiiviisti ja useita eri tutkimusvälineitä hyödyntäen tiettyjä sosiaalisia yksiköitä, jotka tämän tutkimuksen tapauksessa ovat kuntia. Tutkimuskohteena voivat olla yksiköiden taustatekijät, nykytilanne, ympäristötekijät, sisäiset ja ulkoiset tekijät, kaikki nämä tekijät taikka jotkin niiden osatekijät. Tapaus- eli case-tutkimusta ei voida kuitenkaan käyttää yleistämään tutkimustuloksia kaikkiin vastaaviin yksiköihin, tämän tutkimuksen yhteydessä siis kaikkiin kuntiin. Koska kuntakenttä on hyvin hajanainen, tämä tutkimus on päätetty toteuttaa tapaustutkimusten ryppäänä, jossa tutkimus rajataan kuuteen kohdekuntaan ja niiden kestävään liikkumisen suunnitelmiin. Tällaisen suunnitelman olemassaolo on siis välttämätön kriteeri kunnalle, jotta se voisi olla tutkimuskohde. (Anttila 2005, 286–288; Yin 1987, 23.)

Seuraavat kysymykset ovat tapaustutkimuksen kannalta olennaisimpia:

- a) Mitä piirteitä, yhteyksiä ja prosesseja halutaan tutkia?
- b) Miten valitaan tutkimuskohteet?
- c) Mitä lähdeaineistoa on saatavilla?
- d) Mitä tiedonkeruumenetelmää käytetään?

Tutkimuksen kannalta kiinnostavinta on selvittää, millaista vuoropuhelua kestävästä liikkumisesta käydään sekä mitkä tekijät vaikuttavat kestävään liikkumisen suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen. Tapaustutkimusta käyttämällä voidaan saada vastauksia näihin kysymyksiin vain valittavien tapauskuntien osalta, mutta tutkimuksessa selvitetään myös, voidaanko tuloksia laajentaa sopivilla reunaehdoilla muihinkin kuntiin. Vastaus kysymykseen c) on oleellisin taustatutkimuksen osalta, jota varten selvitetään erilaisia kuntakohtaisesti tarkasteltavia, aiheen kannalta relevantteja tilastollisia muuttujia. (Anttila 2005, 288–289; Varto 2001, 56.)

Tapaustutkimus jaetaan kolmeen osioon: kvantitatiivisiin tausta- ja kyselytutkimuksiin sekä kvalitatiiviseen haastattelututkimukseen. Haastattelututkimus toteutetaan asiantuntijahaastatteluna kohdekuntien hallinnon edustajille, käytännössä henkilöille, jotka ovat olleet kestävään liikkumisen suunnitelmien laatijoina, tilaajina, esittelijöinä tai muuten vastuullisissa roolissa suunnitelmien laadinnassa. Kyselytutkimus toteutetaan kohdekuntien poliittisille päätöksentekijöille ja sen tarkoituksena on pyrkiä selvittämään kohdekuntien liikennepoliittisia suuntauksia sekä päätöksentekijöiden tietoisuuden ja osallisuuden tasoa kunnissa laadituista suunnitelmista. Taustatutkimuksessa selvitetään kuntien numeerisia ominaisuuksia ja

tilastollista dataa, jotka ovat kuntien kesken vertailukelpoisia. Taustatutkimusaineistoa käytetään vertailukohtana kohdekuntien kysely- ja haastattelututkimusten tuloksille.

Luvuissa 4.2.–4.4. vastataan kysymyksiin a), c) ja d) eli käydään tutkimuksen osa-alueiden rakenne tarkemmin lävitse. Luvussa 5.1. vastataan kysymykseen b).

4.2. Taustatutkimus

Taustatutkimuksen tarkoituksena on selvittää kuntien sellaisia ominaisuuksia, jotka saattavat vaikuttaa niiden kestävän liikkumisen suunnitelmien laadintaan, perusteluihin tai hyväksyttävyyteen. Ominaisuuksiksi valitaan sekä absoluuttisia että suhteellisia kuntakohtaisia tunnuslukuja, jotka ovat riittävän vertailukelpoisia kuntien kesken. Taustatutkimuksen lukuja verrataan haastattelu- ja kyselytutkimusten tuloksiin. Työssä ei siis selvitetä ominaisuuksien aitoa vaikutusta valittavien kuntien kestävän liikkumisen toimintaedellytyksiin, vaan verrataan niitä viranhaltijoiden ja poliittisten päätöksentekijöiden omiin näkemyksiin kunnan kyvystä tai mahdollisuuksista edistää kestävää liikkumista.

Kunnista löytyy valtavia määriä erilaisia tilastotietoja. Vaikeutena on tunnistaa, mitkä niistä ovat käsiteltävien tutkimuskysymysten kannalta olennaisia ja käyttökelpoisia. Käyttökelpoisuudella tarkoitetaan tässä sitä, että tilastot ovat kuntien kesken vertailukelpoisia. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn määristä tai joukkoliikenteen matkustajamääristä ei ole olemassa kuntien kesken vertailukelpoista tietoa. Työn laatija on yhteistyössä ohjausryhmän kanssa päätenyt taulukossa 20 esitettyihin 19 tilastotietoon, jotka selvitetään tapauskuntien osalta. Tiedot perustuvat valtakunnallisiin tilastoihin ja selvityksiin, jolloin niiden vertailtavuus on hyvä.

Taulukko 20. Taustatutkimuksessa seurattavat tilastolliset muuttujat. Vuosiluku viittaa tilastointivuoteen.

Teema	Seurattava muuttuja	Lähde ja vuosiluku
Väestö	Väkiluku	Tilastokeskus 2015
	Demografinen huoltosuhde (%)	Tilastokeskus 2013
	Taajama-aste (%)	Tilastokeskus 2014
Elinkeino	Työpaikkojen lukumäärän suhde väkilukuun (%)	Tilastokeskus 2014
	Työllisyysaste (%)	Tilastokeskus 2013
	Asuinkunnassaan työssäkäyvien osuus (%)	Tilastokeskus 2013
Maankäyttö	Asemakaavoitetulla alueella asuvan väestön osuus väkiluvusta (%)	VTJ, Ympäristö-ELY, SYKE 2015
	Harvan pientaloasutuksen osuus taajaman maapinta-alasta (%)	SYKE 2015
	Alle 1 km päässä päivittäistavarakaupasta asuvan väestön osuus (%)	Tilastokeskus, VRK 2015
	Alle 1 km päässä alakoulusta asuvien 7–12-vuotiaiden osuus ikäluokasta (%)	Tilastokeskus, VRK 2015
Liikenne	Henkilöautojen määrä 1000 asukasta kohden	Tilastokeskus 2015
	Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä 100 000 asukasta kohden (viiden vuoden keskiarvo)	Tilastokeskus 2011–2015
	Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista (viiden vuoden keskiarvo) (%)	Tilastokeskus 2011–2015
Politiikka	Kunnanvaltuuston koko	Vaalit 2012
	Valtuuston poliittinen jakauma (%)	Vaalit 2012
Talous	Omavaraisuusaste (%)	VM 2015
	Vuosikate (€/as.)	VM 2015
	Kumulatiivinen yli- tai alijäämä (€/as.)	VM 2015
Ympäristö	Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt asukasta kohden (CO ₂ -ekvivalentti kg/as.)	Tilastokeskus 2013

Banister (2006, 119–120) tunnistaa neljä tärkeintä kaupunkien liikenteen määriin ja energiankulutukseen vaikuttavaa kokonaisuutta, jotka ovat kunnan väkiluku, asukastiheys, työpaikkojen ja asumisen sekoittuneisuus ja tasapainoisuus sekä asuinalueiden sijainti, saavutettavuus ja rakenne. Näitä on hyödynnetty taulukon 20 ominaisuuksien valinnassa.

Väestö on yksi merkittävimmistä tekijöistä kunnan liikennejärjestelyiden kannalta. Väkiluku vaikuttaa muun muassa joukkoliikenteen vuorojen kannattavuuteen sekä keskimääräisten matkojen pituuksiin (Banister 2006, 121). Demografisella huoltosuhteella tarkoitetaan alle 15-vuotiaiden ja yli 65-vuotiaiden suhdetta 15–64-vuotiaiden määrään. Korkea demografinen suhde kertoo suuresta lasten ja vanhusten määrästä, mikä tuo erityistarpeita liikkumiselle ilman autoa. Taajama-aste kertoo kunnan taajamissa asuvan väestön osuuden koko väestöstä pois lukien sellaiset henkilöt, joiden asuinpaikkaa ei eri syistä ole määritelty koordinaatein. Kuntien päätäntävällän alla olevat kestävän liikkumisen edistämiskeinot keskittyvät usein erityisesti taajamien sisälle. Tällaisia ovat ainakin kävely- ja pyöräteihin sekä paikallisliikenteeseen liittyvät toimenpiteet.

Työpaikkojen ja asumisen tasapainoa kunnassa voidaan mitata työpaikkojen määrän suhteella asukkaiden määrään. Työllisyysaste kertoo 15–64-vuotiaiden työllisten henkilöiden osuuden koko ikäluokasta. Työllisyysaste heijastuu myös työmatkaliikenteeseen. Asuinkunnassaan työskentelevien määrä työllisistä taas kertoo erityisesti kunnan sisäisen työmatkaliikenteen määrästä, joskaan ei sen suuntautumisesta.

Maankäytön luvut kertovat erityisesti asutuksen ja palveluiden sijoittumisesta toistensa läheisyyteen. Asemakaavoitus on usein kuntien taajamissa mutta myös muualla käytettävä maankäytön suunnittelun työkalu. Asemakaavoitetulla alueella asuvan väestön osuus koko kunnan väestöstä kertoo siitä asukasmäärästä, jonka olosuhteisiin kunnan maankäytön suunnittelulla voidaan tehokkaimmin vaikuttaa. Taajamien harva pientaloasutus sijaitsee usein autovyöhykkeellä, jolla joukkoliikenteenkäyttö on harvinaista ja asuinkuntien liikkuminen tukeutuu yhteen tai useampaan henkilöautoon (Ymparisto.fi 2016). Lisäksi maankäyttöteeman alle lukeutuvat palveluiden saavutettavuutta kuvaavat luvut. Lukuihin on valittu alle kilometrin päässä päivittäistavara-kaupasta asuvan väestön osuus koko väestöstä sekä alle kilometrin päässä alakoulusta asuvien 7–12-vuotiaiden osuus koko ikäluokasta. Näillä matkoilla henkilöauton käyttö on vähäisintä (Liikennevirasto 2012, 36).

Liikenteestä saatavat tilastotiedot keskittyvät sellaisiin tilastollisiin muuttujiin, joista on yhteismitallista kuntakohtaista tietoa. Sen vuoksi kulkutapajakaumaa, eri kulkutapojen liikennemääriä taikka myytyjen joukkoliikennelippujen määrää ei otettu seurattavien tilastojen listalle. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä 1000 asukasta kohti on kuvaava tunnusluku autojen yleisyydestä kunnissa. Lukua tosin vääristävät liikennekäytöstä poistetut autot sekä autoliikkeiden omistuksessa olevat rekisteröidyt autot, jotka eivät ole tosiasiallisesti käytössä. Liikenneturvallisuudesta on saatavilla runsaasti tilastotietoa. Tilastoja vääristää se, että Tilastokeskus tilastoi vain ne onnettomuudet, joissa poliisi käy paikalla. Valtaosa jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneista onnettomuuksista jääkin tilastoimatta (Tilastokeskus 2017). Tässä työssä seurataan tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää 100 000 asukasta kohden sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuutta näistä onnettomuuksista. Luku kertoo eräänlaisen arvion kuntien alttiudesta liikenneonnettomuuksille, mutta se ei huomioi kuntien hyvin erityyppisiä liikennesuoritteita, tietyyppejä, ajonopeuksia, yhdyskuntarakennetta ja maankäytön ratkaisuja.

Tutkimuksen poliittinen lähtökohta on otettu huomioon selvittämällä lähinnä kunnanvaltuustojen laajuutta ja poliittista puoluejakaumaa. Puolueet ovat Suomen Keskusta, Perussuomalaiset, Kansallinen Kokoomus, Suomen Sosialidemokraattinen Puolue, Vihreä liitto, Vasemmistoliitto, Suomen ruotsalainen kansanpuolue ja Suomen Kristillisdemokraatit. Muiden puolueiden valtuutettujen määrät on laskettu yhteen. Lisäksi mukana on valtuustojen laajuus, josta määrätään kuntalain (410/2015) 16 pykälässä.

Kuntatalous on merkittävä tekijä kuntien kyvyssä edistää kestävästä liikkumisesta. Taloustilanteen ollessa huono paine kestävästä liikkumisesta edistämistä.

seen ohjattavan rahoituksen vähentämiseksi kasvaa. Lukuisista taloustilannetta kuvaavista tunnusluvuista tähän tutkimukseen on otettu kuntien tilinpäätöksistä kolme lukua, jotka kuvaavat kuntien vakavaraisuutta sekä niiden tulojen ja menojen tasapainoa. Nämä ovat omavaraisuusaste, vuosikate asukasta kohti ja kumulatiivinen yli- tai alijäämä. Omavaraisuusaste kuvaa kunnan oman pääoman suhdetta koko pääomaan. Kriisikuntakriteerinä pidetään sitä, jos omavaraisuusaste laskee alle 50 prosentin. Vuosikate asukasta kohden sisältää kunnan toimintaan liittyvät tuotot ja kulut ja siten mittaa kunnan tulojen ja menojen tasapainoa. Vuosikate ei kuitenkaan sisällä poistoja eikä tietoa edellisistä vuosista, jolloin tilikauden aikana kertynyt yli- tai alijäämä on kuvaavampi luku. Yli- tai alijäämä kirjataan kunnan taseeseen ja se vaikuttaa siten myös kunnan omaan pääomaan. (VM 2017; Laamanen ja Saari 2009, 19–26.)

Viimeisenä taustatutkimukseen otettavana tilastoteemana ovat päästöt, joista mukaan on poimittu Kioton pöytäkirjan mukaisten kasvihuonekaasujen kuntakohtaiset päästöluvut. Kasvihuonekaasuiksi lasketaan hiilidioksidi, metaani, dityppioksidi, HFC-yhdisteet, PFC-yhdisteet, rikkiheksafluoridi sekä typpitrifluoridi. Tässä työssä mukaan on otettu energiasektorilta liikenteen päästöt, jotka muodostuvat pääsääntöisesti polttoaineiden energiankäytöstä. Päästöluvut on ilmoitettu ekvivalenttisenä hiilidioksidina. Luvuissa ovat mukana kaikki liikennemuodot paitsi lentoliikenne. Kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi kiinnostavia olisivat myös muuten liikenteen päästöt sekä niiden vaikutukset terveyteen ja hyvinvointiin, mutta niistä ei ole saatavissa vertailukelpoista tilastotietoa. (Tilastokeskus 2017b.)

4.3. Haastattelututkimus

Haastattelut soveltuvat erityisesti asenteiden, mielipiteiden, kokemusten ja havaintojen tutkimusvälineiksi. Haastattelu on tutkijan ja vastaajan välinen keskustelu, jossa toinen kysyy ja toinen vastaa vapaaehtoisesti. Kommunikaatio analysoidaan huolellisesti ja päähuomio kiinnittyy erityisesti verbaaliin ilmaisuun. Tämän tutkimuksen yhteydessä haastattelut toteutetaan tutkijan ja haastateltavan kanssa kahden kesken ja ne nauhoitetaan jälkianalysointia varten. Tutkija tekee myös muistiinpanoja haastattelun yhteydessä sellaisista erityishuomioista, jotka eivät välttämättä tallennu nauhalle. Valikoitu haastattelutyyppi on asiantuntijahaastattelu, jossa haastateltavat on alansa asiantuntijoina valittu erityisesti edustamaan omaa organisaatiotaan eli kuntaansa. Haastattelulla voidaan kerätä haastateltavien hallussa olevaa tietämystä ja kokemuksia oman kuntansa kestävän liikkumisen kysymyksistä, organisoinnista, kehityksestä ja visioista. Asiantuntijahaastattelun erityispiirteitä ovat, että myös haastateltavan on oltava huolellisesti ennalta tutustunut haastattelun aihepiiriin ja että on varauduttava kiireisten haastateltavien vaikeaan tavoitettavuuteen. (Anttila 2005, 195–199.)

Haastattelututkimus tehdään kunkin kunnan osalta yhdelle tai useammalle sellaiselle viranhaltijalle, jotka vastaavat kuntansa kestävän liikkumisen edistämisestä tai toimivat muuten merkittävässä roolissa kestävän liikkumisen kannalta. Henkilöt ovat siis joko kestävän liikkumisen suunnitelmi-

en laatijoita, tilaajia tai esittelijöitä taikka tällaisten henkilöiden esimiehiä. Haastateltavat pyydetään pääsääntöisesti tekniseltä toimialalta ja liikenne- ja sektorilta. Haastateltavien kartoittamisessa tunnistetaan kuntaorganisaatioiden monimuotoisuus ja virkojen erilaisuus kunnissa. Pienissä kunnissa on mahdollista, että tekninen johtaja vastaa kaikista teknisen toimialan asioista aina vesihuollosta kunnossapitoon, jolloin kestävä liikkuminen tai yleensä liikenne on vain pieni osio työsarasta. Suurissa kaupungeissa taas voi olla useampi henkilö, jotka tekevät pääsääntöisesti töitä nimenomaisesti kestävä liikkuminen tai jonkin kestävä kulkutavan kanssa. Tällaisessa kaupungissa teknisellä johtajalla saattaa olla jo melko etäinen suhde kestävä liikkumisen edistämistyön käytännön toimenpiteisiin. Haastateltavien valitsemisessa pyritään löytämään mahdollisimman hyvin haastattelututkimuksen tarpeisiin soveltuva henkilö kustakin tapauskunnasta.

Haastattelu voidaan tehdä strukturoituna, strukturoimattomana tai niiden välimuotona. Strukturointi tarkoittaa haastattelun jäsentelyä ennakkoon, jolloin haastattelutilanne noudattelee tutkimuksen rakennetta. Strukturoinnin keinoin haastattelussa käsitellään juuri niitä kysymyksiä, joihin tutkimuksessa toivotaan vastauksia. Strukturoidun haastattelun kysymykset voivat olla avoimia tai suljettuja, jolloin niihin voi joko vastata vapaasti tai vaihtoehdot on ennalta määrättyjä. Strukturoimaton haastattelu antaa vastaajille enemmän vapautta keskustella kohteena olevasta aiheesta, ja haastattelijan rooliksi jää vain ohjata keskustelua tärkeimpiin kysymyksiin ja tallentaa vastaukset. (Anttila 2005, 196–197; Ramste 2015b, 24–26.)

Haastattelututkimuksen tavoitteena on saada sellaista tietoa, jota ei suoraan löydy kunnissa laadituista suunnitelmista. Tällaista tietoa ovat esimerkiksi näkemykset tärkeimmistä perusteista ja keinoista edistää kestävä liikkumista, valittujen strategisten linjausten näkyminen käytännön työssä, vuoropuhelu tai roolit eri tahojen välillä, kokemukset onnistumisista tai esteistä sekä hyväksyttävyyden ja vastustuksen suhde. Ilmiöiden monimuotoisuuden sekä kuntien ja haastateltavien erilaisuuden vuoksi tämän tutkimuksen yhteydessä tehtävät haastattelut toteutetaan strukturoimattomina ja avoimina, jotta ilmiöistä löydettäisiin mahdollisimman paljon uusia havaintoja ilman liiallista ohjailua.

Kestävän liikkumisen käsitteen laajuuden vuoksi jäsentelyä kuitenkin tarvitaan. Anttilan (2005, 199) mukaan ennen haastatteluja on syytä tehdä haastattelukehys tai -opas, jolla haastattelukysymyksiä voidaan rakentaa. Työn laatija toteutti haastattelukehysten listaamalla kestävä liikkumiseen liittyviä asiasanoja ja yhdistelemällä niitä muutamien kokoavien otsikoiden alle. Asiasanat oli mahdollista kategorisoida seitsemän pääteeman alle:

- liikkumismuodot ja liikennetekniikka
- raha
- asukkaat
- politiikka
- keinot
- tunteet ja ideologiat
- ulkopuoliset tai muut tekijät.

Näiden pohjalta laadittiin lukuisia kysymyksiä, joita käytettiin ohjausryhmällä arvioitavana. Kysymyksistä jalostettiin viisi pääkysymystä ja lukuisa joukko apukysymyksiä. Kategorisointi toimi kysymysten jäsentelyn pohjana mutta ei heijastunut suoraan lopullisiin pääkysymyksiin, jotka on lueteltu alla:

- Miksi kunnassanne edistetään kestävästä liikkumisesta?
- Miten kunnassanne edistetään kestävästä liikkumisesta?
- Ketkä osallistuvat kestävästä liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
- Mitkä ovat suurimmat esteet kestävästä liikkumisen edistämiseksi?
- Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävästä liikkumisen edistämiseksi?

Apukysymyksiä laadittiin 35 erilaista ja niitä voi tarpeen mukaan käyttää haastattelutilanteessa tarkentamaan pääkysymyksiä. Apukysymyksiä käytetään erityisesti, jos haastateltava ei oma-aloitteisesti kerro kattavasti kaikkia tutkimuksen kannalta kiinnostavia näkemyksiään. Pääkysymykset laitetaan haastateltaville ennakoon tutustuttavaksi. Apukysymyksiä ei anneta sellaisenaan haastateltaville lainkaan, jotta ne eivät liiaksi ohjaa keskustelun suuntaa. Lista pää- ja apukysymyksistä on esitetty liitteessä 1. Tärkeimmät apukysymykset on lueteltu alla:

- Miten edistämistyötä perustellaan päättäjille tai sidosryhmille?
- Millainen poliittinen motivaatio edistämiseksi löytyy?
- Mikä on vaikuttavinta kestävästä liikkumisen edistämiseksi?
- Osallistuvatko päätöksentekijät, toimialat, yritykset, asukkaat tai yhdistykset edistämiseen?
- Onko vuoropuhelua liikaa vai liian vähän?
- Millainen rooli on seutuyhteistyöllä, valtiolla tai medialla edistämistyöhön?
- Kuinka merkittävää on vastakkainasettelu kestävästä liikkumisen ja autoilun välillä?
- Voidaanko onnistumisista löytää asioita, joita voisi monistaa muihinkin kuntiin?
- Auttaako strategisten linjausten tekeminen edistämistyötä?

Ennakoon tunnistettiin myös haastattelututkimuksen heikkouksia. Haastattelija ei voi tuntea kunkin kunnan tilannetta tai haastateltavan henkilön asenteita ja näkemyksiä ennakoon niin hyvin kuin olisi tarpeen. Toisaalta tutkimusta saattaa vääristää tilanne, jossa haastateltava ja tutkija olisivat ennestään tuttuja keskenään, taikka tutkija olisi itse voimakkaasti mukana kunnan kestävästä liikkumisen edistämistyössä. Haastateltava ei myöskään välttämättä halua käsitellä kaikkia aiheita, jotka tutkijaa kiinnostavat, tai ei suostu kertomaan niistä riittäväällä tarkkuudella. Tunnistettiin erityisesti asiantuntijahaastatteluun liittyvä ongelma haastateltavien anonymiteetistä. Useimmissa kunnissa on melko helposti tunnistettavissa henkilöt, jotka ovat kestävästä liikkumisen edistämisen kanssa tekemisissä. Tämän vuoksi päätettiin jo aikaisessa vaiheessa pyyttää haastattelut nimien kanssa, mikä

toisaalta saattaa vaikuttaa haastateltavan yhteistyökykyyn. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota seuraaviin mahdollisiin virhelähteisiin:

- koehenkilö kiusaantuu tarkkailun kohteena olemisesta
- koehenkilön oletettu tai todellinen rooli kestävän liikkumisen edistämässä on epäselvä
- tutkimusprosessi vaikuttaa koehenkilöön
- stereotyyppiat tai omat preferenssit vaikuttavat aineistoon
- haastattelijan ja haastateltavan vuorovaikutuksessa on ongelmia (Anttila 2005, 200–201.)

Haastattelu on tapa koota tutkimusaineisto, mutta se pitää myös analysoida. Eskolan ja Suorannan (1998) mukaan haastatteluaineiston voi analysoida kolmella tavalla: a) aineisto puretaan ja analysoidaan suoraan, b) aineisto puretaan, koodataan ja analysoidaan sekä c) aineisto puretaan ja koodataan yhtäaikaaisesti ja analysoidaan. Kvalitatiivisen analyysin pääpiirteitä ovat:

1. Analyysi alkaa jo haastattelutilanteessa
2. Aineiston muoto säilyy sanallisena
3. Tutkija käyttää induktiivista tai abduktiivista päättelyä
4. Analyysitekniikat ja työskentelytavat ovat moninaisia. (Hirsjärvi ja Hurme 2000, 136.)

Tässä tutkimuksessa haastattelut nauhoitetaan ja puretaan tekstimuotoon litteroimalla se. Tutkimuksen tavoitteena ei ole keskusteluanalyysi tai diskurssianalyysi, minkä vuoksi litterointia yksinkertaistetaan jättämällä pois tauot, äännähdykset, äänenpainot ja täytesanat, minkä lisäksi haastattelijan kysymykset tiivistetään. Purettua aineistoa verrataan haastattelun aikaisiin muistiinpanoihin, minkä jälkeen se analysoidaan hyödyntämällä käsitekarttaa. Käsitekartta on graafinen tapa esittää aineisto tiiviisti siten, että kirjoitettujen käsitteiden suhteita kuvataan linkkiviivojen ja -sanojen avulla. Käsitekartassa on yleensä keskellä esitettynä pääsanana, joka haarautuu käsitelohkoihin eli polkuihin. Pääsanana käytetään kunkin kunnan nimeä ja polkujen yläkäsitteinä pääkysymyksiä. Kysymysten alla polut haarautuvat edelleen haastatteluista purettavien avainsanojen joukkoon, joita voidaan yhdistellä sopivin linkkiviivoin. Linkkiviivat voivat kuvata esimerkiksi käsitteiden positiivista tai negatiivista vaikutusta toisiinsa. (Hirsjärvi ja Hurme 2000, 142–143; Anttila 2005, 171–172.)

4.4. Kyselytutkimus

Kysely on kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä, jolla kerätään laajojen joukkojen käsityksiä, mielipiteitä tai asenteita kuvaavaa tutkimusaineistoa. Sillä voidaan muuttaa tiettyjä asioita muuttujiksi, joiden välisiä suhteita voidaan tarkastella. Kyselytutkimuksessa on huomioitava seuraavat peruseräaatteet:

- kysely on huolellisesti suunniteltu ja toteutettu
- kysely kattaa koko populaation tai sen otos on valittu satunnaisesti

- data kestää objektiivista tarkastelua
- kyselyn data on muutettavissa numeeriseksi. (Anttila 2005, 182–183.)

Kysely soveltuu tilanteiden, käytänteiden ja olosuhteiden selvittämiseen sekä asioiden vertailuun keskenään, mutta myös mielipiteiden, asenteiden ja kuvausten saamiseen sekä parhaimmillaan jopa syy–seuraus-suhteiden tunnistamiseen. Kysely tulee yleensä toteuttaa riittävän suureen ja edustavaan otokseen perustuen, mutta tämän tutkimuksen yhteydessä perusjoukko-koona ovat kuntien luottamushenkilöiden joukko, mikä on riittävän pieni koko joukon lähestymiseksi. Kyselytutkimuksessa voidaan tunnistaa esimerkiksi seuraavia ongelmia:

- vastaajien kato
- vastausten vinoutuminen
- vastaajien epärehellisyys
- kysymysten väärin ymmärtäminen
- kysymysten johdattelevuus tai värityneisyys
- tutkijan vaikutus vastaajiin. (Anttila 2005, 182–183, 185; Ramste 2015c, 21–22.)

Tässä tutkimuksessa kysely suunnataan kohdekuntien poliittisille päätöksentekijöille, erityisesti kuntien valtuutetuille ja tärkeimpien lautakuntien muille luottamushenkilöille. Kyselyllä pyritään selvittämään pääasiassa luottamushenkilöiden näkemyksiä oman kuntansa liikennepoliittisesta tilanteesta ja kehityksestä sekä heidän osallisuudestaan kunnissa laadittuihin kestävän liikkumisen suunnitelmiin. Pääosa kyselyn kysymyksistä toteutetaan numeerisina monivalintakysymyksinä, mutta mukana on myös vapaita vastauskenttiä, joiden vastaukset analysoidaan kvalitatiivisin menetelmin.

Kyselytutkimus toteutetaan käytännössä kullekin kunnalle erillisinä sähköisinä Internet-kyselyinä, jotka sijoittuvat Strafica Oy:n hallinnoimalle palvelimelle. Kyselyiden Internet-osoitteet ovat muotoa <https://forms.strafica.fi/kelipo/xxx>, missä xxx on kunkin kunnan nimi. Kyselyt laaditaan Drupal-sisällönhallintajärjestelmän avulla, jonka analysointi- ja seurantamahdollisuudet sekä muunneltavuus ovat tämän tutkimuksen tarpeisiin erinomaiset.

Kyselytutkimus jakautuu neljään osioon: taustakysymyksiin, arvomaailmaan, liikennepoliittisiin näkemyksiin ja kuntakohtaiseen osioon. Kysymykset ovat kaikissa kyselyissä muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta identtisiä. Kuntakohtaisesti toisistaan poikkeavat sanat tai ilmaukset on merkitty kursivilla. Ne ovat pääasiassa kunnan nimiä tai demonymejä. Kysymyksiä on yhteensä 20.

Taustakysymyksillä haetaan muuttujia, joihin myöhempien osioiden vastauksia voidaan verrata. Lisäksi puoluekysymystä käytetään vertaamaan vastanneiden jakaumaa koko valtuustoon, jotta voidaan arvioida vastausten vinoutumaa puoluepoliittisten intressien pohjalta. Kysymyksissä 1, 2, 4 ja 5 pystyy valitsemaan vain yhden vaihtoehdon, muissa pystyy valitse-

maan useamman vaihtoehdon. Taustakysymykset vastausvaihtoehtoinen ovat:

1. Ikä
 - a. 18–29 v
 - b. 30–39 v
 - c. 40–49 v
 - d. 50–59 v
 - e. 60–69 v
 - f. 70 v tai enemmän
2. Sukupuoli
 - a. Mies
 - b. Nainen
3. Luottamuselimet, joissa olette mukana
 - a. Kunnanvaltuusto
 - b. Kunnanhallitus
 - c. Tekniikan, ympäristön, kaavoituksen tai rakentamisen lautakunta
 - d. Sivistystoimen, kulttuurin, liikunnan tai vapaa-ajan lautakunta
 - e. Sosiaali- tai terveystoimen lautakunta
 - f. Muu lautakunta, toimikunta, johtokunta tai jaosto
4. Mihin puolueeseen kuulutte?
 - a. Keskusta
 - b. Kokoomus
 - c. Kristillisdemokraatit
 - d. Perussuomalaiset
 - e. RKP
 - f. SDP
 - g. Vasemmistoliitto
 - h. Vihreät
 - i. Muu / en halua sanoa / ei koske minua
5. Oletteko ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä?
 - a. Kyllä
 - b. En
6. Valitkaa seuraavista kaksi pääsääntöisesti käyttämäänne kulkutapaa sulan maan aikana kuntanne sisäisillä matkoilla
 - a. Kävely
 - b. Pyöräily
 - c. Joukkoliikenne
 - d. Henkilöauto
 - e. Muu tapa

Arvomaailmaan liittyvät kysymykset on lueteltu alla. Niiden avulla pyritään kartoittamaan eri kulkutapojen arvostusta paitsi vastaajan itsensä mielestä, myös miten hän kokee asukkaiden tai valtuuston kokonaisuutena niitä arvostavan. Arvioitavat kulkumuodot on lueteltu vain ensimmäisen kysymyksen osalta, sillä ne ovat samat kysymyksissä 8 ja 9. Kysymysten

vastausvaihtoehdot olivat välillä 1–5, missä 1 tarkoittaa ei lainkaan tärkeää ja 5 erittäin tärkeää. Lisäksi valittavissa oli vaihtoehto ”en osaa sanoa”.

7. Kuinka tärkeänä pidätte seuraavien kulkumuotojen kehittämistä *kunnassa*?
 - a. Kävely
 - b. Pyöräily
 - c. Sisäinen joukkoliikenne
 - d. Seudullinen joukkoliikenne
 - e. Pitkän matkan joukkoliikenne
 - f. Henkilöautoliikenne
 - g. Eri kulkumuodoilla tehtävät matkaketjut ja liityntäpysäköinti
8. Kuinka merkittävänä arvioitte *kuntalaisten* pitävän seuraavien kulkumuotojen kehittämistä?
9. Kuinka merkittävässä roolissa seuraavien kulkumuotojen kehittäminen on mielestänne nykyisen valtuuston tavoitteissa?

Liikennepoliittisten näkemysten selvittämisessä hyödynnetään luvun 3 teorioita kuntavaikuttamisesta ja poliittisesta päätöksenteosta. Tavoitteena on tunnistaa erilaisia tekijöitä, jotka vaikuttavat positiivisella tai negatiivisella tavalla kunnan kestävän liikkumisen mahdollisuuksiin eri tasoilla. Kysymyksessä 10 vastausvaihtoehdot ovat välillä 1–5, missä 1 tarkoittaa ei lainkaan tärkeää ja 5 erittäin tärkeää. Kysymyksissä 12–14 vastausvaihtoehdot ovat välillä 1–5, missä 1 tarkoittaa erittäin negatiivista vaikutusta, 3 ei vaikutusta ja 5 erittäin positiivista vaikutusta. Kysymyksissä 10 ja 12–14 on lisäksi vaihtoehto ”en osaa sanoa”. Kysymyksissä 11 ja 15 on avoin vastauskenttä. Kysymyksen 13 arvioitavia ominaisuuksia ei ole lueteltu, sillä ne ovat samat kuin kysymyksessä 12. Kysymyksissä 10, 12 ja 13 mainittu seudullinen toimija riippuu kunnasta. Siihen palataan luvussa 5.1.

10. Mitä mieltä olette seuraavista väitteistä *kunnan* osalta?
 - a. Liikennepolitiikka on yhtenäistä, johdonmukaista ja tavoitteellista.
 - b. Liikennepolitiikka perustuu *kunnan* strategiaan linjauksiin.
 - c. Liikennepolitiikka on mielestäni oikean suuntaista.
 - d. Liikennepolitiikka on henkilöitynyttä ja nykytilanne on lähinnä yhden tai muutaman ihmisen ansiota tai syytä.
 - e. *Kunnassa* on hyvin vaikea muuttaa valittua linjaa liikennepolitiikassa.
 - f. *Kunnassa* on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepolitiikkaan.
 - g. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin.
 - h. Liikenteen tai maankäytön suunnittelijat keskittyvät oikeisiin asioihin.
 - i. Maankäytön ja palveluverkon suunnittelu tukeutuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

- j. Liikennepolitiikka pyrkii vastaamaan olemassa oleviin tai tunnistettuihin ongelmiin tehokkaasti.
 - k. *Kunnassa* on tapahtunut yksi tai useampi merkittävä loikka liikennepolitiikan linjauksissa nykyisen valtuustokauden aikana.
 - l. Nykyinen liikennepolitiikka vastaa hyvin elinkeinoelämän tarpeisiin.
 - m. *Seudullinen toimija* vaikuttaa positiivisesti *kunnan* liikennepolitiikkaan.
 - n. Valtionhallinto vaikuttaa positiivisesti *kunnan* liikennepolitiikkaan.
 - o. Liikennepolitiikka keskittyy pääasiassa raskaisiin tai kalliisiin hankkeisiin.
11. Jos olette edellisen kysymyksen kohdan ”*Kunnassa* on tapahtunut yksi tai useampi merkittävä loikka liikennepolitiikan linjauksissa” kanssa samaa mieltä, mitä tai millaisia loikkia tarkoittatte?
12. Miten koette, että *kunnan* nykyiset ominaisuudet vaikuttavat kävelyn tai pyöräilyn toimintaedellytyksiin?
- a. Maastonmuodot, vesistö, kunnan sijainti ja muut maantieteelliset ominaisuudet
 - b. Yhdyskuntarakenne
 - c. Asukasmäärä
 - d. Työpaikkojen määrä
 - e. *Kunnan* taloudellinen tilanne
 - f. Sosiaalinen tai taloudellinen väestörakenne taikka ikärakenne
 - g. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto
 - h. Joukkoliikenteen tarjonta ja saavutettavuus
 - i. Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja väylät
 - j. Pysäköintipolitiikka
 - k. Liikenneturvallisuustilanne
 - l. Asukkaiden asenteet ja toiminta
 - m. Poliittisten päätöksentekijöiden asenteet ja toiminta
 - n. Poliittiset valtasuhteet
 - o. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta
 - p. *Kunnan* jäsenyys *seudullisessa toimijassa*
13. Miten koette, että *kunnan* nykyiset ominaisuudet vaikuttavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin?
14. Miten seuraavat ilmiöt vaikuttavat kuntanne kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin tulevaisuudessa?
- a. Väestön ikääntyminen
 - b. Energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet
 - c. Kaupungistuminen
 - d. Mobiili- ja informaatioteknologian kehitys
 - e. Muu teknologinen kehitys
 - f. *Kunnan* talouden kehitys
 - g. Maailman tai Suomen talouden kehitys
 - h. Liikennehallinnon muutokset alueellisen hallinnon tasolla

- i. Liikennehallinnon muutokset valtionhallinnon tasolla
- j. Terveysten ja hyvinvoinnin kehitys
- k. Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu
- l. Kansainvälistyminen
- m. Työmaailman ja työssäkäynnin muutokset

15. Mitä muuta haluaisitte kertoa *kunnan* liikennepoliitiikasta?

Kuntakohtainen osio sisältää kysymyksiä kunnassa laaditusta kestävästä liikkumisesta suunnitelmasta, jollainen jokaisesta tapauskunnasta tulee löytyä. Osiolla selvitetään luottamushenkilöiden omaa roolia tai tietämystä kyseisestä suunnitelmasta, sekä sen vaikuttavuutta kunnan toimintaan. Lisäksi osiossa haetaan yleisesti näkemyksiä eri kulkutapojen edistämisestä kunnassa. Kysymyksessä 17 vastausvaihtoehdot ovat välillä 1–5, missä 1 tarkoittaa erittäin vähän ja 5 erittäin paljon. Kysymyksessä 19 vastausvaihtoehdot ovat välillä 1–5, missä 1 tarkoittaa toteutunut erittäin vähän ja 5 toteutunut erittäin paljon. Molemmissa kysymyksissä on lisäksi vaihtoehto ”en osaa sanoa”. Kysymyksessä 16 sai valita useamman vaihtoehdon. Kysymyksissä 18 ja 20 on avoin vastauskenttä.

16. *Kunnassa on laadittu kestävästä liikkumisesta suunnitelma*. Mikä oli oma roolinne suunnitelman laadinnassa? Voitte valita useamman sopivan vaihtoehdon.

- a. Olen ollut mukana suunnitelmaa edeltävissä vaiheissa taikka aloitteellinen suunnitelman käynnistämiseksi
- b. Olen osallistunut suunnitelman laadintaan sen aikaisessa vaiheessa
- c. Olen osallistunut suunnitelman laadintaan sen loppuvaiheessa
- d. Olen saanut tiedon suunnitelmasta aikaisessa vaiheessa mutta en ole osallistunut sen laadintaan
- e. Olen saanut tiedon suunnitelmasta loppuvaiheessa mutta en ole osallistunut sen laadintaan
- f. Olen kuullut suunnitelmasta ensimmäistä kertaa sen tullessa poliittiseen käsittelyyn
- g. Olen kuullut suunnitelmasta ensimmäistä kertaa sen poliittisen käsittelyn jälkeen
- h. Olen osallistunut suunnitelman päätöksentekoon
- i. En ole osallistunut suunnitelman päätöksentekoon
- j. Kuulen suunnitelmasta ensimmäistä kertaa tässä kyselyssä
- k. En osaa/halua sanoa

17. Jos olette tietoinen *kestävästä liikkumisesta suunnitelmasta*, miten paljon uskotte sillä olevan vaikutusta seuraaviin asioihin *kunnassa*?

- a. *Kuntastrategian* valmistelu
- b. Liikennepoliittiset linjaukset
- c. Maankäyttö ja kaavoitus
- d. Yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen
- e. Liikenteeseen, katuihin ja niiden infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet
- f. Joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso

- g. *Kunnan* toimintatavat
 - h. Asukkaiden käyttäytyminen ja liikkumistottumukset
 - i. Yleinen ilmapiiri
 - j. *Kunnan* profiloituminen tai erottautuminen muista kunnista
18. Minkä asioiden uskotte vaikuttavan eniten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien suunnitelmien hyväksyttävyyteen poliittisessa päätöksenteossa?
19. Arvioikaa seuraavien kulkumuotojen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteutumista kuluvan valtuustokauden aikana.
- a. Kävely
 - b. Pyöräily
 - c. Joukkoliikenne
 - d. Henkilöautoliikenne
 - e. Eri kulkumuodoilla tehtävät matkaketjut ja liityntäpysäköinti
20. Voitte antaa lisäksi vapaata palautetta kyselystä.

Luvussa 3.3. esitellyt poliittisen päätöksenteon teoriat on huomioitu seuraavasti. Vaiheittaisen tasapainon mallin soveltumista selvitetään väitteen 10.k. avulla. Mikäli päätöksentekijät kokevat liikennepoliittisia loikkia tapahtuneen, voidaan arvioida liikennepolitiikan siirtyneen vaiheittaisen tasapainon mallin mukaisesti tasolta toiselle. Mikäli muutokset liikennepoliitikassa ovat olleet maltillisia, ei malli joko päde, muutoksesta on pitkä aika tai muutosta ei ole vielä tapahtunut. Vaikeutena on kysymyksenasettelun keinoin todeta, ovatko koetut muutokset kyseessä ensimmäisen, toisen vai kolmannen asteen muutokset. Tätä selvitetään vielä kysymyksen 11 avulla, jolla pyydetään sanallisesti kuvaamaan loikkia.

Polkuriippuvuutta selvitetään väitteiden 10.e., 10.j., 10.k. ja 10.l. avulla. Jos vastaajat kokevat liikennepolitiikan olevan vaikeasti muutettavissa, se noudattaa polkuriippuvuuden periaatetta. Mikäli liikennepoliittisia loikkia on silti tapahtunut, saatetaan olla lähellä teorian mukaisia käännekohtia, jotka ovat johtaneet tietyn polun lukittumiseen. Mikäli vastaajat ovat sitä mieltä, että nykyinen liikennepolitiikka vastaa hyvin tunnistettuihin ongelmiin ja elinkeinoelämän tarpeisiin, ollaan "oikealla" polulla. Jos taas liikennepolitiikka ei vastaa tarpeisiin, saatetaan olla väärällä polulla, jolloin kriittinen paine polkuriippuvuuden murtamiseksi voi olla lähellä.

Moniulottuvuuskehityksen soveltuvuutta kuntien liikennepolitiikassa selvitetään väitteillä 10.c., 10.g. ja 10.h. Jos vastaajat kokevat kestävien kulkutapojen vastaavan useisiin ongelmiin, ovat ongelmien virta ja ratkaisujen virta lähellä toisiaan. Jos vastaajat kokevat samalla, että liikenteen suunnittelijat ovat oikeilla jäljillä ja nykyinen politiikka on oikeansuuntaista, voidaan arvioida myös politiikkavirran lähestyvän kahta muuta virtaa. Tällöin kaikki kolme virtaa kohtaavat toisensa, ja politiikan ikkuna aukeaa.

Kahta viimeistä teoriaa selvitetään tämän tutkimuksen puitteissa kevyemmin. Koalitioita politiikan tekijöinä selvitetään väitteen 10.f. avulla. Eri-laisten intressiryhmien voimakas vaikuttaminen politiikkaan on signaali koalitioista, mutta ei suoraan vielä osoita sitä, sillä esimerkiksi teorian kannalta olennaista politiikasta oppimista ei tässä tutkimuksessa selvitetä. Poliitiikan muutoksen tarinaa kysytään lähinnä kysymyksen 10.d. avulla.

Jos liikennepolitiikka on vahvasti henkilöitynyttä, se voi kieliä taustalla olevasta poliittisen tarinan ilmiöstä, mutta ei suoraan osoita tarinallisuutta.

Kyselytutkimus on laadittu siten, että kuntien tulokset voidaan pääsääntöisesti analysoida yhteisesti. Seudullista toimijaa koskevaa kysymystä ei ole kaikkien kuntien osalta järkevää kysyä, joten se analysoidaan vain niiltä osin kuin järkevää. Kyselyn varsinaiseen analyysiin palataan luvussa 5.3.

5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

5.1. Tutkimuskunnat

Luvussa 4 käytiin läpi tutkimuksen osa-alueita ja niiden toteuttamisen tapaa. Ohjausryhmän kanssa käytiin runsaasti keskustelua siitä, mitkä kunnat tulisi valita mukaan tutkimukseen. Lähtökohtana valinnalle olivat ohjausryhmän tarpeiden tyydyttäminen, maantieteellinen kattavuus, erikoisten ja erityyppisten kuntien huomiointi, kestävän liikkumisen edistämisen roolin tunnistaminen kunnassa sekä kestävän liikkumisen suunnitelman laadinta ja sen poliittinen käsittely. Lopulta tutkija päätyi ohjausryhmän kanssa kuuteen kuntaan, jotka ovat Helsinki, Turku, Joensuu, Vaasa, Rovaniemi ja Kangasala. Ensimmäiset kaksi edustavat suurimpia kaupunkeja, seuraavat kolme keskisuuria omien alueidensa keskuskäyäkäupunkeja ja viimeisenä on pienehkö kehyskunta. Seuraavassa käydään lyhyesti läpi kukin kunta ja sen kestävän liikkumisen suunnitelma, sekä perusteet sen valinnaksi. Lisäksi Helsingin, Turun ja Kangasalan kohdalla kuvataan luvussa 4.4. mainittu seudullinen toimija.

Helsingin kaupunki on selvä valinta, koska se on yksi työn tilaajista. Se on kuitenkin myös Suomen pääkaupunki ja Suomen suurin kaupunki, joka panostaa voimakkaasti kestävän liikkumisen edistämiseen. Helsingin liikennesuunnittelun tavoitteisiin kuuluukin huolehtia ensisijaisesti kävelijöiden, sitten pyöräilijöiden, joukkoliikenteen käyttäjien ja viimeisenä henkilöautoilijoiden tarpeista. Helsingin liikennepoliittiset linjaukset on esitetty Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmassa, joka on hyväksytty Helsingin kaupunginhallituksessa 12.1.2015. Liikkumisen kehittämissuunnitelma valitaan tämän tutkimuksen kohdesuunnitelmaksi, eli kyselyn kysymykset kohdistetaan siihen. Helsingin osalta seudullisena toimijana käytetään Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymää eli HSL:ää. Perusteluna valinnalle on, että HSL päättää joukkoliikenteen järjestämisestä sekä toteuttaa runsaasti liikkumisen ohjausta seudun kuntien alueella. Ohjelman mukaiset päätavoitteet on esitetty taulukossa 21. (Helsingin kaupunki 2017; Helsingin kaupunki 2015, 3; HSL n.d.)

Taulukko 21. Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteet (Helsingin kaupunki 2015, 7).

Sujuva arki
Saavutettavuus kestäväillä liikennemuodoilla nostetaan kilpailukykyiseksi autoliikenteen saavutettavuuden kanssa arjen matkoilla
Matka-ajat ovat ennustettavia kaikilla kulkutavoilla
Liikennesuunnittelun valinnoilla vähennetään liikennejärjestelmän asukkaille aiheuttamia haittoja
Elinvoima
Varmistetaan työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen
Viihtyisät katutilat luovat edellytykset vilkkaalle kaupunkielämälle ja urbaanille liiketoiminnalle
Tavaraliikennettä tehostetaan ja jakelun kustannuksia vähennetään yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa
Resurssitehokkuus
Liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaa resurssien tehokas käyttö ja kaupungin toiminnalliset tarpeet
Ohjataan liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin

Turun kaupunki edustaa Varsinais-Suomen liittoa, joka on yksi työn tilaajista. Turku valittiin erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen tehtyjen panostusten, aktiivisen liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeiden vuoksi. Turun kaupunki hyväksyi 25.10.2010 kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman 2010 jatkosuunnittelun pohjaksi. Sittemmin kestävien kulkutapojen edistäminen on sisällytetty kaupunkistrategiaan, jossa on mukana myös joukkoliikenteen ja digitaalisten palveluiden kehittäminen. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma valitaan Turun osalta tämän tutkimuksen kuntaohjelmaksi, vaikka se onkin muita vanhempi eikä sitä ole laadittu 2012–2016 valtuustokauden aikana. Kaupunkistrategiassa kestävä liikkuminen edistäminen on kuitenkin niin sisään leivottu, ettei sen kohdalla pysty hyödyntämään samaa. Turun osalta seudullisena toimijana on Turun seudun joukkoliikenne Föli. Föli järjestää joukkoliikenteen Turun seudun kuuden kunnan alueella ja kannustaa kulkutapojen yhdistelyyn erilaisten yhteistyömallien ja sovellusten avulla. Ohjelman tavoitteita on esitetty taulukossa 22. (Turun kaupunki 2010, 2; Turun kaupunki 2014, 6–7; Föli n.d.a–b.)

Taulukko 22. Turun kävelyn ja pyöräilyn kehittämishojelman tavoitteet (Turun kaupunki 2010, 7).

Liikennemuotojakauman kehitys
Henkilöauton osuus Turussa tehtävistä matkoista on enintään 1/3 ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus vähintään 2/3
Pyörällä tehtävät matkat asukasta kohden lisääntyvät vähintään 50 % vuoden 2006 tasosta
Kävellen tehtävien matkojen määrä asukasta kohden säilyy vähintään vuoden 2006 tasolla
Kaupunkirakenne
Väestöstä ja työpaikoista nykyistä suurempi osa on kaupunginosissa, jotka tarjoavat korkean palvelutason kävelijöille, pyöräilijöille ja joukkoliikenteen käyttäjille
Elämänlaatu
Henkilövahinkoihin johtavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee puoleen vuoden 2006 tasosta
Kävellen ja pyörällä arkiliikuntana tehtävien työ-, koulu- ja opiskelumatkojen määrä lisääntyy
Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus on niin hyvä, että liikenneturvallisuuden puutteet eivät rajoita kävelyä ja pyöräilyä
Liikennenympäristö on mahdollisimman esteetön. Palvelukeskuksissa, suurilla asuuntoalueilla ja työpaikoilla palveluihin pääsee esteettömästi.
Eri väestö- ja ikäryhmille tarjotaan tasavertaiset liikkumismahdollisuudet

Joensuu valittiin pohjoisen Itä-Suomen edustajaksi, koska sillä on pitkä perinne kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Kaupungissa on myös yksi Suomen korkeimmista kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksista. Joensuu on ainoana kohdekunnista valittu kaksi kertaa vuoden pyöräilykunnaksi: ensimmäisen kerran vuonna 1999 ja toisen kerran vuonna 2014. Joensuussa kestävän liikkumisen suunnitelmana toimii seudullinen kävelyn ja pyöräilyn strategia, joka on laadittu vuonna 2012. Strategiassa käsitellään paitsi Joensuun myös Outokummun, Kontiolahden, Liperin, Polvijärven ja Ilomantsin kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeita läpi. Strategian tavoitteita on esitetty taulukossa 23. (Joensuun seutu 2012, 3; Wikipedia 2016d.)

Taulukko 23. Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategian tavoitteet (Joensuun seutu 2012, 32).

Enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja – parempi liikenneturvallisuus
Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu kulkutapaosuus seudulla nousee vuoteen 2020 mennessä
Työmatkansa kävelevien tai pyöräilevien kuntatyöntekijöiden osuus kasvaa. Myös entistä useampi koulu- ja opiskelumatka tehdään kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
Kävelyn ja pyöräilyn osuus alle 5 kilometrin matkoilla kasvaa
Autoistuminen hidastuu: kahden tai useamman henkilöauton kotitalouksien määrä ei kasva
Seudun asukkaiden tyytyväisyys kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin kasvaa
Kuolemaan johtaneissa jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksissa toteutuu 0-visorio. Loukkaantumiseen johtaneiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä vähenee selvästi.
Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokema turvattomuus vähenee

Vaasa on Pohjanmaalla sijaitseva keskisuuri kaupunki, joka on energia- ja ilmasto-ohjelmassaan sitoutunut hiilineutraaliuteen vuoteen 2035 mennessä: hiilidioksidipäästöjä saa siis tuottaa enintään niin paljon kuin kaupunki pystyy niitä sitomaan. Tavoitteeseen päästäkseen kaupungin on liikenteen osalta hillittävä autoistumisasteen kasvua, mihin voidaan parhaiten tarttua joukkoliikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn panostamalla. Yhtenä vaikutuskeinona Vaasaan on laadittu pyöräilyn kehittämissuunnitelma, joka pohjautuu Jesse Murajan vuonna 2013 Tampereen teknilliselle yliopistolle laatimaan diplomityöhön. Kehittämissuunnitelma on hyväksytty teknisessä lautakunnassa ja kaupunginhallituksessa. Kehittämissuunnitelma valitaan tämän tutkimuksen lähtökohdaksi myös, koska se on ainoa tiedossa oleva opinnäytetyöhön perustuva kunnan kestävän liikkumisen suunnitelma. Kehittämissuunnitelma jakautuu pyöräverkon, pyöräpysäköinnin ja pyöräväylien kehittämiseen, minkä tavoitteina ovat pyöräilijämäärien kasvu ja henkilöautoilun väheneminen. Nämä johtavat edelleen toimivampaan liikenteeseen, elävämpään ja mukavampaan kaupunkiin sekä moottoriliikenteen päästöjen ja meluhaittojen vähenemiseen. (Vaasan kaupunki n.d.a–b; Vaasan kaupunki 2015, 30–32; Muraja 2013a, 2; Muraja 2013b, 2.)

Rovaniemi on Lapin ainoa suurehko kaupunki ja liikenteeltään voimakkaasti autopainotteinen pitkien välimatkojen, ruuhkattomuuden ja helpon pysäköinnin vuoksi. Se valittiin mukaan tutkimukseen osittain juuri automyönteisen mielikuvansa vuoksi. Kaikista rovaniemeläisten tekemistä matkoista 65 % tehdään autolla. Kuitenkin kaupunki on strategiassaan sitoutunut tavoitteeseen, että kestävien kulkutapojen osuus kasvaa 52 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, minkä vuoksi kaupunki onkin laatinut kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman. Ohjelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa. Ohjelman tavoitteita on esitetty taulukossa 24. (Heltimo ja Hillo 2016, 6–7; Rovaniemen kaupunki 2016).

Taulukko 24. Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman visio, tavoitteet ja painopistealueet (Heltimo ja Hillo 2016, 17–18).

Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030
Kävely ja pyöräily ovat keskeinen osa Rovaniemen imagoa
Kävellen ja pyörällä liikkuminen on Rovaniemellä arkista ja arvostettua
Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu parantaa liikenneturvallisuutta
Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu vähentää liikkumattomuuden terveysongelmia
Kävely ja pyöräily ovat sujuvimmat ja kätevimmat tavat liikkua taajamissa
Tavoitteet
Kävellen tai pyörällä tehtyjen matkojen määrä kasvaa
Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus paranee
Suunnittelun painopistealueet
Kaupunkirakenne tukemaan kävelyä ja pyöräilyä
Tiedot, taidot ja asenne kuntoon
Sujuvasti ja turvallisesti pääreittejä polkien
Keskustassa kävelyn ehdoilla
Panostusta kävely- ja pyöräväylien hoitoon
Taajamien ajonopeudet turvalliselle tasolle
Turvallisesti tien yli
Pyöräpysäköintiin laatua

Kangasala on tapauskuntien pienin sekä myös ainoa, jolla ei ole kaupungin asemaa. Kangasala sijaitsee Pirkanmaalla ja on Tampereen kaupunkiseutu -kuntayhtymän jäsen. Tampereen kaupunkiseutu on myös työn tilaajana toimivan MAL-verkoston varsinainen koordinaattori, minkä vuoksi päätettiin valita yksi kunta Tampereen seudulta mukaan tutkimukseen. Pienenä kehyskuntana Kangasala on hyvin erityyppinen kuin muut kohdekunnat, jotka ovat omien alueidensa keskuskaupunkeja. Kaupunkiseutu toimii myös kyselyssä seudullisena toimijana sen voimakkaiden kestävän liikkumisen edistämisen lähtökohtien vuoksi. Kuntayhtymä on laatinut Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman 2030, jonka yhtenä kärkitoimenpiteenä on laadittu kunnalliset kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmat Ylöjärven ja Kangasalan kuntiin. Ohjelma laadittiin Kangasalla vuonna 2014 ja se hyväksyttiin kunnanhallituksessa 2.6.2014. Ohjelman tavoitteita on esitetty taulukossa 25. (MAL-verkosto 2017; Tampereen kaupunkiseutu 2012, 51; Päätalo 2014, 2.)

Taulukko 25. Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman visio ja toimenpiteet (Päätalo 2014, 4).

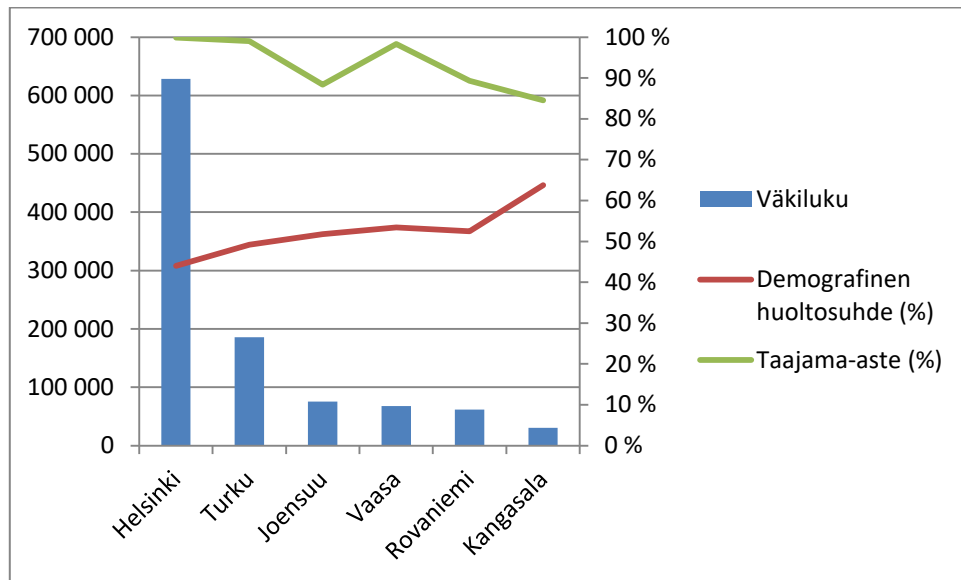
Kävelyn ja pyöräilyn visio 2020
Kangasalan kunnassa kävellään 20 % ja pyöräillään 15 % matkoista
Pyöräilyn laatukäytävä vie Kangasalan keskustasta Tampereen keskustaan saakka
Kangasalan kunta luo edellytykset päivittäiseen elämiseen taajamissa kävellen ja pyöräillen
Toimenpiteet
Kävelyä ja pyöräilyä markkinoidaan erityisesti työikäisille – yhteistyö seudullisesti
Työmatkaliikunnan lisääminen – työnantajat mukaan
Laatukäytävän toteuttaminen seudun yhteistyönä
Talvikunnossapidon parantaminen – erityisesti laatukäytävällä
Kävelyalueiden kehittäminen
Kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen parempi yhdistäminen
Palvelut saavutettavaksi kävellen ja pyöräillen
Päätösten arviointi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta
Kävelyn ja pyöräilyn investointimenot 25 €/asukas/vuosi
Työryhmä koordinoi toimenpiteitä ja raportoi kunnanhallitukselle

5.2. Taustatutkimuksen tulokset

Taustatutkimuksen tulokset on lueteltu numeerisina taulukoina liitteessä 2 sekä havainnollistettu ohessa kuvissa 4–10. Taustatutkimuksessa on hyödynnetty Suomen ympäristökeskuksen tuottamaa elinympäristön tietopalvelu Liiteriä, johon on koottu lukuisia tilastoja ja kaava-aineistoja. Taustatutkimuksessa käytettävät tilastot on kuvattu tarkemmin luvussa 4.1.

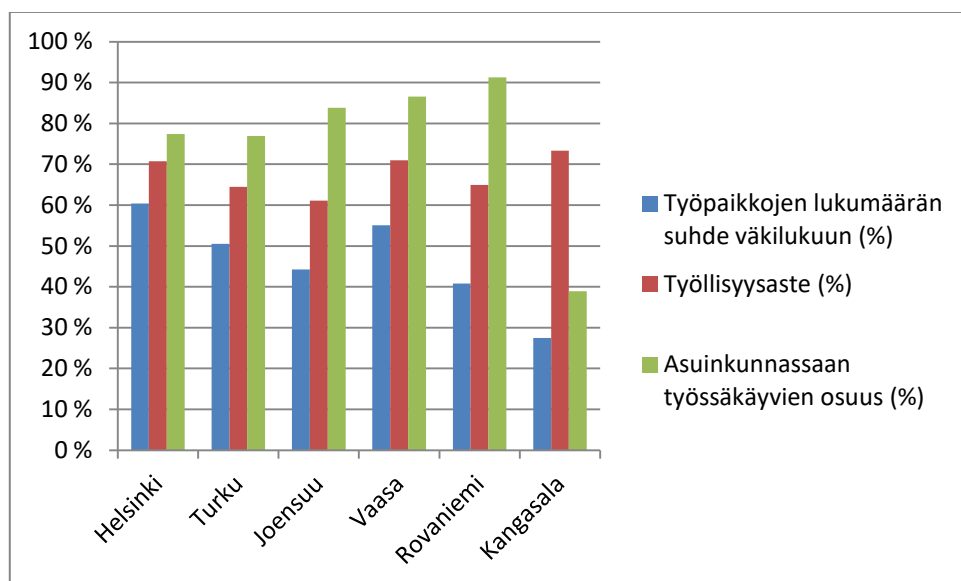
Kohdekuntien väestötiedot (kuva 4) kertovat Helsingin valtavasta koerosta kaikkiin muihin tutkimuksen kuntiin verrattuna. Turku edustaa suuria kaupunkeja lähes 190 000 asukkaan väkiluvullaan, mutta ei ole silti lähelläkään Helsingin lähes 630 000 asukasta. Nähdään myös, että taaja-

ma-aste on lähes sata prosenttia Helsingissä, Turussa ja Vaasassa, mutta selvästi matalampi muissa kunnissa.



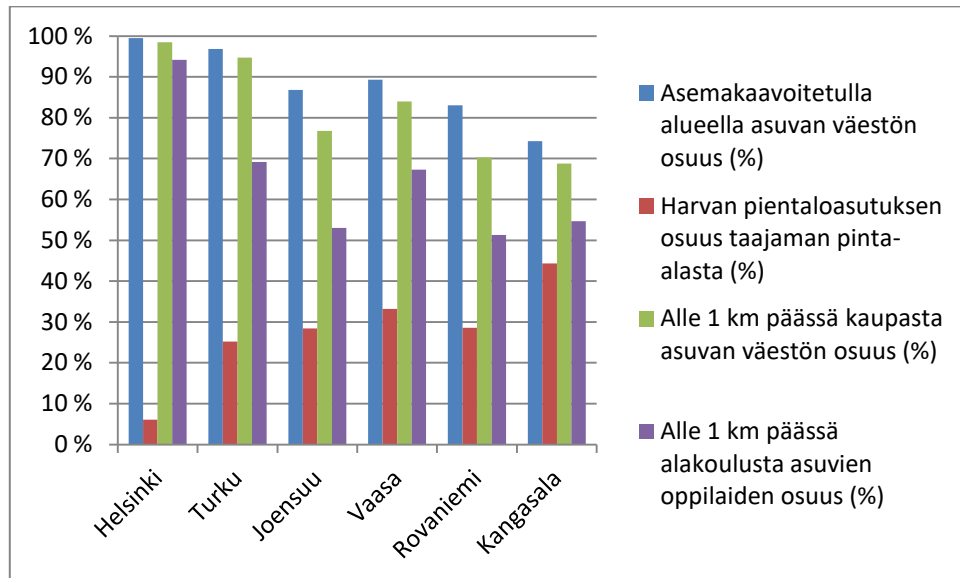
Kuva 4. Case-kuntien väestöön liittyviä tunnuslukuja (Liiteri n.d.).

Elinkeinoa kuvaavat työllisyysluvut näkyvät kuvassa 5. Työpaikkojen lukumäärän suhde väkilukuun on korkeimmillaan suurissa kaupungeissa sekä Vaasassa, jossa toimii Pohjoismaiden suurin energia-alan yrityskeskittymä (Slotte-Kock, Hautio ja Råback 2015, 4). Asuinkunnassaan työskentelevien osuus on suurimmillaan erityisesti seutujensa suurimmissa kaupungeissa. Erityisesti korostuvat yksinäiset kaupungit eli Joensuu, Vaasa ja Rovaniemi, joiden läheisyydessä ei ole muita isoja kaupunkeja. Kangasalan rooli kehyskuntana näkyy hyvin matalana asuinkunnassaan työskentelevien osuutena, sillä suuri osa työmatkaliikenteestä suuntautuu Tampereelle (Suomen ympäristökeskus 2014, 5). Työllisyysaste taas ei näytä riippuvan väkiluvusta kovin voimakkaasti ja se onkin korkeimmillaan Kangasalla.



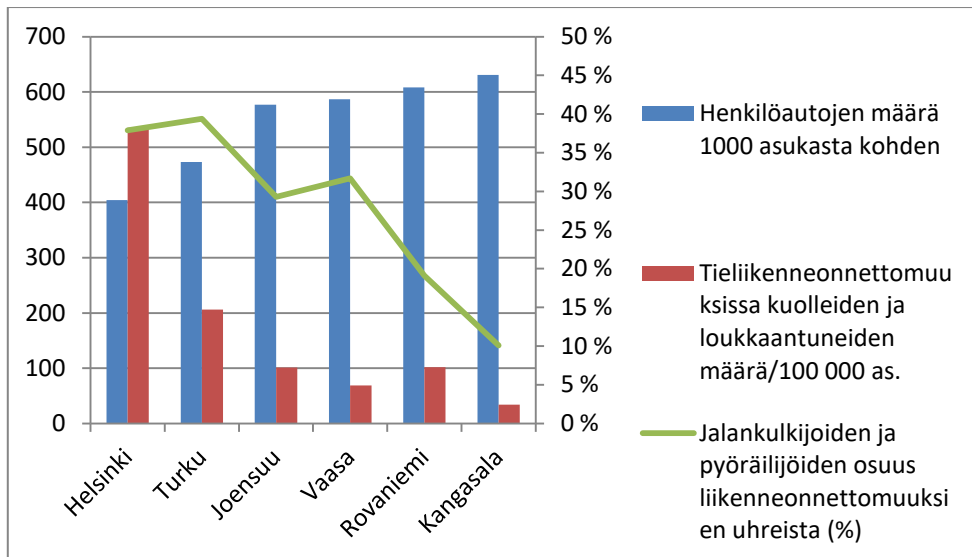
Kuva 5. Case-kuntien työllisyyden ja elinkeinon liittyviä tunnuslukuja (Liiteri n.d.).

Maankäyttöä kuvaavia lukuja on esitetty kuvassa 6. Helsingin väenpaljoudesta ja korkeasta kaupungistumisasteesta johtuen lähes kaikki asuvat asemakaavoitetulla alueella ja alle kilometrin päässä lähimmästä päivittäistavarakaupasta. Lähin alakoulukin on yli 90 % koululaisista alle kilometrin päässä. Toisaalta harvaa pientaloasutusta on vain muutamalla prosentilla väestöstä. Palveluverkko on harvimmillaan Rovaniemellä ja Kangasalla, ja alakoulujen suhteen myös Joensuussa. Harvan pientaloasutuksen osuus kasvaa selvästi tapauskuntien joukossa väkiluvun pienentyessä.



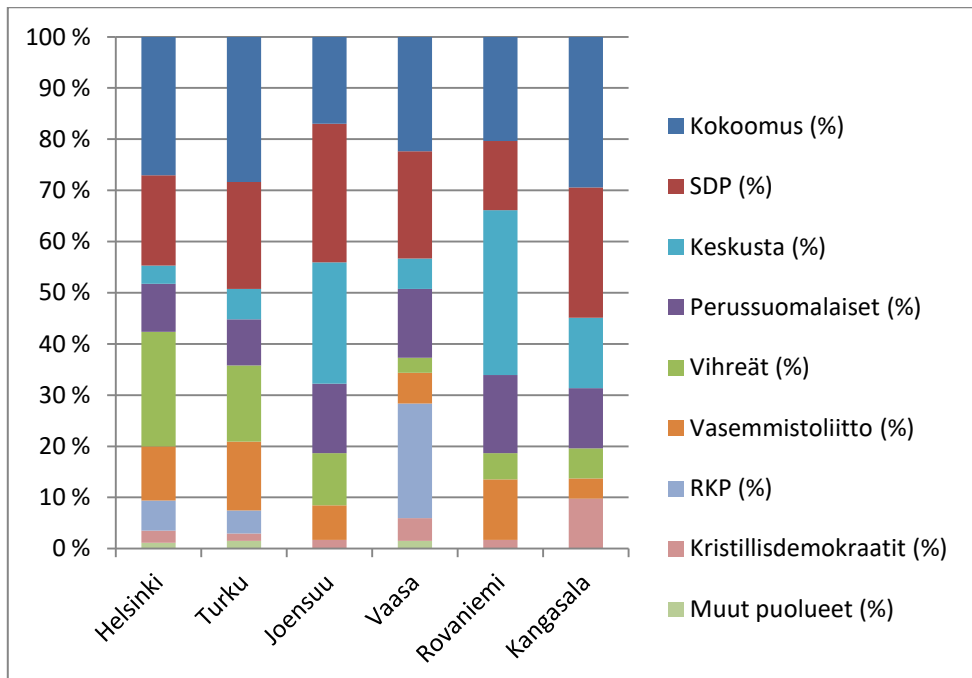
Kuva 6. Case-kuntien maankäyttöön liittyviä tunnuslukuja (Liiteri n.d.).

Liikennettä kuvataan kuvassa 7. Tilastoista nähdään, että rekisterissä olevien henkilöautojen määrä asukasta kohden kasvaa selvästi, kun tarkastellaan pienempiä kuntia. Toisaalta tieliikenneonnettomuuksien suhteellinen lukumäärä pienenee hyvin selvästi, kun siirrytään pienempiin kuntiin. Helsingissä kuolee ja loukkaantuu yhteensä yli 500 henkilöä vuosittain liikenteessä, kun vastaava luku on Vaasassa ja Kangasalla selvästi alle 100 henkilöä. Selittävä tekijä lienee liikennemäärä, joka on Helsingissä huomattavasti suurempi kuin muissa kunnissa. Konfliktipisteitä ja potentiaalisia riskitilanteita erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekä autoilijoiden välillä on huomattava määrä, kun liikennettä on joka kulkutavalla runsaasti. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden riski joutua onnettomuuden uhriksi on kuitenkin korkeimmillaan Turussa, jossa lähes 40 % uhreista on ollut jalan tai pyörällä liikenteessä. Luvuissa on kuitenkin huomioitava jalankulkijoita ja pyöräilijöitä koskevien tilastojen heikko kattavuus etenkin pienemmissä kunnissa.



Kuva 7. Case-kuntien liikenteeseen liittyviä tunnuslukuja (Liiteri n.d.).

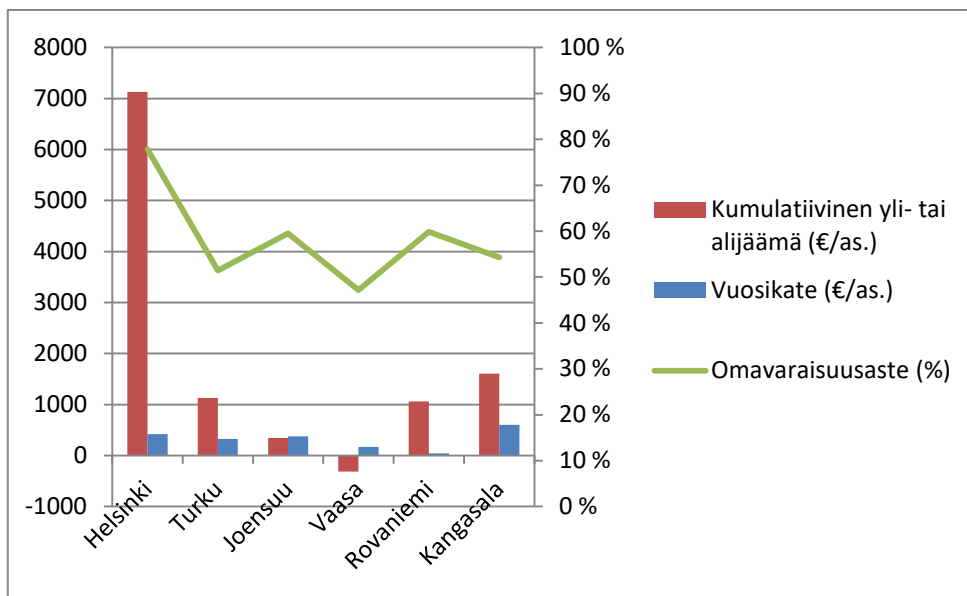
Kuntien valtuustojen kauden 2012–2016 poliittinen jakauma on esitetty kuvassa 8. Helsingin kaupunginvaltuusto on kaikkein suurin 85 jäsenellään, kun loppuissa jäsenmäärä on välillä 51–67. Kokoomus on suurin puolue kaikissa muissa kunnissa, paitsi Joensuussa ja Rovaniemellä. Vaasassa sillä on yhtä monta edustajaa kuin RKP:lla. Useita kestävän liikkumisen arvoja jakavan vihreiden osuus on suurimmillaan suurissa kaupungeissa ja pienimmillään Vaasassa. Kuvaaja kertoo, että kunnat ovat poliittisesti varsin kirjavia.



Kuva 8. Case-kuntien puoluejakaumat (Vaalit 2013).

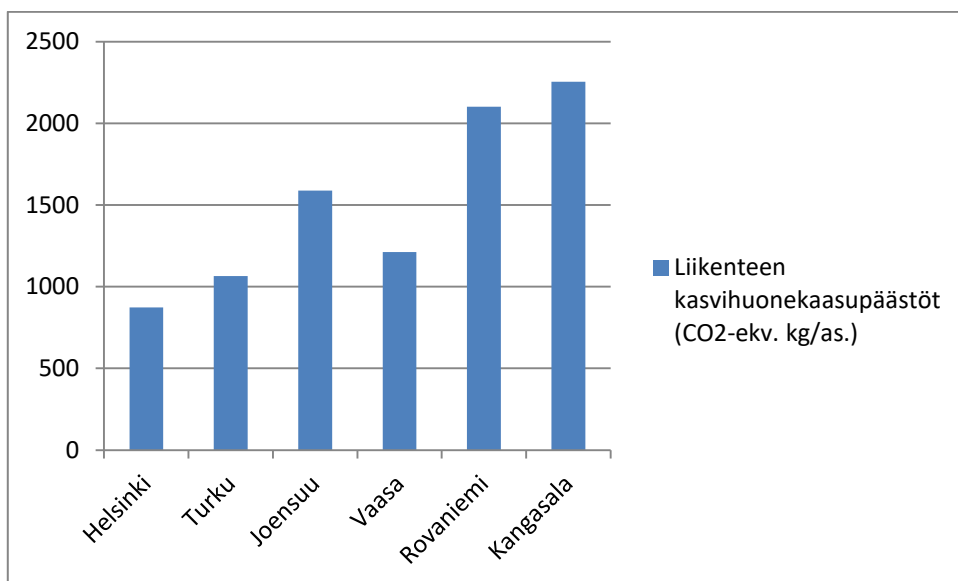
Taloutta kuvaavat luvut on esitetty kuvassa 9. Taloutta kuvataan omavaraisuusasteella, vuosikatteella asukasta kohden sekä kumulatiivisella ylitai alijäämällä. Kohdekunnista Helsingillä on paras omavaraisuusaste ja sen kumulatiivinen ylijäämä on hyvin massiivinen muihin verrattuna, mi-

kä johtuu osittain suurista maanmyyntituloista (Laitinen 2017). Vuosikate asukasta kohden ei kuitenkaan ole muita merkittävämpi. Vaasa on täyttänyt kaksi kriisikuntakriteeriä, kun sen omavaraisuusaste on pudonnut alle 50 prosentin ja tilikausi on jo useamman vuoden ajalta jäänyt alijäämäiseksi (VM 2017).



Kuva 9. Case-kuntien talouteen liittyviä tunnuslukuja (VM 2017).

Ympäristölukuja on esitetty kuvassa 10. Tilastokeskuksen keräämästä kasvihuonekaasuinventaariosta saadaan kuntakohtaiset kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain. Kotimaan liikenteestä aiheutuvat päästöt ovat suurimmillaan Rovaniemellä ja Kangasalla, joiden liikennesuorite on henkilöautopainotteisempi. Pienimmät päästölukemat löytyvät Helsingistä, jossa on paljon sähköllä tuotettua joukkoliikennettä.



Kuva 10. Case-kuntien kasvihuonekaasupäästöihin liittyviä tunnuslukuja (Tilastokeskus 2015).

5.3. Haastattelututkimuksen tulokset

5.3.1. Haastatteluiden toteuttaminen

Ohjausryhmän kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta päädyttiin valitsemaan haastateltavat siten, että he voivat edustaa sekä kävelyn ja pyöräilyn että joukkoliikenteen olosuhteiden parantamisesta vastaavaa tahoja omassa kunnassaan. Tutkija otti yhteyttä suoraan valittuihin kuntiin ja tiedusteli sopivaa henkilöä. Henkilöt löytyivät helposti, minkä jälkeen kunkin kanssa sovittiin yksilöllisesti haastatteluajat lokakuussa 2016. Haastatteluiden kesto vaihteli noin 30 minuutista lähes kahteen tuntiin. Haastateltaville annettiin mahdollisuus osallistua haastatteluihin anonymisti, mutta jokainen heistä ilmoitti voivansa osallistua omalla nimellään ja tittelillään.

Luvuissa 5.3.2.–5.3.7. on käyty haastatteluaineistot läpi kunnittain. Luvussa 5.3.8. on tehty yhteenvetoa kaikkien kuntien osalta ja luokiteltu haastatteluaineisto teemoittain. Kunkin henkilön haastattelut on litteroitu ja niistä on tehty erilliset käsitekartat, jotka on edelleen muokattu taulukkomuotoon (liitteet 3–8). Käsitekarttojen yläkäsitteet ovat luvussa 4.3. mainitun mukaisesti:

- Miksi kunnassanne edistetään kestävästä liikkumisesta?
- Miten kunnassanne edistetään kestävästä liikkumisesta?
- Ketkä osallistuvat kestävästä liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
- Mitkä ovat suurimmat esteet kestävästä liikkumisen edistämiseksi?
- Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävästä liikkumisen edistämiseksi?

5.3.2. Helsinki

Helsingissä päätettiin haastatella nykyisen liikennesuunnittelupäällikkö Reetta Putkosen lisäksi edellistä päällikköä Ville Lehmuskoskea, sillä hän on ollut aloitteellinen useiden kestävästä liikkumisen suunnitelmien laatimisessa. Lehmuskosken haastattelu pidettiin 3.10.2016 Helsingin kaupungin liikennelaitoksen HKL:n tiloissa. Putkosen haastattelu pidettiin 21.10.2016 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tiloissa. Liikennesuunnittelupäällikkö johtaa liikennesuunnitteluosastoa ja toimii kaupunkisuunnittelulautakunnassa liikenneasioiden esittelijänä.

Lehmuskosken ja Putkosen mukaan kestävästä liikkumisen edistäminen tukeutuu voimakkaasti valtuustostrategiaan ja sieltä edelleen johdettuun liikkumisen kehittämisohjelmaan. Kestävä liikkuminen nähdään erityisesti tilankäyttöön ja resurssien tehokkaaseen hyödyntämiseen liittyvänä asiana, eivätkä ympäristö- tai terveystieteelliset näkökulmat nousseet haastatteluissa erityisen voimakkaasti esille. Kestävästä liikkumisen edistäminen on koko liikennejärjestelmän sujuvuuden parantamista, mikä pitää asukkaat tyytyväisinä ja poliitikot myötämielisinä kestävästä liikkumisen suunnitelmien hyväksymiseksi. (Lehmuskoski, haastattelu 3.10.2016; Putkonen, haastattelu 21.10.2016.)

Helsingissä kestävän liikkumisen edistämistä tehdään laajalla hallinnon ja poliittisten elinten yhteistyöllä. Kaupungin virastoista erityisesti kaupunkisuunnitteluvirasto ja rakennusvirasto osallistuvat kestävän liikkumisen olosuhteiden parantamiseen. Poliittisista elimistä tärkeimpiä ovat kaupunginhallitus, joka vahvistaa kaikki isot päätökset, sekä kaupunkisuunnittelulautakunta, joka vastaa Helsingin liikennepoliitikasta. Kaupunginvaltuusto hyväksyy kaupunkistrategian ja sitä kautta päättää tärkeimmät linjaukset. Joukkoliikenteen linjauksista vastaa seudullinen Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä eli HSL, josta Helsingin kaupunki omistaa 50 % osuuden. HSL hoitaa myös joukkoliikenteen suunnittelun koko Helsingin seudulla. Seudullinen yhteistyö on muutenkin merkittävässä roolissa pääkaupunki-seudulla, koska liikenne ei pysähdy kuntarajoihin. Valtion rooli sen sijaan nähtiin kovin pienenä Helsingissä lähinnä resurssipuutteiden vuoksi. (Lehmuskoski, haastattelu 3.10.2016; Putkonen, haastattelu 21.10.2016.)

Asukkaiden ja yrittäjien osallistumista kestävän liikkumisen suunnittelussa on lähinnä suurten hankkeiden kohdalla, mutta Putkonen toivoi enemmän vapaampaa ja vähemmän hankeriippuvaista vuoropuhelua. Erityisesti sosiaalisessa mediassa esiintyy kulkutapojen vastakkainasettelua ja jonkin kulkumuodon nostamista muiden yläpuolelle, mikä ei ole rakentavaa keskustelua. Perinteinen media koettiin tärkeäksi viestinvälittäjäksi, mutta sen otetta käsiteltäviin asioihin pidettiin turhan kärjistävänä, mikä saattaa Lehmuskosken mukaan ainakin tiedostamatta vaikuttaa jopa päätöksentekoon. Näin ei kuitenkaan saisi tapahtua. Vuoropuhelulta eri tahojen välillä toivottiin ymmärrystä siitä, että kaupunkisuunnittelu on pitkän aikavälin suunnittelua, jota ei tehdä vain nykyiselle vaan erityisesti tuleville sukupolville. Sen vuoksi nykyisistä eduista tiukasti kiinni pitäminen saattaa johtaa tulevaisuuden kannalta heikompiin ratkaisuihin. (Lehmuskoski, haastattelu 3.10.2016; Putkonen, haastattelu 21.10.2016.)

Helsingissä suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi liittyvät taloudellisten resurssien niukkuuteen, kaupunkiympäristön rajallisuuteen ja kompromisseihin, jotka eivät aina tue parhaalla tavalla kestävän liikkumisen olosuhteita. Kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikennettä ei vastusteta kulkutapoina, mutta vastarintaa syntyy valintatilanteissa, joissa henkilöautoilta pitäisi ottaa tilaa pois kestävien kulkutapojen eduksi. Myös yritykset tunnistavat oman yhteiskuntavastuunsa, mutta eivät silti halua luopua saaduista eduista kuten pysäköintipaikoista. Usein aikaa joudutaankin käyttämään enemmän toimenpiteiden perustelemiseen eri asianosaisille kuin niiden varsinaiseen suunnitteluun. Kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvät toimenpiteet vaikuttavat usein kulkutapajakaumaan vasta pitkän ajan kuluessa, mutta niiden taloudelliset vaikutukset realisoituvat heti. Kuitenkin päätöksentekijöiden pitäisi Putkosen mielestä pystyä vertailemaan vaihtoehtoja tulevaisuudessa eikä nykytilannetta vastaan sekä ymmärtää, että myös toimenpiteen tekemättä jättäminen on aktiivinen päätös, jolla on seuraukset. (Lehmuskoski, haastattelu 3.10.2016; Putkonen, haastattelu 21.10.2016.)

Helsingissä on runsaasti onnistumisia kestävän liikkumisen saralla. Pitkäjänteinen joukkoliikennepoliittikka on johtanut siihen, että Helsinki on jo

useamman vuoden ajan pitänyt kärkisijaa kansainvälisissä joukkoliikenteen tyytyväisyystutkimuksissa. Poliittisessa päätöksenteossa on vahva, usean puolueen yhteinen tahto edistää kestävästä liikkumisesta, mikä näkyy muun muassa suurten ja aidosti vaikuttavien hankkeiden, kuten Hämeen tien liikennejärjestelyjen, Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen etenemisessä toteutukseen. Pyöräliikenteen väylien parantamiseen osoitetut investointimäärärahat on onnistuttu kolminkertaistamaan pyöräilyn edistämishjelman avulla. Putkosen mukaan kestävästä liikkumisesta edistämisen vaikutuksia on kyettävä konkretisoimaan mahdollisimman hyvin, jotta poliitikot voivat sitoutua edistämistyöhön. (Lehmuskoski, haastattelu 3.10.2016; Putkonen, haastattelu 21.10.2016.)

Lehmuskoski ja Putkonen olivat vahvasti sitä mieltä, että saavuttaakseen vastaavia onnistumisia muiden kuntien on laadittava strategisia, poliittisesti hyväksytyjä edistämishjelmia. Lisäksi kunnilta tarvitaan aitoa, monialaista ja systemaattista täytäntöönpanokykyä sekä hyvät ja asiantuntevat työntekijät. Usein kannattaa myös katsoa mallia muista kunnista: Helsingissä on seurattu aktiivisesti muun muassa New Yorkin ja Tukholman edistämistoimia sekä hyödynnetty niiden parhaita käytäntöjä. Konkreettisenä toimenpiteenä Putkonen nosti esiin tehokkaat arviointimenetelmät, joilla voidaan kattavasti perustella muutosten vaikutukset asukkaille ja päätöksentekijöille dokumentoimalla esimerkiksi kadunvarsiliikkeiden liikevaihdot ennen ja jälkeen toimenpiteiden toteuttamisen. (Lehmuskoski, haastattelu 3.10.2016; Putkonen, haastattelu 21.10.2016.)

5.3.3. Turku

Turun osalta käytiin keskustelua sopivasta henkilöstä haastateltavaksi, sillä joukkoliikenteestä tai kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä vastaavat eri henkilöt. Lopulta päädyttiin haastattelemaan apulaiskaupunginjohtaja Jarkko Virtasta, joka vastaa maankäytön strategisesta ohjauksesta, palveluverkon ratkaisuihin, konserniyhteisöistä ja kansainvälisistä suhteista. Virtasen haastattelu pidettiin 19.10.2016 hänen toimistossaan konsernihallinnossa.

Turussa kestävästä liikkumisesta edistäminen nähdään osana ilmastomuutoksen ehkäisemiseen tähtäävää työtä sekä keinona tavoitella hiilineutraaliutta, johon kaupunki on sitoutunut vuoteen 2040 mennessä. Turulla on voimakas kasvutavoite saada vuoteen 2029 mennessä yli 10 000 uutta asukasta nykyiselle keskustan ruutukaava-alueelle. Tavoitteeseen pyritään kaupungin ulospäin laajenemisen sijaan tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta muun muassa ottamalla vanhoja keskustan liepeiden teollisuusalueita asumiskäyttöön. Väestön määrän merkittävä lisääminen edellyttää selviä liikenteellisiä muutoksia, ja Virtasen mukaan on käytännössä mahdollista, että henkilöautomatkojen määrä kasvaisi suhteessa muihin kulkutapoihin. Turussa maankäyttö nähdäänkin kestävästä liikkumisesta tärkeimpänä mahdollistajana. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Turussa on lähdetty siitä lähtökohdasta, että kaupunkistrategian ylimpänä kaupungin toimintaa ohjaavana asiakirjana tulee sisältää kaikki tärkeimmät poliittiset linjaukset, myös kestävästä liikkumisesta edistämisen. Erillisiä

politiikkaohjelmia ei Virtasen mukaan kannata laatia. Strategiaan nojautavassa keskustan yleiskaavassa on esitetty, että kävely ja pyöräily olisivat tiiviin kaupunkirakenteen ensisijaisia kulkumuotoja ja joukkoliikenne pääasiassa ydinkaupungin ulkopuolella joukkoliikennekäytävien varsien alueita hyödyntävä kulkumuoto. Työpaikka- ja asuinalueet suunnitellaan tämän periaatteen nojalla siten, ettei kaupunkirakenteen sisällä työskentely vaadi oman auton omistamista. Turku ei enää aio toteuttaa yksityisautoilua lisäävää maankäyttöä. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Kävelyn ja pyöräilyn kannalta väyliä on jo nyt runsaasti, mutta erityisesti ydinkeskustassa on vielä pyörätiepuutteita. Pyörätiehankkeet ovat jääneet vuosiksi poliittisen kiistakapulan eli toriparkin jalkoihin. MAL-sopimusten suoma vipuvaikutus on lisännyt selvästi sekä kaupungin että valtion halukkuutta kävelyn ja pyöräilyn investointeihin. Turun seudun kuntien yhteinen joukkoliikenneviranomaisen Föli on ollut tärkein joukkoliikenteen matkustajamääriä lisäävä tekijä. Sähköbussien käyttöönotto yhdellä linjalla on myös saanut positiivista palautetta ja parantanut julkisen liikenteen houkuttelevuutta. Joukkoliikenteen edistämisessä tulisi Virtasen mukaan kuitenkin siirtyä edelleen kulkuvälineorientoituneesta ajattelutavasta järjestelmätasolle. Tulee myös huomata, että julkinen sektori ei voi yksin tehdä kaikkea, mutta se voi toimia mahdollistajana ja kokeilukenttänä yksityisille toimijoille. Yhtenä esimerkkinä ovat useat kansainvälisestikin tunnistetut digitaalisten liikkumispalveluiden kokeilut, jotka paitsi herättävät kiinnostusta voivat myös tuoda taloudellista dynamiikkaa kaupunkiin uusien innovaatioiden ja vientituotteiden muodossa. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Kestävän liikkumisen edistäminen on lähinnä kaupungin ja muutaman seudullisen toimijan varassa. Kaupungin kiinteistö- ja ympäristötoimialat suunnittelevat kadut ja liikennejärjestelyt sekä toteuttavat niihin liittyvät investoinnit. Föli ja sitä ohjaava seudullinen joukkoliikennelautakunta päättävät joukkoliikenteen järjestämisestä. Varsinais-Suomen liitto hallinnoi kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valoniaa, joka muun muassa organisoii liikkumisen ohjaukseen ja tiedottamiseen liittyviä toimenpiteitä ja tapahtumia. Liitto isännöi myös jatkuvaa liikennejärjestelmätöitä, johon osallistuvat seudun kuntien lisäksi Varsinais-Suomen ELY-keskus. Kuntien ylimmät johtajat ovat jäseniä MAL-ryhmässä, jossa keskustellaan kuntarajat ylittävästä maankäytön ja liikenteen suunnittelusta. Virtanen kuuluu myös Itämeren kaupunkien liiton ympäristösihteeristöön, jolla on noin 30 miljoonan euron hankesalkku erilaisten toimenpiteiden edistämiseksi. Erityisesti kokeilujen osalta Turun yhteistyökumppaneina toimivat Tekes ja Sitra. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Virtasen mukaan vuoropuhelua eri tahojen välillä on riittävästi. Erityisesti maankäytön suunnittelussa se on hyvin säänneltyä ja systemaattista. Valonia taas on aktiivinen liikkumisen ohjaukseen ja hankkeiden markkinointiin sekä asukasyhteistyöhön liittyvässä tiedottamisessa. Mediaa käytetään paljon apuna tiedottamisessa ja lehdistö uutisoikin aktiivisesti liikenteeseen liittyvistä hankkeista ja toimenpiteistä. Median suhtautuminen kaupungin toimintaan on pääasiassa positiivista, mutta se on kiinnostuneempi ristiriidoista kuin yksimielisyyksistä. Media ei kuitenkaan seuraa eikä uu-

tisoi isoja linjauksia, minkä vuoksi median kautta syntyvä mielikuva kaupungin toiminnasta on pirstaleista. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Turussa ei juuri ole kestävän liikkumisen edistämiseen liittyviä esteitä. Etenkään poliittisia tai kaupungin byrokratiasta johtuvia esteitä tai vastustusta Virtanen ei tunnistanut. Resurssien puutekin on lähinnä toteuttamista hidastava tekijä, ei suoranainen este. Toiminnan hitautta Virtanen kuitenkin pitää julkiselle organisaatiolle luonteenomaisena toimintamallina, missä on hyvätkin puolensa. Yksittäiset hankkeet saattavat herättää vastustusta yrittäjissä tai joissain päättäjissä, joiden intressiryhmät vastustavat tiettyjä muutoksia, mutta juuri kukaan ei vastausta edistämistyön tavoitteita tai kaupunkirakenteen tiivistämistä. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Erityisen positiivisesti Virtanen suhtautui maankäytön ja liikenteen linjausten saamalle poliittiselle hyväksynnälle. Tulevaisuuden toimintatavoista ja visioista ollaan siis hallinnollisella ja poliittisella puolella samaa mieltä. Kestävän liikkumisen tavoitteet on onnistuneesti integroitu kaupungin strategiaan, jolloin sen takana on poliittinen enemmistö, ja sitoutuminen on tiiviimpää kuin erillisohjelmien kohdalla. Oleellisena syynä onnistumisille Virtanen piti sitä, että toimintaympäristö ja ihmisten yleiset asenteet muuttuvat kestäväälle liikkumiselle suopeammiksi ja että kaupungin ylimällä johdolla samanaikaisesti on vahva visio ja tahtotila siitä, mihin suuntaan kaupunkia halutaan kehittää. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

Virtanen piti muiden kuntien kannalta tärkeimpinä Turussa runsaasti käynnissä olevia pilottihankkeita, joiden yhtenä valintakriteerinä on ollut monistettavuus muualla. Esimerkkeinä hän nosti esiin sähköbussiliikenteen, digitalisaation tuomat mahdollisuudet ja uudet palvelukonseptit. Tärkeää on saada maanlaajuisesti pilottihankkeita edistävät Sitra ja Tekes mukaan toimintaan. (Virtanen, haastattelu 19.10.2016.)

5.3.4. Joensuu

Joensuussa haastateltiin kaupungininsinööri Ari Varosta, joka vastaa yhdyskuntatekniikan rakentamisesta osana kaupunkiympäristön toimialaa. Varonen vastaa myös kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä kaupungilla. Varosen haastattelu pidettiin 6.10.2016 kaupunkirakenteen palvelupisteellä.

Joensuun kaupungilla on pitkä perinne pyöräilystä mahdollisesti tasaisen maaston vuoksi. Kaupungin päätöksentekijät eivät ole kyseenalaistaneet kestävän liikkumisen edistämisen tarpeellisuutta, vaan osaavat liittää kestävään liikkumiseen terveellisyden, helppouden, taloudellisuuden, ympäristöystävällisyyden ja positiivisen imagoarvon. Ympäristönäkökulmaa puoltaa myös koko Pohjois-Karjalan maakunnan tavoite saavuttaa hii-lineutraalius ja öljyvapaus vuoteen 2025 mennessä. Tämä vaatii muutoksia myös liikenteessä, erityisesti yksityisautoilussa. Erityisesti Varonen piti kävelyn ja pyöräilyn vaikutusta ihmisten terveyteen ja siten myös talouteen sellaisena muutostekijänä, joka on selvästi vaikuttanut poliitikoiden ajatusmaailmaan. Perusteluna kestäväälle liikkumiselle käytetään myös joensuulaisten perheiden kakkosautoja perheiden kuluerinä, rahana, jonka voisi käyttää myös palveluihin ja siten lisätä seudun elinvoimaa ja työllis-

syyttä. Kakkosautojen tilalla Varonen näkee mielellään polkupyöriä. Joensuussa kestävä liikkuminen koetaankin pääasiassa kävelynä ja pyöräilynä, sillä joukkoliikenteen kehittäminen on jäänyt kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen jalkoihin. Sitä ei pidetä yhtä kilpailukykyisenä, koska kaupungin väkijoukot sijoittuvat niin tiiviisti keskustan tuntumaan. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

Joensuu on myös ottanut laajan keinovalikoiman käyttöön kestävä liikkumisen olosuhteiden parantamiseksi. Kaupunkistrategiassa kävely ja pyöräily ovat vahvasti mukana, minkä lisäksi työn alla on kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma. Ohjelman valmistuessa sen toteuttamiseen on tarkoitus ryhtyä heti, ja se tulee huomioida kaikessa suunnittelussa. Kaupunki toimii pääasiassa eri kulkutapojen mahdollistajana, mutta tärkeintä on saada asukkaat itse haluamaan liikkumista jalan tai pyörällä. Sen vuoksi Varonen näkeekin tärkeimmäksi, vaikuttavimmaksi ja toisaalta vaikeimmaksi edistämiskeinoksi liikkumisen ohjauksen, jonka avulla voidaan muokata ehkä juurtuneitakin asenteita. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

Kestävän liikkumisen edistämiseen osallistuvat kaupungin eri toimialojen lisäksi sen poliittiset päätöksentekijät. Luottamushenkilöiden osallistuminen on pääasiassa strategisella tasolla, kuten yleiskaavatyön puitteissa, mutta toisinaan myös muiden hankkeiden yhteydessä. Päätöksentekijöiden joukossa ei ole kovin montaa pyöräilijää, mutta kaupungin ylimmässä johdossa on useitakin esimerkillisiä liikkujia. Muita edistämistyöhön osallistuvia tahoja ovat Pohjois-Savon ELY-keskus, Liikenneturva ja Itä-Suomen liikennejärjestelmätyöryhmä, jossa kestävä liikkuminen on läpileikkaava teema. Valtiolla on niukasti resursseja toteuttaa väylähankkeita, mutta liikkumisen ohjauksen valtionavustus on ollut kaupungille merkittävä lisätuki tiedottamisen ja markkinoinnin tehostamiseksi. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

Media suhtautuu positiivisesti kestävä liikkumisen asioihin, ja kaupungin oma tiedotuslehti käsittelee usein erilaisia nostoja aiheesta. Kaupunki on yrittänyt saada vakiintunutta kirjoituspalstaa seudun suurimman päivälehdessä Karjalaisen sivuille, mutta se ei ole toistaiseksi onnistunut. Varonen kokee, että vuoropuhelua eri tahojen kanssa on liian vähän, mutta ei myöskään halua lisätä sitä liikaa. Liika keskustelun ylläpitäminen asukkaiden tai muiden tahojen kesken saatetaan kokea aiheen pakkosyöttämiseksi, mikä voi kääntyä negatiiviseksi itse asialle. Sosiaalisen median hyödyntämisessä olisi hänen mukaansa kuitenkin varaa parantaa. Se voisi toimia erityisesti nuorempien sukupolvien saavuttamisessa, joille kaupunkisuunnittelua tehdään. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

Suurimmat esteet kestävä liikkumisen edistämiseksi Joensuussa liittyvät resurssien vähyyteen ja toimenpiteiden hitaaseen toteutumiseen. Resurssivajetta on erityisesti liikkumisen ohjauksessa, joka ei oikein kuulu kenenkään toimialalle. Poliittista vastustusta kestävä liikkumisella ei ole, vaikka yksittäishankkeita voidaan ainakin aluksi vastustaa. Yrittäjät vastustavat yllättävänkin vähän, mutta suurin kritiikki saadaan aikaan, kun yritetään vähentää pysäköintipaikkoja. Keskustan alueella siihen tarpeeseen vastaa toriparkki. Kyseessä ei ole varsinainen este, mutta eräänlainen

vaikeus on saada ihmisille kerrottua riittävän ymmärrettävästi, mitä ollaan suunnittelemassa ja miksi. Asukkaille voi olla vaikeaa mieltää, että maailma muuttuu muutamassa vuosikymmenessä. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

Positiivisimpina onnistumisina Varonen pitää kaupungin systemaattista kehittämistä ja asioiden esillä pitämistä, jolloin päättäjillä on riittävä ymmärrys ja positiivinen suhtautuminen asioihin eikä niitä tarvitse perustella joka kerta erikseen yhtä kattavasti. Joensuulaisilla on yleisesti ottaen hyvin myönteinen asenne kestävään liikkumiseen, mikä ilmenee myös suurina kävelyn ja pyöräilyn määrinä. Kaupunki on kahdesti valittu vuoden pyöräilykunnaksi ja lisäksi se on kerran saanut Kunnossa kaiken ikää -ohjelman vuoden liikkumisen olosuhteiden edistäjä -palkinnon. Varonen pitää tärkeimpänä edellytyksenä onnistumisten saavuttamisessa strategisia ohjelmia, jotka antavat tukea suunnittelulle ja joita on vaikea sivuuttaa poliittisesti. Samat poliitikot ovat kuitenkin olleet hyväksymässä niitä. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

Varosen mukaan muualta on hyvä hakea oppia, mutta pelkkä monistaminen ei riitä vaan toimenpiteitä tulee soveltaa omiin olosuhteisiin sopiviksi. Esimerkkinä toimii Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä, joka ei sellaisenaan toimi Joensuussa. Helsingissä järjestelmä on tarkoitettu alueella usein liikkuville, eikä esimerkiksi turisteille tai satunnaisille vierailijoille. Joensuussa kaupunkipyörät voisivat toimia vaikkapa opiskelijalähtöisesti. Yksi tärkeimmistä sisäistettävistä seikoista kuitenkin on, että oma pesä on kunnossa eli että kaupungin omat suunnittelijat ja päättäjät uskovat itse kestävään liikkumiseen todellisenä vaihtoehtona. (Varonen, haastattelu 6.10.2016.)

5.3.5. Vaasa

Vaasassa haastateltiin teknisen toimen johtajaa Markku Järvelää. Teknisen toimen alaisuuteen kuuluvat muun muassa kaavoitus, kiinteistöt, kunta-tekniikka, liikennesuunnittelu, joukkoliikenne ja ympäristötoimi. Järvelän haastattelu pidettiin 14.10.2016 hallintotalolla.

Vaasassa perustelut kestäväen liikkumisen edistämiseksi ovat monipuoliset: toiveena on lisätä asukkaiden onnellisuutta ja terveyttä, hillitä ilmastonmuutosta sekä kasvattaa elinvoimaa. Kompakti kaupunkirakenne on ideaalinen kestäväen liikkumisen mahdollistamiseksi. Vaasassa on suuri energia- ja teknologiateollisuuden keskittymä, jota on helppoa ja luonnollista hyödyntää kestäväen liikkumisen lisäämiseksi. (Järvelä, haastattelu 14.10.2016.)

Järvelä luetteli neljä tärkeintä Vaasan kestäväen liikkumisen edistämiskeinoja: biokaasupohjaisen joukkoliikenteen investoinnit, Vaasan ja Seinäjoen välisen rataosuuden sähköistäminen, reunakivien madaltaminen pyöräväyliltä sekä kampuslinjan toteuttaminen. Vaasan kaupunkistrategiassa on huomioitu energia- ja ilmastopoliittisia tavoitteita, mutta strategia on jäänyt melko ylätasolle ja se pitäisi saada näkyvämmiin esiin. Joukkoliikenteessä on parannettu vuorotiheyttä, ja sen edistämiseksi löytyykin vankka

poliittinen tuki. Kävely ja pyöräily eivät herätä Vaasassa yhtä paljon keskustelua, mutta niitä pyritään silti edistämään rauhoittamalla ydinkeskustaa autoilta. (Järvelä, haastattelu 14.10.2016.)

Kestävän liikkumisen edistäminen on melko vahvasti kaupungin teknisen toimen ja poliittisen päätöksenteon hallussa. Kaupungin ylin johto ei juuri osallistu kestävän liikkumisen edistämiseen. Pohjanmaan liitto vetää liikennejärjestelmätyöryhmää, johon osallistuvat maakunnan kuntien lisäksi myös Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto. Yhteistyötä tehdään tiiviisti myös seudun kehittämissyhtiöiden ja korkeakoulujen kanssa. Varsinaista kestävän liikkumisen työryhmää tai keskustelufoorumia Vaasassa ei kuitenkaan ole, minkä Järvelä näki selvänä puutteena. (Järvelä, haastattelu 14.10.2016.)

Esteiksi kestävän liikkumisen edistämiseksi Järvelä tunnisti ainakin mukavuudenhalun, taloudellisen tilanteen sekä kaupunkitilan ydinkeskustassa. Hän kuitenkin korosti, että kaupungin on oltava rohkea uudistuja ja siirryttävä epämukavuusalueelle. Tilaa kestäville kulkutavoille on rohkeasti otettava yksityisautoilta ja tähän on jo yleiskaavassakin tartuttu. Kaupunkirakenne sinänsä ei aiheuta vaikeuksia kestäville kulkutavoille, sillä kaupunki on tiivis lukuun ottamatta Vähäkyrön entistä kuntaa, joka liitettiin Vaasaan vuonna 2013. Vähäkyrö on irrallaan Vaasan kaupunkirakenteesta eikä sillä ole edes yhteistä rajaa varsinaisen Vaasan kanssa. Poliittisia esteitä ei Järvelän mukaan ole, mutta kestävän liikkumisen markkinoinnin puutteen hän tunnisti heikkoudeksi. (Järvelä, haastattelu 14.10.2016.)

Onnistumisiksi Järvelä laskee aiemmin mainitut neljä tärkeää toimenpidettä. Biokaasubussien investointikulut olivat suuret, mikä vaati kaupungilta rohkeutta ja vuosien selvitystyöt. Toiveena on, että biopolttoaineiden tuotantoon ja jakeluun voimakkaasti panostamalla niiden käyttö leviää linja-autoista myös henkilöautoihin. Tavoitteena on paitsi vähentää henkilöautoliikennettä myös saada jäljelle jäävä liikenne ympäristöystävällisemmäksi. Vaasa–Seinäjoki-ratayhteyden sähköistäminen onnistui kuntien yhteisellä panostuksella, kun valtio ei suostunut hanketta kustantamaan. Seudun kunnat keräsivät rahoituksen hankkeen toteuttamiseksi, ja valtio maksoi sen myöhemmin takaisin. Reunakivien mataluus osana suunnittelunormia vaati Järvelän henkilökohtaista panostamista, mutta pitkäjänteisellä työllä muutos saatiin aikaan. Kampuslinja toteutettiin yhdessä kaupungin johdon ja ylioppilaskunnan hallituksen kanssa, ja se on jo hyvin omaksuttu opiskelijoiden keskuudessa. Linja vastaa joukkoliikenteen kasvutavoitteisiin ja toimii hyvänä pilottina, jota aiotaan laajentaa myös muualle. (Järvelä, haastattelu 14.10.2016.)

Järvelä pitää biokaasuhanketta monistettavana mallina lähinnä suuremmisissa kaupungeissa sen investointikustannusten vuoksi. Hän piti olennaisena, että kunnissa on jokin liikenteeseen tai liikkumiseen keskittynyt kehittämisohjelma. Pelkkä kaupunkistrategia tai energia- ja ilmastostrategia ei yleensä riitä, koska niissä käsitellään liikkumista hyvin yleisellä tasolla ja painopiste saattaa olla täysin muissa asioissa. Kuntien tulee käydä tiivistä vuoropuhelua eri tahojen – kuten korkeakoulujen, kehittämissyhtiöiden ja yritysten – kanssa sekä soveltaa muualla toimivia toimintatapoja paikalli-

siin olosuhteisiin. Kestävästä liikkumisesta vastaavien henkilöiden tulee olla peräänantamattomia ja sitkeitä omassa tekemisessään, koska vastoinkäymisiä tulee varmasti eteen. (Järvelä, haastattelu 14.10.2016.)

5.3.6. Rovaniemi

Rovaniemellä haastateltiin yhdyskuntatekniikan suunnittelupäällikkö Aku Raappanaa. Raappanan tehtäväkenttään kuuluvat muun muassa liikennesuunnittelu, liikenteenohjaus ja liikenneturvallisuus, ja hän vastasi myös Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman laatimisesta kaupungilla. Raappanan haastattelu järjestettiin 4.10.2016 Rovaniemen kaupungintalolla.

Rovaniemen yhdyskuntarakenne on tiivis ja se tukee kävelyä ja pyöräilyä, mutta joukkoliikenteen kustannustehokkaan toteuttamisen kannalta se on hankala. Joukkoliikenteestä kuitenkin keskustellaan merkitystään enemmän, ja halua tukea sitä on enemmän kuin mahdollisuuksia. Kestävän liikkumisen osuuden kasvattaminen on yksi seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman painopisteistä, ja samalla se toteuttaa ilmastostrategiaa sekä kaupunkistrategiaa. Poliittista tahtotilaa kestävän liikkumisen lisäämiseksi siis löytyy, mutta yksityiskohdista päättäminen voi johtaa kriittisempiin mielipiteisiin. Kävelyn ja pyöräilyn terveyshyötyjen tuottamat taloudelliset hyödyt on tunnistettu. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Tavat edistää kestävän liikkumisen osuutta jakautuvat teknisiin ja kasvatuksellisiin toimenpiteisiin. Teknisen toimen tehtävä on luoda turvallista ympäristöä, joka houkuttelee kulkemaan kävellen ja pyörällä. Pysäköinnin rajoittamista, maksuja tai muita tiukasti ohjaavia toimenpiteitä Rovaniemellä ei suosita, sillä suuri osa kaupungin elinvoimasta syntyy runsaista matkailijavirroista, jotka yleensä tukeutuvat henkilöautoihin. Liikenneratkaisujen lähtökohtana on usein ollut autoliikenne, mutta Raappanan mukaan myös kävely ja pyöräily on mielletävä aidoiksi liikkumisvaihtoehtoiksi ja osaksi liikennejärjestelmää kuitenkin kohottamalla niitä ylitse muiden kulkutapojen. Teknisten toimenpiteiden lisäksi tarvitaan toimialojen yhteistyötä sekä kolmannen sektorin ja erilaisten sosiaalisten verkostojen hyödyntämistä valistamistyössä. Ihmiset pitää saada innostumaan itse omin voimin liikkumisesta. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Rovaniemellä on kaksi työryhmää, jotka ovat erityisen paljon tekemisissä kestävän liikkumisen edistämisen kanssa. Liikennejärjestelmätyöryhmään kuuluvat Lapin kuntien lisäksi Lapin ELY-keskus, ja se käsittelee kestävää liikkumista erityisesti kaupunkiseuduilla. Liikenneturvallisuustyöryhmä käsittelee viisaan liikkumisen asioita Rovaniemellä ja siihen kuuluvat edustajat kaupungin kaikista hallintokunnista. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman laadinnassa on tavoiteltu vankkaa poikkihallinnollista otetta. Seudullista yhteistyötä on melko vähän, koska naapurikunnat ovat hyvin kaukana Rovaniemen keskustasta. Yhteistyö Lapin ELY-keskuksen kanssa on kuitenkin erittäin tiivistä ja käyttäjälähtöistä, sillä Rovaniemen katuverkolla ja maantieverkolla on keskustassa lukuisia liittymäpintoja. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Raappanan mukaan Etelä-Suomessa usein esiin nouseva kävelijöiden tai pyöräilijöiden ja autoilijoiden välinen vastakkainasettelu ei ole vielä rantautunut Rovaniemen mediaan. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma on ollut aktiivisesti esillä paikallismedioissa, ja sen käsittely on ollut lähtökohtaisesti myönteistä. Hän kuitenkin myöntää, ettei vuoropuhelua ole ollut riittävästi ohjelman laatimisen tai kestävän liikkumisen edistämisen suhteen. Kaupungin johto on ollut tietoinen ohjelman laadinnasta, mutta erityistä osallistumista heiltä ei ole pyydetty. Hallinnon edustajat on pidetty tietoisempina ohjelman laatimisprosessista kuin luottamushenkilöt. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Erilaisia esteitä edistämistyölle Raappana tunnistaa muutamia. Rovaniemelle on juurtunut vuosikymmenten aikana varsin henkilöautokeskeinen elämäntapa, jonka varjosta on vaikea kuvitella muita vaihtoehtoja. Autot koetaan henkilökohtaisesti tärkeiksi ja autolla liikkuminen kansalaisoikeudeksi. Toisaalta erityisesti lasten ja nuorten kävely ja pyöräily voidaan kokea turvattomiksi juuri autokeskeisyyden vuoksi. Yrittäjät voivat myös kokea, etteivät heidän asiakkaansa pyöräile lainkaan. Raappana kyseenalaistaa näkemyksen: pitäisikö yrittäjien pyrkiä houkuttelemaan myös pyörällä liikkuvia asiakkaikseen? Joitain hankkeita aletaan vastustaa vasta jopa rakennusvaiheessa, vaikka niistä on pyritty viestimään jo suunnittelun aikana. Raappana pohtii myös oman yksikkönsä viestinnän parantamista: milloin on oikea aika kertoa hankkeista tai kerätä näkemyksiä? Usein kokonaisuus ei kiinnosta asukkaita, vaan yksittäiset pienet detaljit. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Autokeskeisyyden lisäksi resurssien niukkuus vaikeuttaa tai ainakin hidastaa kestävän liikkumisen edistämistä. Toisaalta Raappana pitää suunnitteluprosessin pitkää aikajännettä hyvänä, koska se pakottaa sekä suunnittelijat, päättäjät että asukkaat kypsyttämään ajatusta muutoksista. Poliittisesti ajettuina tietyt hankkeet voivat toteutua nopeastikin, mutta niiden lopputulokset eivät välttämättä ole niin hyviä kuin sellaisten, joiden prosessi on kestänyt muutaman vuoden. Lapin ELY-keskuksen resurssitilannetta Raappana piti erityisen heikkona. Lisäksi päätöksenteon jouhevuus ja järjestyksellisyys ovat kärsineet siitä, että monet päätökset pitää hyväksyttäväksi Lapin ulkopuolella. Toisinaan erityisen tärkeitä maanteille sijoittuvia hankkeita on jouduttu toteuttamaan jopa kaupungin omalla rahalla. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Positiivisimmin Raappana suhtautuu johdonmukaisiin linjauksiin aina kaupunginstrategiasta ja liikennejärjestelmäsuunnitelmasta yksityiskohtaisimpiin suunnitelmiin saakka. Kaupungissa on muutettu omia toimintatapoja ja ymmärretty kestävän liikkumisen tärkeys nykyaikaisessa kaupunkiympäristössä. Tavoitteet on pidetty korkealla, mutta niihin tähtäävät ratkaisut maanläheisinä. Nähdään, ettei henkilöauton kaltainen liikenne katoa minnekään tulevaisuudessakaan, mutta sen muoto saattaa muuttua kohti automatisoitua liikennettä ja yhteiskäyttöisyyttä. Tietyt väylärakenteet kannattaa kuitenkin jatkossakin säilyttää, etenkin kun perinteisen henkilöautoliikenteen ja erilaisten automaattiliikenteen muotojen sekaliikennettä on vielä vuosikymmeniä. Linjausten toimivan jalkauttamisen lisäksi hän

kehuu koulujen omatoimista kävelyn ja pyöräilyn puolesta puhumista. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

Tärkein muissa kunnissa opiksi otettava asia on, että kokonaisuutta johdetaan pitkäjänteisesti strategiseen suunnitelmaan perustuen eikä detalji kerrallaan. Yksittäisten onnistumisten suoraa monistamista muualle Raappana pitää huonona ajatuksena, sillä kaikki toimenpiteet kannattaa aina soveltaa paikallisiin olosuhteisiin soveltuviksi. Tässä tärkeään rooliin nousevat erilaiset kuntien väliset tilaisuudet tai kokoontumiset, joissa liikenteen ja kaupunkisuunnittelun asiantuntijat voivat vaihtaa ajatuksia ja parhaita käytäntöjä keskenään. Kuntien toimintaa ohjataan hyvin vähän lainsäädännöllisesti tai tiukoilla ohjeistuksilla, jolloin ratkaisut ovat hyvin moninaisia eri puolella Suomea. Luovista ratkaisuista voidaankin oppia niin hyvässä kuin huonossa. (Raappana, haastattelu 4.10.2016.)

5.3.7. Kangasala

Kangasalta haastateltavaksi valittiin kaavoitusarkkitehti Markku Lahtinen. Lahtinen vastaa kunnan kaavoituksesta, sekä on toiminut nykyisen ja edellisen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tilaajana. Lisäksi Lahtinen toimii Kangasalan edustajana Tampereen kaupunkiseudun liikennetyöryhmissä. Lahtisen haastattelu järjestettiin 7.10.2016 Kangasalan kunnanvirastolla.

Kangasala on joukon pienin kunta, mutta silti siellä on aktiivista kestävän liikkumisen edistämistyötä. Perusteluja kestävälle liikkumiselle ovat muun muassa asukkaiden terveyden parantuminen, energian säästö, ruuhkien ja päästöjen väheneminen, kaupunkitilan tuominen ihmisläheisemmäksi sekä ihmisten välisten sosiaalisten kontaktien parantuminen. Erityisesti kävely ja joukkoliikenne tuovat ihmisiä lähemmäs toisiaan kuin yksin henkilöautolla matkustaminen. Lahtisen mukaan enemmistö poliitikoista on kestävän liikkumisen kannalla, mutta merkittävin piristysruiske kestävän liikkumisen edistämiseksi koko Tampereen seudulla on Tampereen kaupunkiseutu -kuntayhtymän aktiivinen ja tavoitteellinen ote erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämistyössä. Seutunäkökulma on vahvasti esillä Lahtisen kommentoissa läpi haastattelun. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Parhaita keinoja kestävän liikkumisen edistämiseksi ovat Lahtisen mukaan yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja nauhamaisen, valtatie 12 varteen sijoittuvan joukkoliikennettä tukevan maankäytön suunnittelu. Seudullisen joukkoliikenteen palvelutasoa onkin parannettu muun muassa vuorovälejä lyhentämällä ja liityntäpysäköintiä parantamalla. Seudullisesti tärkeä on myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, jonka seurauksena on toteutettu esimerkiksi kuntarajat ylittäviä pyöräilyn laatukäytäviä. Edistämishjelman jatkotoimenpiteinä muutamiin seudun kuntiin – myös Kangasalle – on laadittu kunnalliset kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmat. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Kunnan kestävän liikkumisen edistäminen on liittynyt vahvasti kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadintaan. Laadinnan yhteydessä osallistuminen oli laajaa ja mukana olivat asukkaat, päätöksentekijät ja elinkei-

noelämä pohtimassa arkiliikkumista Kangasalla. Ohjelman laadinnan jälkeen kuntaan perustettiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä, jonka toimintaa Lahtinen ei kuitenkaan pitänyt erityisen jatkuvana. Ryhmässä on mukana edustajia lukuisista eri hallintokunnista, mutta kolmannen sektorin edustajia mukana ei ole. Yhdistystoiminta on hänen mukaansa muuttunut edellisen ohjelman laadinnan jälkeen ja on nykyään järjestäytymättömämpää kuin aiemmin. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Valtion roolia Lahtinen pitää melko pienenä. Suurimmat vaikutukset tulevat Tampereen seudun MAL-sopimuksen toteuttamisen kautta. Lisäksi Pirkanmaan ELY-keskuksella on aktiivinen rooli seudun liityntäpysäköinnin järjestämisessä. Kunta on aktiivinen tiedottamaan kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvästä toiminnasta median kautta, joka suhtautuu pääasiassa myönteisesti kestäviin kulkutapoihin. Osa toimittajista kuitenkin suosii ristiriitoja eri liikkumistapojen välillä. Sosiaalista mediaa käytetään jonkin verran, mutta esimerkiksi Facebook-sivuja ei Kangasalan kunnalla ole. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Kangasalan suurimpia esteitä kestävän liikkumisen edistämisessä ovat Lahtisen mukaan rahoitukseen ja välimatkoihin liittyviä. Rahoitusta myönnetään pääasiassa autoliikenteen väylähankkeisiin, joiden koetaan olevan ainoita kuntaa hyödyttäviä investointeja. Pitkät välimatkat ja Tampereelle suuntautuva työmatkaliikenne ovatkin johtaneet runsaaseen auton käyttöön. Poliittista vastustamista ei suoraan ole, mutta joitain yksittäisiä hankkeita vastustetaan. Yrittäjät vastustavat erityisesti jalankulun parantamistoimenpiteitä, jos ne samalla heikentävät pysäköintimahdollisuuksia liikkeiden välittömässä läheisyydessä. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Seudun mäkisyys voi olla joillekin aito fyysinen este pyörän käyttöön. Tähän sähköpyöräilyn yleistymisen saattaa tuoda helpotusta. Aluepolitiikkaa Lahtinen piti ongelmallisena, sillä osa kalliista pyörätieratkaisuista on toteutettu paikkoihin, joissa ei ole riittävästi käyttäjiä. Seudullisesti kaupan kehitys on johtanut autoliikennettä suosiviin maaseutumarketteihin, mutta tätä Lahtinen ei pitänyt Kangasalla kovin suurena ongelmana. Syrjäisin kauppakeskittymä on edelleen kohtalaisen hyvin yhdyskuntarakenteessa kiinni ja myös bussilinjan varrella. Vakavampia ovat erilaiset laatuongelmat, joita on ilmennyt pyöräteiden rakentamisen yhteydessä. Kunnan omista töissä reunakivet ovat liian korkeita ja pyöräpysäköinti unohtuu herkästi, vaikka suunnitelmissa kaikki olisikin oikein. Myös seudun pyöräilyn laatuikäytävät on toteutettu Lahtisen mukaan siten, etteivät ne poikkeakaan mitenkään normaaleista pyöräteistä. Virheiden korjaaminen on kallista ja hidasta jälkeenpäin. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Onnistumisena Lahtinen pitää erityisesti Tampereen kaupunkiseudun vahvaa tukea seudun kuntien kestävän liikkumisen olosuhteiden parantamiselle. Seudun rakennesuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaavat liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen, ja niiden tavoitteita seurataan aidosti. Myös valtion tuki erityisesti MAL-sopimuksen ja liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen merkeissä ovat tuoneet paljon apuja niin väyliin kuin markkinointiin liittyvien toimenpiteiden toteuttamiseksi. Lahtinen piti tärkeänä, että kunnan johto ja poliitikot tukevat kestävän liikkumi-

sen edistämistyötä. 1990-luvun pyöräilysuunnitelmaa hän piti hyvänä pohjana tuoreemmalle ohjelmalle. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

Muiden kuntien kannattaisi Lahtisen mukaan panostaa erityisesti seutuyhteistyön tehostamiseen aina kuin se suinkin on mahdollista. Tampereen kaupunkiseutu on itsenäinen kuntayhtymä, jolla on oma hallinto ja osaavat työntekijät. Sen apu yksittäisten kuntien tukena on korvaamaton. Toisaalta seudullisen tuen lisäksi kuntien tulisi toteuttaa omat kestävän liikkumisen edistämishjelmansa, jotka ovat selkeitä, yksinkertaisia ja tavoitteellisia. Niissä tulee olla oikeat painopisteet ja konkreettiset toimenpiteet, joiden edistämiseen nimetään tahot. Ohjelmien toteutumista tulee seurata tiiviisti. (Lahtinen, haastattelu 7.10.2016.)

5.3.8. Haastattelujen yhteenveto

Tässä luvussa on esitelty yhteisiä havaintoja kaikista haastatteluista. Haastateltavien perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi vaihtelevat hie-man kunnasta toiseen. Useimmin toistuvia tai muuten erityisen painokkaasti esiin nousseita perusteluja on esitetty taulukossa 26 käyttäen hyödyksi samaa teemajakoa, kuin luvussa 4.2. (taulukko 20). Haastateltavien esiin nostamia kiinnostavimpia keinovalikoimia on esitelty samalla teema-jaolla taulukossa 27. Taulukossa 28 taas kuvataan tärkeimmät tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen, sekä niiden pääasialliset roolit. Taulukko 29 esittelee kootusti erilaisia esteitä, joita haastateltavat ovat tunnistaneeet kunnissaan kestävän liikkumisen tiellä. Parhaat onnistumiset sekä niistä mahdollisesti opittavat ja muualla monistettavat käytännöt on esitelty taulukossa 30.

Useimmat viranhaltijat halusivat kestävän liikkumisen avulla parantaa erityisesti asukkaiden olosuhteita ja sujuvoittaa heidän arkeaan. Kävelyn ja pyöräilyn positiiviset vaikutukset hyvinvointiin ja terveyteen nousivatkin monessa kunnassa esiin. Lisäksi koettiin kestävien kulkutapojen lisäävän keskustojen yritysten elinvoimaisuutta enemmän kuin pelkkään autokaupunkiin tukeutuminen. Moni perustelu liittyi maankäyttöön: kaupunkirakenne on jo valmiiksi tiivis ja etäisyydet lyhyitä, jolloin kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vain luonnollista. Toisaalta keskustan elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden kannalta tulevat asukkaat ja työpaikat kannattaa sijoittaa rakennetta eheyttävästi eikä rakenteen ulkopuolelle. Liikenteellisiä perusteluja oli vähemmän, mutta tärkeimmät niistä liittyivät katutilan jakamiseen kohtuullisemmin niin, että kaikki kulkutavat pääsevät liikkumaan riittävän sujuvasti. Sujuvuus liittyy myös ruuhkiin sekä moottoriajoneuvoliikenteen päästöihin ja terveyshaittoihin.

Kaikissa kunnissa oli poliittinen tuki kestävän liikkumisen edistämiseksi, ja jokainen piti vähintään kaupunkistrategiaa ja useimmat myös kestävään liikkumiseen keskittyviä kehittämissuunnitelmia äärimmäisen tärkeinä taustatukina asioiden eteenpäin viemiselle. Taloudellisesti kestävä liikkuminen on resurssitehokasta ja yhteiskuntaa mahdollisimman vähän kuluttavaa, minkä lisäksi se tuo jopa positiivisia vaikutuksia liikkumattomuuden vähentyessä ja ihmisten terveydentilan siten parantuessa. Ympäristönäkökulma tuli monien kuntien energia- ja ilmastostrategioiden kautta esiin,

sillä paine ehkäistä ilmastonmuutosta ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä on universaali.

Taulukko 26. Viranhaltijoiden perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi.

Väestö	- asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden parantaminen - sujuvan arjen edistäminen
Elinkeino	- elinvoimainen kaupunki tarvitsee kaikkia kulkutapoja - auton hankkimatta jättäminen tuo rahaa muihin palveluihin
Maankäyttö	- valmiiksi tiivis kaupunkirakenne mahdollistaja - keskustan kehittäminen ja rakenteen eheyttäminen
Liikenne	- tila otetaan autoilta ihmisille - ruuhkien ja päästöjen vähentäminen - liikennejärjestelmätason suunnitelman toteuttaminen
Politiikka	- toteuttaa kunnan strategiaa - päätöksentekijät haluavat edistää
Talous	- resurssien kannalta tehokasta - terveysvaikutukset tuovat kustannussäästöjä
Ympäristö	- ehkäisee ilmastonmuutosta

Tavat edistää kestävää liikkumista keskittyvät liikennesuunnittelun ja liikkumisympäristön keinoihin, mutta lisäksi esiin nousevat liikkumisen ohjauksen keinot, eli tavat saada ihmisiä ohjattua ja houkutelua liikkumaan kestävästi, sekä maankäytön ratkaisut, jotka mahdollistavat kestävän liikkumisen kilpailukyvyyn suhteessa henkilöautoiluun. Elinkeinoelämän kannalta Turun digitaalisten palveluiden kokeilualustana toimiminen ja Vaasan biopolttoaineiden voimakas tukeminen ovat huomionarvoisia keinoja. MAL-sopimukset koettiin suurena apuna väylähankkeiden toteutumiselle ja seudulliset toimijat – kuten Tampereen kaupunkiseutu, Föli tai Valonia – liikkumisen ohjauksen, kuntien tukemisen tai seudullisten linjanvetojen laatimiselle.

Poliittisen päätöksenteon sitouttamisen kannalta kaikkialla pidettiin olennaisena, että kunnista löytyy kuntastrategia, jossa otetaan selvästi kantaa kestävän liikkumisen puolesta. Turku lukuun ottamatta kaikki muut kunnat myös kannattivat lämpimästi liikkumiseen painottuvan konkreettisen ja tavoitteellisen erillisohjelman laatimista ja sen noudattamista. Taloudellisella puolella keinovalikoimaa on niukemmin käytössä. Resurssivaje vaivasi joka kuntaa, vaikka Helsingissä onkin saatu lukuisia massiivisia investointihankkeita käynnistettyä. Autoliikenteen fiskaalista sääntelyä ei käytännössä käytetä kuin suurimmissa kaupungeissa. Ympäristötoimenpiteenä esiin nousivat erityisesti joukkoliikenteen ympäristöystävällisyyden parantaminen biopolttoaineiden ja täyssähköbussien yleistymisen avulla.

Taulukko 27. Viranhaltijoiden keinovalikoima kestävän liikkumisen edistämiseksi.

Väestö	<ul style="list-style-type: none"> - asukkaiden innostaminen - liikkumisen ohjaus - sosiaaliset verkostot ja yhdistykset tärkeässä roolissa
Elinkeino	<ul style="list-style-type: none"> - digitaaliset palvelukokeilut - biopolttoainehankkeet - autoilevatkin huomioitava
Maankäyttö	<ul style="list-style-type: none"> - yhdyskuntarakenteen eheyttäminen - maankäytön tuettava joukkoliikennettä - palvelukeskittymien oltava saavutettavia
Liikenne	<ul style="list-style-type: none"> - turvallinen liikkumisympäristö - välinekeskeisestä ajattelusta järjestelmätasolle - MAL-sopimus tuonut vipuvoimaa - seudulliset toimijat hyvin tärkeitä - liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä - kestävän liikkumisen oltava houkuttelevampaa kuin autoilu
Politiikka	<ul style="list-style-type: none"> - johdonmukaiset linjaukset strategiasta detaljisuunnitteluun - toiset vannovat erillisohjelmien nimeen, toiset kuntastrategian
Talous	<ul style="list-style-type: none"> - isoissa kaupungeissa voidaan ohjata autoilun maksuilla
Ympäristö	<ul style="list-style-type: none"> - biopolttoaineiden ja sähkömoottoreiden edistäminen busseissa

Useimmissa kunnissa kestävän liikkumisen edistämistyö on jäänyt kunnan hallinnollisen organisaation ja pääsääntöisesti teknisen toimialan harteille. Kuntien muut toimialat osallistuvat kuitenkin esimerkiksi liikenneturvallisuusryhmiin, joissa keskustellaan esimerkiksi tiedottamistoimista. Luottamushenkilöt päättävät strategiassa linjauksia, mutta usein yksityiskohdissa herää kuitenkin myös kriittisiä näkemyksiä. Asukkaiden rooli varsinaisessa kestävän liikkumisen edistämässä on melko pieni, mutta osallistumista on haettu erityisesti suurten ja vaikuttavien hankkeiden sekä lakisääteisten kaavoitusprosessien kohdalla.

Seudulliset toimijat koettiin erittäin tärkeiksi, ja erityisesti Kangasalla Tampereen kaupunkiseutu on tuonut paljon positiivisia vaikutuksia kestävän liikkumisen edistämässä. Kunnissa, joissa varsinaista seudullista organisaatiota maakuntien liittoja lukuun ottamatta ei ole, seudullinen yhteistyö on usein lähinnä liikennejärjestelmätason työryhmien käsissä. Sen sijaan valtion rooli kestävän liikkumisen asioissa nähtiin lähes kaikissa kunnissa hyvin pienenä erityisesti ELY-keskusten niukkojen resurssien vuoksi. Valtakunnallisesti haettava liikkumisen ohjauksen valtionavustus koettiin kuitenkin hyvänä ainakin Kangasalla.

Median rooli nähtiin kaikkialla oleellisena tiedonvälityksen kannalta, mutta useimmat toivoivat medialta kiinnostusta myös suuremmista linjauksista sekä positiivisempaa otetta uutisointiin. Asioiden liika kärjistäminen tai yksinkertaistaminen ja keskittyminen detaljitasolle johtavat usein kulkutapojen keskinäiseen vastakkainasetteluun, mikä ei ole viranhaltijoiden mielestä rakentavaa keskustelua, koska kaikkia kulkumuotoja tarvitaan kunnissa. Sosiaalinen media koettiin tärkeänä, mutta moni ei vielä ollut kovin syvästi perehtynyt sen hyödyntämiseen kestävän liikkumisen edistämässä. Vuoropuhelun määrä yleensäkin eri tahojen kesken koettiin vähäiseksi. Keskustelun keskittyminen yksittäisiin hankkeisiin tai suunnit-

teluprosesseihin ei yksin riitä, vaan kaivattaisiin enemmän vapaamuotoista ja rentoa keskustelua yleisesti liikkumisesta.

Taulukko 28. Kestävän liikkumisen edistämistyöhön liitetyt tahot ja niiden roolit.

Kunta	<ul style="list-style-type: none"> - tekninen toimiala mahdollistaa ja suunnittelee - luottamushenkilöt päättävät linjauksista - poikkihallinnolliset työryhmät tekevät liikkumisen ohjausta ja muita konkreettisia toimenpiteitä
Asukkaat	<ul style="list-style-type: none"> - osallistuvat lähinnä merkittäviin hankkeisiin - kommentointia sosiaalisessa mediassa
Seutu	<ul style="list-style-type: none"> - seudullinen toimija hyvin tärkeä Helsingin, Turun ja Tampereen seuduilla - muualla lähinnä liikennejärjestelmätyötä
Valtio	<ul style="list-style-type: none"> - rooli on monin paikoin vähäinen - resurssit ovat niukat kestävän liikkumisen edistämiseksi - liikkumisen ohjauksen valtionavustus koetaan positiiviseksi
Media	<ul style="list-style-type: none"> - tiedottamisrooli olennainen - usein kärjistävä, yksityiskohtiin keskittyvä tai kulkumuotoja vastakkain asetteleva - sosiaalisessa mediassa asukkaiden aktiivista keskustelua
Vuoropuhelu	<ul style="list-style-type: none"> - ei yleensä tarpeeksi - keskittyy hankkeisiin tai maankäytön lakisääteiseen osallistumiseen - vapaamuotoista keskustelua toivotaan enemmän - sosiaalisen median käyttöä lisättävä
Muut	<ul style="list-style-type: none"> - kansainvälinen toiminta merkittävää Turussa - kunnan tai seudun kehittämissyhtiöt - korkeakoulut

Kaikissa kunnissa nousi ensisijaisesti esiin sekä kunnan omien että valtion taloudellisten resurssien puute kestävän liikkumisen edistämiseksi. Osassa kuntia koettiin hankaluutena myös toimenpiteiden toteutumisen hitaus sekä suunnittelijoiden taipumus pitäytyä vanhoissa tutuissa käytännöissä. Hitautta kohtaan oltiin myös ymmärtäväisiä ja nähtiin, että se on laajan organisaation perusominaisuus ja johtaa harkitumpiin lopputuloksiin. Asukkaisiin kohdistui lievää kritiikkiä siitä, että kestävän liikkumisen olosuhteiden vastustus saattaa herätä vasta, kun työmaa on jo käynnistymässä. Suunnittelusta ollaan kiinnostuneita yleensä vain oman liikkumisen kannalta, eikä kiinnostus jaksa riittää kokonaisuuksien tai muiden liikkujien ymmärtämiseen. Erityisesti rovaniemeläisten osalta henkilöautokeskeinen elämäntapa saattaa herättää hämmennystä, vastustusta tai jopa pelkoa kestävän liikkumisen toimenpiteitä kohtaan, kun auto koetaan lähes ainoana liikkumistapana.

Maankäytön suunnittelun kannalta ongelmallisinta on kaupan keskittymien sijoittuminen kauas yhdyskuntarakenteesta, mikä vaikeuttaa huomattavasti kaupan saavutettavuutta muuten kuin autolla. Liikennesuunnittelun kannalta ongelmia syntyy lähinnä tilakysymysten vuoksi, kun samaan kaatutilaan pitäisi saada tasavertaisesti kaikki eri kulkumuodot. Mikäli karsintaa joudutaan jostain tekemään, suurin vastustus nousee yleensä pysäköinnin tai ajoneuvoliikenteen kaistojen poistamisesta. Erityisesti yritykset alkavat vastustaa voimakkaasti oman liikkeensä lähipysäköinnin karsimista. Monet yrittäjät pitävätkin autoilevia asiakkaita tärkeimpinä asiakkaina.

Poliittisesti missään kunnassa ei tunnistettu erityistä kestävän liikkumisen järjestelmällistä vastustamista, mutta lähes kaikkialla tunnustettiin kuitenkin yksittäisten hankkeiden kohtaavan vastustusta etenkin, jos poliitikoiden omat intressiryhmät vastustavat niitä esimerkiksi elinkeinopoliittisista syistä. Varsinaisen vastustamisen sijaan osa päätöksentekijöistä kuitenkin kokee autoliikenteen edistämiseksi tehdyt investoinnit muita kulkumuotoja tärkeämpinä kaupungin kokonaisedun kannalta. Lisäksi erilaisten skenaarioiden arvioinnissa tehdään helposti vertailua nykytilaan, vaikka kohteen toteutuminen olisi vuosikymmenten päässä, jolloin maailma voi näyttää hyvin erilaiselta.

Taulukko 29. Viranhaltijoiden esiin nostamat kestävän liikkumisen edistämisen esteet.

Kuntaorganisaatio	<ul style="list-style-type: none"> - taloudellisten tai henkilöresurssien puute - toimenpiteiden toteutumisen hitaus - vanhassa pitäytyminen mukavuudenhalusta
Asukkaat	<ul style="list-style-type: none"> - keskustelun herääminen liian myöhään - kiinnostus vain detaljitason - henkilöautokeskeinen elämäntapa - turvallisuuspelot
Maankäyttö	<ul style="list-style-type: none"> - kaupan kehitys johtanut autoistumiseen
Liikenne	<ul style="list-style-type: none"> - rajallinen tila aiheuttaa ongelmia - autoliikenteestä tai pysäköinnistä karsiminen ei ole helppoa - väylien tai suunnittelun laatuongelmat
Politiikka	<ul style="list-style-type: none"> - ei yleistä vastustusta, mutta yksittäiset hankkeet voivat kohdata paljonkin vastustusta - autoilun investoinnit koetaan edelleen tärkeimpinä - vaihtoehtoja verrataan liikaa nykytilaan vaikka pitäisi katsoa tulevaisuuteen
Muut	<ul style="list-style-type: none"> - yritykset vastustavat pysäköinnin karsimista tai pitävät autoilevia asiakkaita ainoina oikeina - valtion resurssien niukkuus - maastonmuodot

Tärkeimpänä saavutettuna etuna kestävän liikkumisen edistämiseksi viranhaltijat pitivät kestäväälle liikkumiselle myönteisten linjausten sisällyttämistä kunnan ylimpiin toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin kuten kuntastrategiaan. Useimmat pitivät onnistuneina ja toiminnan kannalta välttämättöminä kuntiin laadittuja kestäväää liikkumista linjaavia edistämishelmia, jotka pohjautuvat strategian päälinjoihin. Toiminnan systemaattisuus ja johdonmukaisuus perustuvat siihen kärkiajatukseseen, että yhdenmukainen linja johtaa kunnan ylimmän päättävän elimen eli kunnanvaltuuston yhdessä sopimasta strategiasta aina alimpaan suunnitteludokumenttiin saakka. Oleellisena onnistumisena koettiin toimintaympäristön muutoksista johtuvan kestäväälle kehitykselle ja terveyden edistämiseksi myönteisen asenneilmapiirin ja ylimpien viranhaltijoiden selkeän tahtotilan syntyminen. Osassa kuntia se koettiin jopa välttämättömäksi muutosten aikaan saamiseksi.

Monet onnistumiset koskivat tiettyjä paikallisia hankkeita tai toimenpiteitä. Tällaisia olivat muun muassa Helsingin raskaat joukkoliikennehankkeet

ja laadukkaan pyörätieverkon rakentaminen, Turun kansainväliset kokeilut ja sähköbussit sekä Vaasan biokaasubussit ja Vaasa–Seinäjokiratayhteyden sähköistämisen aikaan saaminen kuntavoimin. Monet liikenneympäristöön liittyvät toimenpiteet ovat olleet vuosien valmistelun ja aktiivisen edistämistyön tuloksia, mikä on vaatinut sekä viranhaltijoiden voimakasta näkemyksellisyyttä että poliittisten päätöksentekijöiden näkökulmien muutosta.

Muita onnistumisia, joita viranhaltijat kokivat, olivat muun muassa Tampereen kaupunkiseudun voimakas tuki, joka on suoraan vaikuttanut monien seudun kuntien toimintaan, sekä erilaiset kannustimet kuten valtionavustus, palkinnot ja MAL-sopimusten tuoma vipuvoima. Monet viranhaltijat eivät kuitenkaan osanneet nimetä kovin selkeitä yksittäisiä onnistumisia, vaan totesivat yleisesti kestäväälle liikkumiselle myönnetyn poliittisen tuen olevan onnistuminen itsessään. Tuen nojalla on mahdollista saada paremmin resursseja edistämistyöhön eikä aika mene poliitikoiden ajatusmaailman kääntämiseen tai pelkkiin perusteluihin.

Viranhaltijoilta tiedusteltiin myös, miten saavutettuja onnistumisia tai myönteistä kehitystä saataisiin monistettua muihinkin kuntiin Suomessa. Moni koki, ettei toimintaa voida suoraan kopioida kunnasta toiseen vaan hyvät tulokset vaativat aina soveltamista paikallisiin olosuhteisiin. Silloin lopputulos on kyseisen kunnan osalta paljon parempi. Yleisiä periaatteita on kuitenkin lainattavissa kohdekunnista, ja hyvinä toimintatapoina esiin nousivat ainakin strategisten ohjelmien laatiminen, toimenpiteiden vankat perustelut, tehokkaiden ja uskottavien arviointimenetelmien kehittäminen sekä pitkäjänteinen ja strategiaan nojaava työ irrallisten detaljitasolle keskittyvien toimenpiteiden sijaan.

Etenkin kehyskuntanäkökulmasta seudullinen organisaatio tuo vahvaa taustatukea ja koherenssia kestäväen liikkumisen edistämiseen. Sellaisen olemassaolo koettiin erittäin positiivisena, jos se on luontevasti mahdollista muodostaa. Paitsi seudullisesti myös valtakunnallisesti on tärkeää jakaa kuntien kesken kokemuksia erilaisista toimenpiteistä ja kokeiluista, jolloin niistä on mahdollista oppia ja vanhat virheet voidaan mahdollisimman pitkälle välttää. Valtion tarjoamia mahdollisuuksiin tarttumista kunnat pitivät myös hyvinä keinoina kohentaa omia kestäväen liikkumisen olosuhteita. Tällaisia toimenpiteitä ovat erityisesti liikkumisen ohjauksen valtionavustus ja MAL-sopimukset.

Taulukko 30. Viranhaltijoiden esiin nostamat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämistyössä.

Kuntaorganisaatio ja toimintatavat	<ul style="list-style-type: none"> - kestävän liikkumisen edistämissuunnitelman laatiminen - kestävä liikkuminen osana kunnan strategiaa - systemaattinen ja johdonmukainen edistämistyö - toimintaympäristön muutoksiin tarttuminen ylimmän johdon tuella
Liikenneympäristö ja hankkeet	<ul style="list-style-type: none"> - Helsinki: kestävän liikkumisen ehdoilla tehtävät suuret hankkeet - Turku: kansainväliset kokeiluhankkeet, sähköbussiliikenne - Vaasa: biokaasuhanke, Vaasa–Seinäjoki-ratayhteyden sähköistäminen
Muut asiat	<ul style="list-style-type: none"> - myönteinen asenneilmapiiri - voitettut palkinnot tai nimitykset - seutuorganisaation vahva tuki - liikkumisen ohjauksen valtionavustus - MAL-rahoitus
Monistettavuus	<ul style="list-style-type: none"> - toimenpiteiden soveltaminen paikallisiin olosuhteisiin - strategisten ohjelmien laadinta - toimenpiteiden arviointimenetelmät ja perustelukyky ennen toteuttamista - pilotti- ja kokeiluhankkeet - jatkuva näkemyksellinen työ yksittäisten detaljien sijaan - tehokkaan seutuorganisaation muodostaminen - kuntien välisen vuoropuhelun ylläpito - MAL-sopimukset ja valtionavustuksen haku

5.4. Kyselytutkimuksen tulokset

5.4.1. Kyselyiden toteuttaminen

Kyselytutkimus toteutettiin kuntien päätöksentekijöille 31.10.–20.11.2016 välisenä aikana sähköisellä kyselyllä, joka personoitiin kullekin kunnalle sopivaksi luvussa 4.4. esitetyillä tavoilla. Luottamushenkilöitä lähestyttiin kyselystä sähköpostitse käyttämällä Hämeen ammattikorkeakoulun sähköpostiosoitetta ja välttämällä työnantajan nimen mainitsemista saateviestissä vastausten vinoutumisen välttämiseksi. Vaasan osalta jouduttiin pyytämään kaupungin henkilöstöä välittämään kutsun, koska kaupungin sähköpostijärjestelmä ei hyväksynyt ulkopuolelta lähetettyä massapostitusta. Kyselystä lähetettiin yksi muistutusviesti samoja keinoja hyödyntäen.

Riski vinoutumisesta tunnistettiin jo alkuvaiheessa, sillä kyselyn saateteksissä mainittiin työn nimi. Termi 'kestävä liikkuminen' todettiin jo ohjausryhmässä sellaiseksi, joka saattaa sisältää joidenkin vastaajien kannalta jopa negatiivisia konnotaatioita, mutta tutkimuksen nimeä ei kuitenkaan lähdetty näistä syistä muuttamaan. Itse kyselyssä ei käytetty kyseistä termiä muuten ja kaikissa kysymysten asetteluissa pyrittiin mahdollisimman arvoneutraaleihin ilmauksiin.

Kysely lähetettiin kuntien valtuutetuille sekä taulukoissa 31–36 esitettyjen lautakuntien luottamushenkilöille, jotka eivät ole valtuutettuja. Lautakunnat ja johtokunnat valikoitiin luvussa 3.1.2. esitetyn listan perusteella siten, että ne kattavat tärkeimmät kuntien tehtävät, joissa kestäväällä liikkumisella on tai voi olla oleellinen rooli. Taulukoissa on esitetty kunkin kunnan potentiaalisen vastaajajoukon osuus kaikista lähestytyistä henkilöistä. Lisäksi taulukoissa on esitetty valtuutettujen osuus kaikista luottamushenkilöistä. Osuus vaihtelee välillä 51–81 % ja on pienimmillään suurissa kaupungeissa. Koko vastaajajoukosta kunnanvaltuutettuja on 377 eli 63 % lähestytyistä henkilöistä. Vähiten muita luottamushenkilöitä on Kangasalla. Yhteensä luottamushenkilöitä tunnistettiin 618, mutta noin neljälle prosentille (23 henkilöä) ei joko löytynyt julkista sähköpostia tai se ei toiminut. Yhteensä lähestytyjä henkilöitä oli siis 595.

Taulukko 31. Helsingin luottamuselimet, joiden jäsenille kyselytutkimus osoitettiin.

Luottamuselin	Lähestytyjen henkilöiden määrä (lautakuntien luvut eivät sisällä valtuutettuja)
Kaupunginvaltuusto	78
Kaupunkisuunnittelulautakunta	2
HKL:n johtokunta	8
Yleisten töiden lautakunta	7
Ympäristölautakunta	8
Opetuslautakunta	8
Nuorisolautakunta	5
Liikuntalautakunta	7
Sosiaali- ja terveyslautakunta	7
Teknisen palvelun lautakunta	8
Varhaiskasvatuslautakunta	6
Yhteensä	144
Osuus kaikista kunnista	24,2 %
Valtuutettujen osuus lähestytyistä henkilöistä	54,1 %

Taulukko 32. Turun luottamuselimet, joiden jäsenille kyselytutkimus osoitettiin.

Luottamuselin	Lähestytyjen henkilöiden määrä (lautakuntien luvut eivät sisällä valtuutettuja)
Kaupunginvaltuusto	67
Kaupunkisuunnittelu- ja ympäristölautakunta	8
Kasvatus- ja opetuslautakunta	8
Liikuntalautakunta	10
Nuorisolautakunta	12
Rakennuslautakunta	11
Sosiaali- ja terveyslautakunta	8
Kiinteistöliikelaitoksen johtokunta	8
Yhteensä	132
Osuus kaikista kunnista	22,2 %
Valtuutettujen osuus lähestytyistä henkilöistä	50,8 %

Taulukko 33. Joensuun luottamuselimet, joiden jäsenille kyselytutkimus osoitettiin.

Luottamuselin	Lähestytyjen henkilöiden määrä (lautakuntien luvut eivät sisällä valtuutettuja)
Kaupunginvaltuusto	59
Kaupunkirakennelautakunta	6
Rakennus- ja ympäristölautakunta	5
Sosiaali- ja terveyslautakunta (seudullinen lautakunta, kysely lähetetty vain Joensuun edustajille)	2
Varhaiskasvatus- ja koulutuslautakunta	5
Yhteensä	77
Osuus kaikista kunnista	12,9 %
Valtuutettujen osuus lähestytyistä henkilöistä	76,6 %

Taulukko 34. Vaasan luottamuselimet, joiden jäsenille kyselytutkimus osoitettiin.

Luottamuselin	Lähestytyjen henkilöiden määrä (lautakuntien luvut eivät sisällä valtuutettuja)
Kaupunginvaltuusto	67
Rakennus- ja ympäristölautakunta	9
Sosiaali- ja terveyslautakunta	9
Tekninen lautakunta	6
Vapaa-aikalautakunta	5
Varhaiskasvatus- ja perusopetuslautakunta	7
Vähänkyrön aluelautakunta	3
Yhteensä	106
Osuus kaikista kunnista	17,8 %
Valtuutettujen osuus lähestytyistä henkilöistä	63,2 %

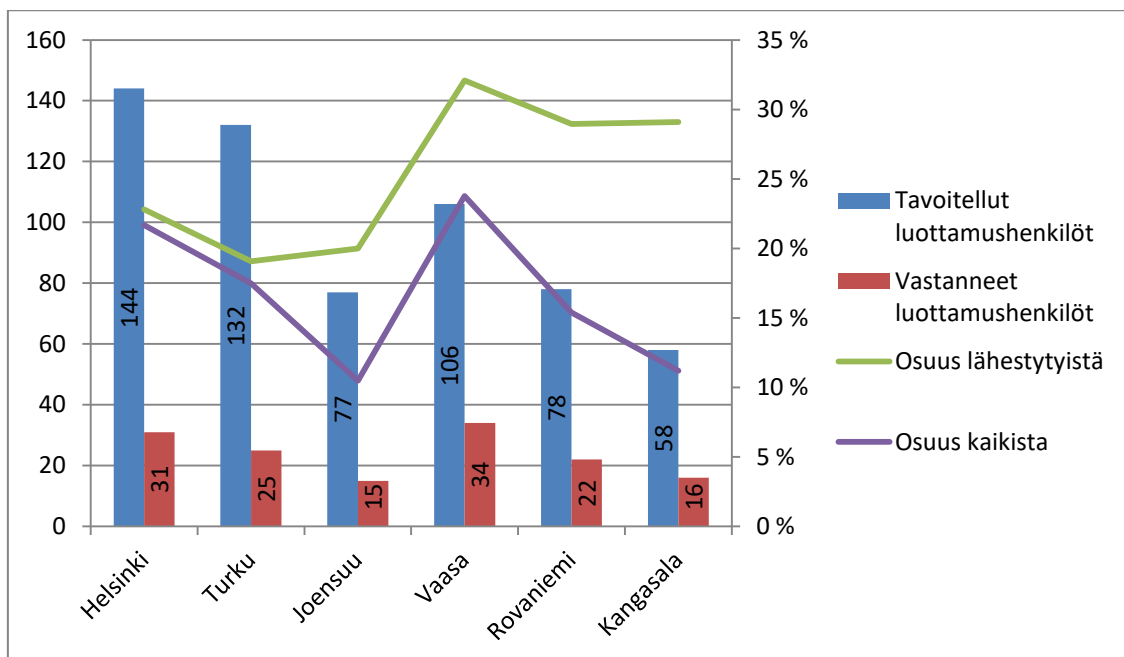
Taulukko 35. Rovaniemen luottamuselimet, joiden jäsenille kyselytutkimus osoitettiin.

Luottamuselin	Lähestytyjen henkilöiden määrä (lautakuntien luvut eivät sisällä valtuutettuja)
Kaupunginvaltuusto	59
Koulutuslautakunta	4
Perusturvalautakunta	6
Tekninen lautakunta	5
Ympäristölautakunta	4
Yhteensä	78
Osuus kaikista kunnista	13,1 %
Valtuutettujen osuus lähestytyistä henkilöistä	75,6 %

Taulukko 36. Kangasalan luottamuselimet, joiden jäsenille kyselytutkimus osoitettiin.

Luottamuselin	Lähestytyjen henkilöiden määrä (lautakuntien luvut eivät sisällä valtuutettuja)
Kunnanvaltuusto	47
Kaavoituslautakunta	3
Kasvatus- ja opetuslautakunta	2
Rakennus- ja ympäristölautakunta	3
Sosiaali- ja terveyslautakunta	1
Tekninen lautakunta	2
Yhteensä	58
Osuus kaikista kunnista	9,7 %
Valtuutettujen osuus lähestytyistä henkilöistä	81,0 %

Kyselyn vastausprosentti jäi kohtalaisen alhaiseksi muistutusviestistä huolimatta ja lopulta kyselyyn vastasi 143 henkilöä eli 24 % lähestytyistä luottamushenkilöistä. Kuntakohtaiset vastaajamäärät on osoitettu kuvassa 11. Parhaiten vastattiin Vaasassa, jossa vastausprosentti kipusi yli 30 % rajan. Heikoimmin vastattiin Turussa ja Joensuussa, joissa noin 20 % vastasi kyselyyn. Tämän vuoksi tutkimuksen luotettavuus kuntatasolla tarkasteltaessa kärsii, sillä analysoitavien joukkojen määrät ovat välillä 15–34 henkilöä. Vastaaajien kato on koko joukosta 76 % ja kuntatasolla välillä 68–81 %. Kokonaismäärä on kuitenkin riittävä kvantitatiivisen analyysin muodostamiseen, johon tarvitaan pääsääntöisesti 60–70 vastausta (Anttila 2005, 183). Tässä tutkimuksessa käsitellään kuntakohtaisia tuloksia kuntien erilaisuuden vuoksi, mutta epätarkkuus kyselyiden vastausten analysoinnissa on huomioitava.

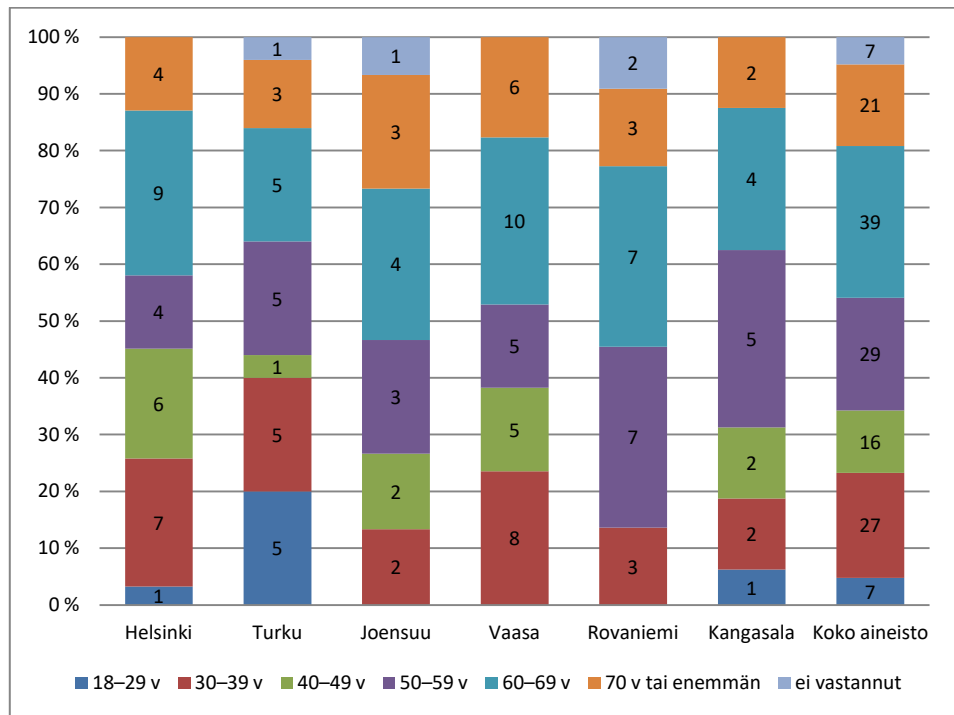


Kuva 11. Kuvaaja vastaajien jakaumasta kunnittain. Osuus lähestytyistä on kunkin kunnan osalta vastanneiden osuus kunnassa lähestytyistä luottamushenkilöistä. Osuus kaikista on kunnan vastanneiden luottamushenkilöiden osuus kaikista vastaajista.

5.4.2. Taustakysymykset

Vastauksia tarkastelemalla nähdään, että Helsinki ja Vaasa ovat hieman yliedustettuina aineistossa reilun 20 % osuuksilla koko vastaajajoukosta. Toisaalta Kangasala ja Joensuu ovat aliedustettuja noin 11 % osuuksillaan. Kaikista vastaajista 53 % on miehiä ja 44 % naisia. Osa vastaajista ei ker- tonut sukupuoltaan. Suurin naisten suhteellinen osuus vastaajista oli Tu- russa, jossa 52 % vastaajista oli naisia, ja pienin osuus oli Rovaniemellä, jossa naisia oli 27 %.

Vastaajien ikäjakauma näkyy kuvassa 12. Vajaa neljännes vastanneista luottamushenkilöistä on alle 40-vuotiaita, kun 43 % heistä on yli 60- vuotiaita. Nuorimmat vastaajat löytyvät Turusta, jossa 42 % vastaajista on alle 40-vuotiaita. Iäkkäimpiä vastaajat ovat Joensuussa ja Rovaniemellä, jossa jopa 50 % vastaajista on yli 60-vuotiaita. Ensimmäistä kertaa luotta- mustehtävissä toimivia on 27 % vastaajista. Ensimmäistä kertaa luotta- mushenkilönä toimivia on eniten Turussa, jossa heitä on 40 %, ja vähiten Joensuussa, jossa heitä on vain viidennes vastaajista.

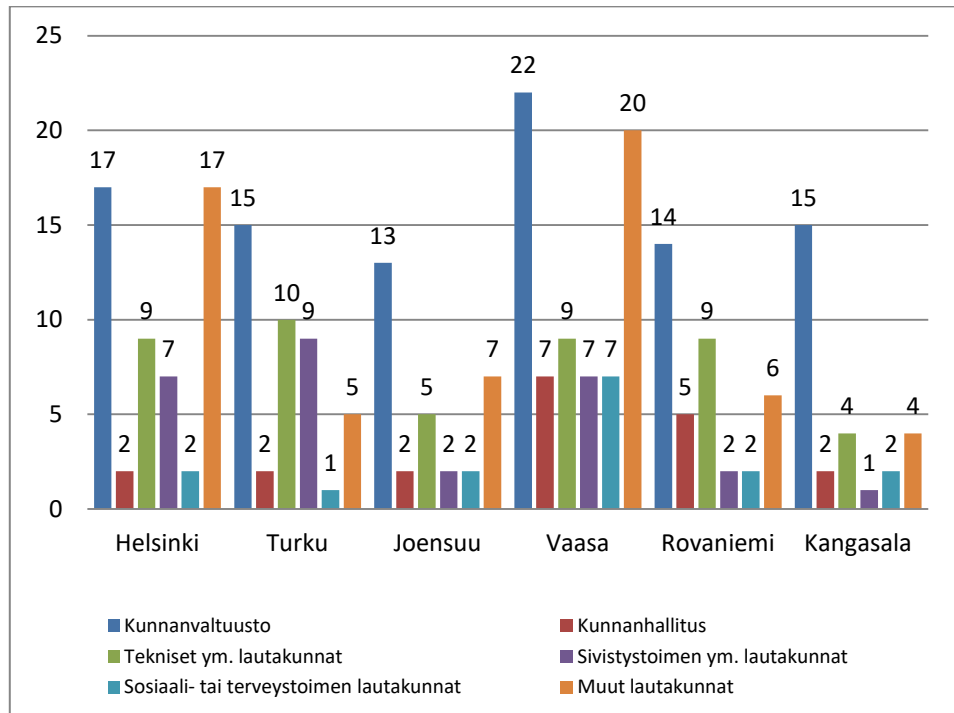


Kuva 12. Vastaajien ikäjakauma. Luvut ovat vastaajien määriä.

Kyselyssä kuntien laaja luottamuselinkirjo oli niputettu muutamiin pää- luokkiin, jotka ovat:

- kunnanvaltuusto
- kunnanhallitus
- tekniikan, ympäristön, kaavoituksen tai rakentamisen lautakunta
- sivistystoimen, kulttuurin, liikunnan tai vapaa-ajan lautakunta
- sosiaali- tai terveystoimen lautakunta
- muu lautakunta.

Kaksi kolmasosaa vastaajista on kunnanvaltuutettuja eli hyvin lähelle sama osuus kuin lähestytyt henkilöiden joukossa. Yhteensä noin 25 % valtuutetuista vastasi kyselyyn eli he eivät ole yli- eivätkä aliedustettuja koko joukosta. Parhaiten valtuutetut vastasivat Vaasassa ja Kangasalla, jossa noin kolmannes valtuutetuista vastasi kyselyyn. Heikoimmin kaupunginvaltuutetut osallistuivat Helsingissä, Turussa ja Joensuussa, jossa osuudet jäivät alle neljännekseen. Kuvassa 13 on esitetty vastaajien kuuluminen eri luottamuselimiin kunnittain.

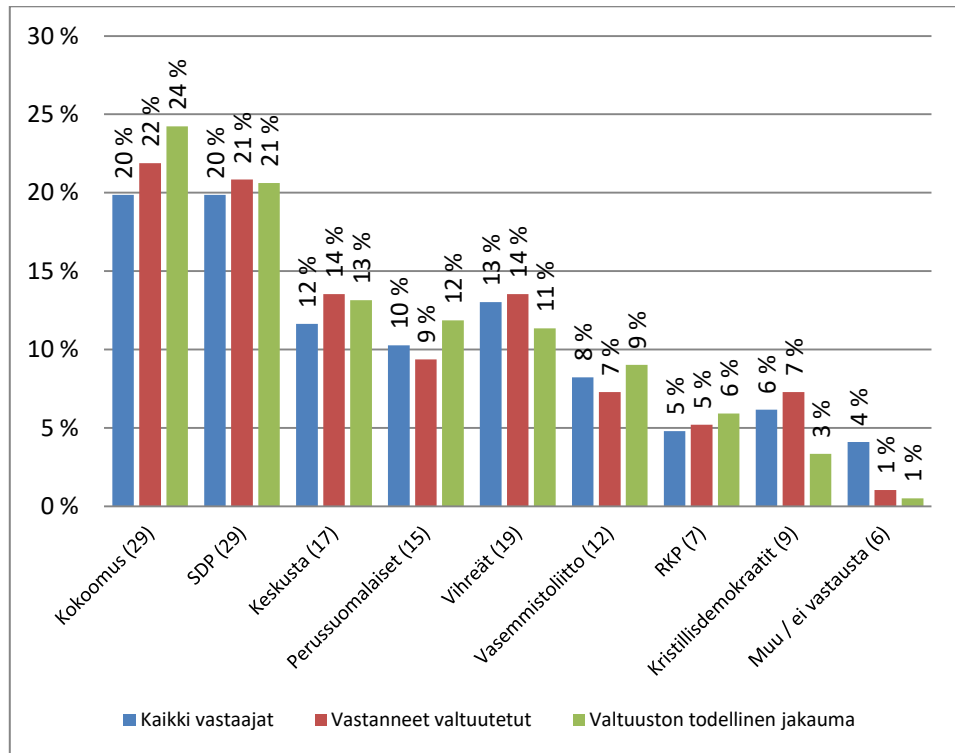


Kuva 13. Vastaajien jakautuminen eri toimielimiin. Vastaajat voivat kuulua useampaan lautakuntaan sekä valtuustoon yhtä aikaa.

Vastaajista noin 14 % kuuluu kuntansa hallitukseen. Tästä nähdään, että keskimäärin 26 % kunnanhallitusten jäsenistä vastasi kyselyyn. Aktiivisimpia oltiin Vaasassa ja Rovaniemellä, sillä lähes puolet niiden kaupunginvaltuutettujen jäsenistä vastasi kyselyyn. Heikoimmin hallitusten jäsenet osallistuivat Helsingissä ja Turussa noin 15 % osuuksilla. Kaikista vastaajista 32 % kuuluu teknisten alojen lautakuntaan, 19 % kasvatus- ja vapaaajan lautakuntaan, 11 % sosiaali- ja terveystoimien lautakuntaan ja jopa 40 % muihin lautakuntaan. Tällaisia ovat muun muassa asunto-, pelastus-, tarkastus-, jäte-, museo-, tai aluelautakunnat sekä erilaisten liikelaitosten johtokunnat.

Vastaajilta tiedusteltiin myös heidän puoluettaan. Kaikkien luottamushenkilöiden puoluettausta ei ole tutkimuksessa selvitetty, joten vertailua puolueiden yli- tai aliedustuksesta koko joukon osalta ei voida tehdä. Kunnanvaltuustojen puoluejakaumat on kuitenkin esitetty luvun 5.2. kuvassa 8 eli vastanneiden valtuutettujen puoluettausta voidaan verrata koko valtuustoon. Vertailu on esitetty kuvassa 14 ja siitä näkyy, että erot vastanneiden ja kaikkien valtuutettujen puoluejakaumassa on pääasiassa kahden prosenttiyksikön sisällä. Suurin yliedustus on kristillisdemokraattien ja vihreiden valtuutetuilla, kun taas kokoomuksen, perussuomalaisten ja va-

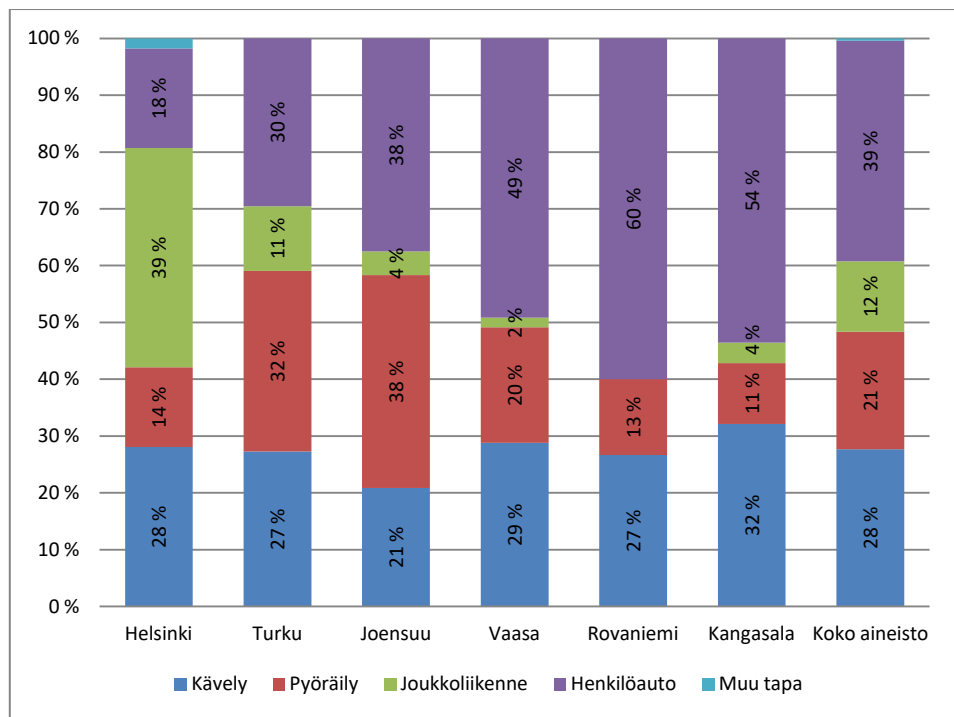
semmistoliiton valtuutetut ovat vastanneet odotettua harvemmin. Kuntatasolla puoluejakauma johtaa erittäin pieniin otoksiin. Kuusi henkilöä ei kerhtonut puolueistaansa tai he edustavat pienpuolueita.



Kuva 14. Vastaajien ja kunnanvaltuustojen puoluejakaumat.

Kyselyssä tiedusteltiin luottamushenkilöiden itse pääsääntöisesti käyttämäänsä kahta kulkutapaa sulan maan aikaan kuntansa sisäisillä matkoilla (kuva 15). Kysymyksen muotoilulla haluttiin selvittää luottamushenkilöiden aitoja mahdollisuuksia tai haluja käyttää kestäviä kulkutapoja, kun joukosta eliminoidaan mahdollisimman paljon esimerkiksi pyöräilyä vähentäviä tekijöitä kuten talviolosuhteet tai hyvin pitkät matkat. Kahden kulkutavan valitseminen annettiin mahdollisuudeksi tutkijan aiempien kokemusten vuoksi, sillä usein ihmisten on vaikea valita vain yhtä ainoaa kulkumuotoa.

Kyselyyn vastanneiden luottamushenkilöiden kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus kuvatuista matkoista on noin 61 %. Henkilöautoilun rooli on suurimmillaan Rovaniemellä, jossa jopa 60 % valitsi henkilöauton vähintään toiseksi kulkutavaksi. Joukkoliikenteen vastaava luku taas on korkein Helsingissä eli 39 %, pyöräilyn Joensuussa eli 38 % ja kävelyn Kangasalla eli 32 %. Puhtaasti autoilevia luottamushenkilöitä – eli henkilöitä, jotka eivät valinneet muita kulkutapoja – on eniten Rovaniemellä, jopa 37 % vastaajista. Vähiten heitä on Helsingissä ja Turussa, noin 5 % vastaajista.



Kuva 15. Vastaajien kulkutapavalinnat.

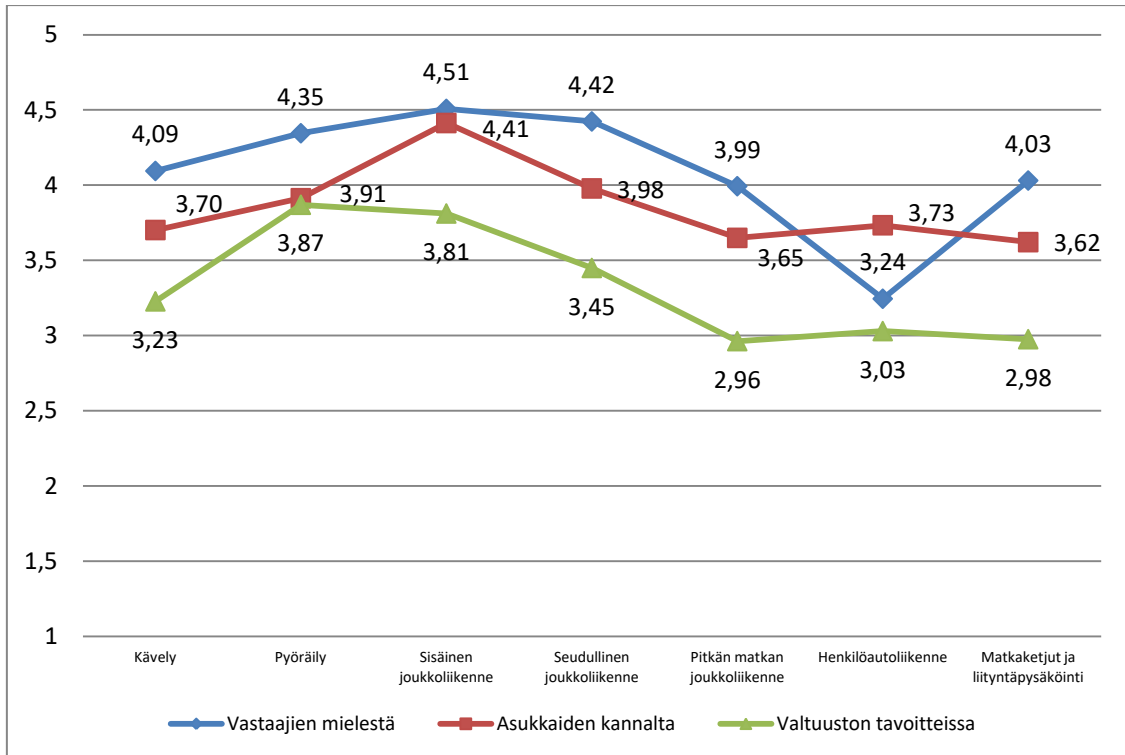
Aiempiin taustamuuttujatietoihin verrattaessa nähdään, että autoilu on yleisintä yli 70-vuotiaiden parissa, joista jopa 81 % valitsi henkilöauton vähintään toiseksi kulkumuodoksi. Pienimmillään autoilun osuus on 40–49-vuotiailla, joilla osuus on 44 %. Miehistä pääsääntöisiä autoilijoita on 75 % vastaajista, kun naisilla vastaava luku on 57 %. Puoluetaustaan verrattaessa yleisimmin autoilevat SDP:n ja keskustan jäsenet yli 80 % osuuksilla. Harvimminkin auton toiseksi pääasialliseksi kulkutavakseen valitsivat vihreät (37 %) ja RKP:n jäsenet (43 %).

5.4.3. Arvomaailmakysymykset

Luottamushenkilöiden arvomaailmaa kestävän liikumisen suhteen kartoitettiin muutamalla kulkutapojen tärkeyttä selvittävällä kysymyksellä. Luottamushenkilöitä pyydettiin arvottamaan eri kulkutapojen kehittämisen tärkeyttä omassa kunnassaan ensin omasta mielestään. Sitten samaa asiaa pyydettiin arvioimaan asukkaiden näkökulmasta ja viimeisenä haluttiin selvittää luottamushenkilöiden arviota kehittämisen tärkeydestä nykyisen eli 2012–2016 valtuuston tavoitteissa. Vapaus tulkita kysymyksiä oli vastaajalla, mutta kysymyksen tavoitteena on pääasiassa saada vastaajat pohtimaan kulkutapojen merkitystä eri näkökulmista. Vastaaja valitsi arvostuksen välillä 1–5 ja tämän luvun esityksissä on käytetty näiden lukujen kuntakohtaisia keskiarvoja.

Vastauksista nähdään helposti (kuva 16), että vastaajat pitävät kestäviä kulkumuotoja itse pääasiassa tärkeämpinä kuin he arvioivat asukkaiden tai muun valtuuston niitä pitävän. Lähimpänä vastaajien omat näkemykset ja arvio asukkaiden näkemyksistä on kunnan sisäisen joukkoliikenteen tärkeydestä. Suurimpia näkemyserot ovat pyöräilyn ja henkilöautoilun osalta: vastaajat pitävät pyöräilyä jopa 0,5 arvostusta tärkeämpänä kuin uskovat

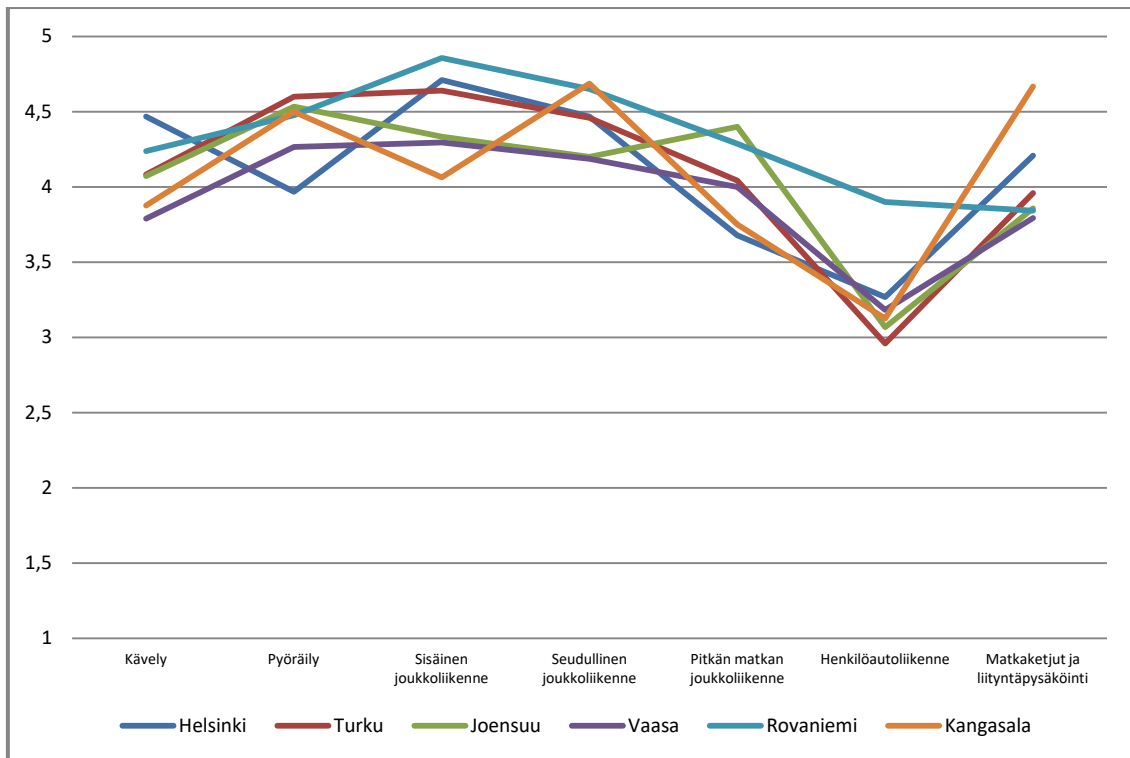
asukkaiden pitävän, mutta autoilua saman verran vähemmän tärkeänä. Erot muun valtuuston linjauksiin ovat vielä suuremmat. Vastaajat eivät koe kuntiensä valtuustojen olevan kovinkaan samaa mieltä eri kulkutapojen tärkeydestä henkilöautoliikennettä lukuun ottamatta.



Kuva 16. Vastaajien näkemykset eri kulkumuotojen kehittämisen tärkeydestä omasta, asukkaiden ja nykyisen valtuuston näkökulmasta.

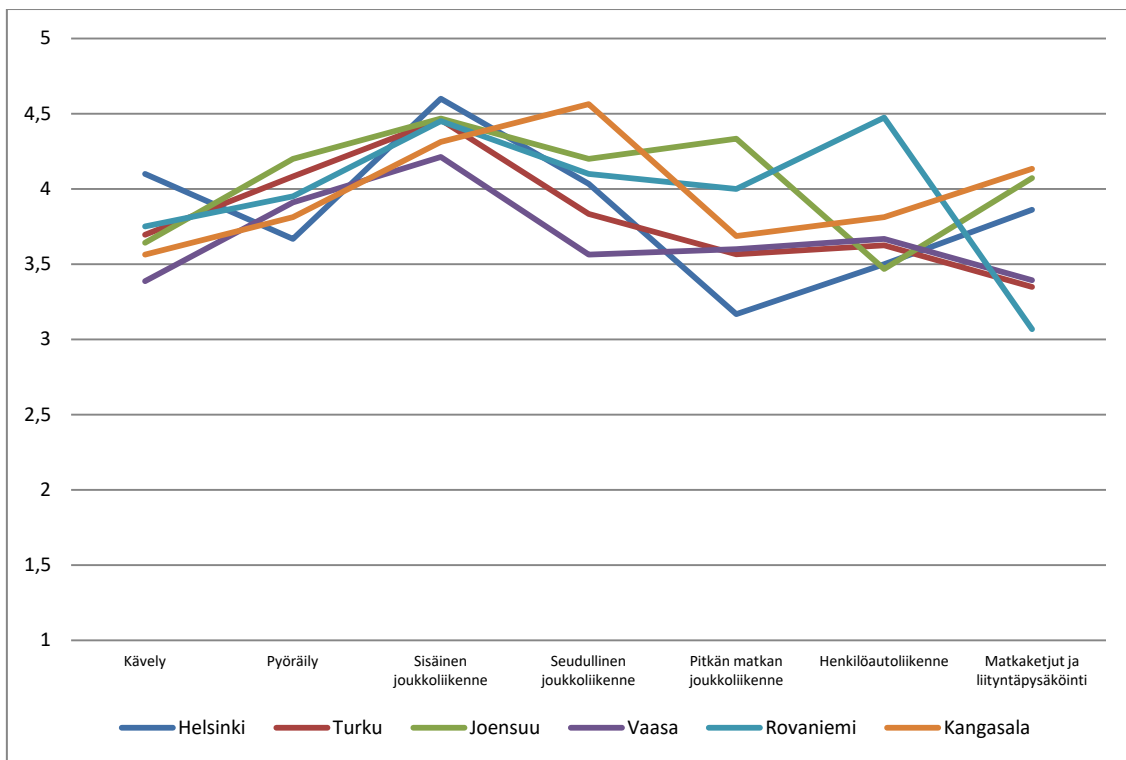
Kuntakohtaisten lukujen tarkastelu osoittaa samansuuntaisia ilmiöitä (kuva 17). Ensimmäistä kysymystä tarkasteltaessa nähdään, että vastaajat ovat kunnasta toiseen melko samoilla linjoilla omasta näkemyksestään kestävä liikkumisen tärkeydestä henkilöautoliikenteeseen verrattuna. Helsingissä vastaajat pitävät pyöräilyä vähemmän tärkeänä kuin muualla, Turussa taas ollaan kriittisimpiä henkilöautoilua kohtaan. Joukkoliikenteen eri muodot ovat Rovaniemellä muita kuntia korkeammalle arvostettuja lukuun ottamatta pitkän matkan joukkoliikennettä, joka on Joensuussa nousut muita kuntia tärkeämmäksi. Henkilöautoliikenne on Rovaniemellä täysin omaa luokkaansa arvostuksessa. Turussa taas vastaajat kokevat henkilöautoilun ainoana jopa hieman negatiivisesti, kun vastausten keskiarvo on hieman alle 3. Kangasalla korostuu seudullisen liikenteen merkitys matkaketjujen ja liityntäpysäköintimahdollisuuksien tärkeyden arvioinnissa.

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa



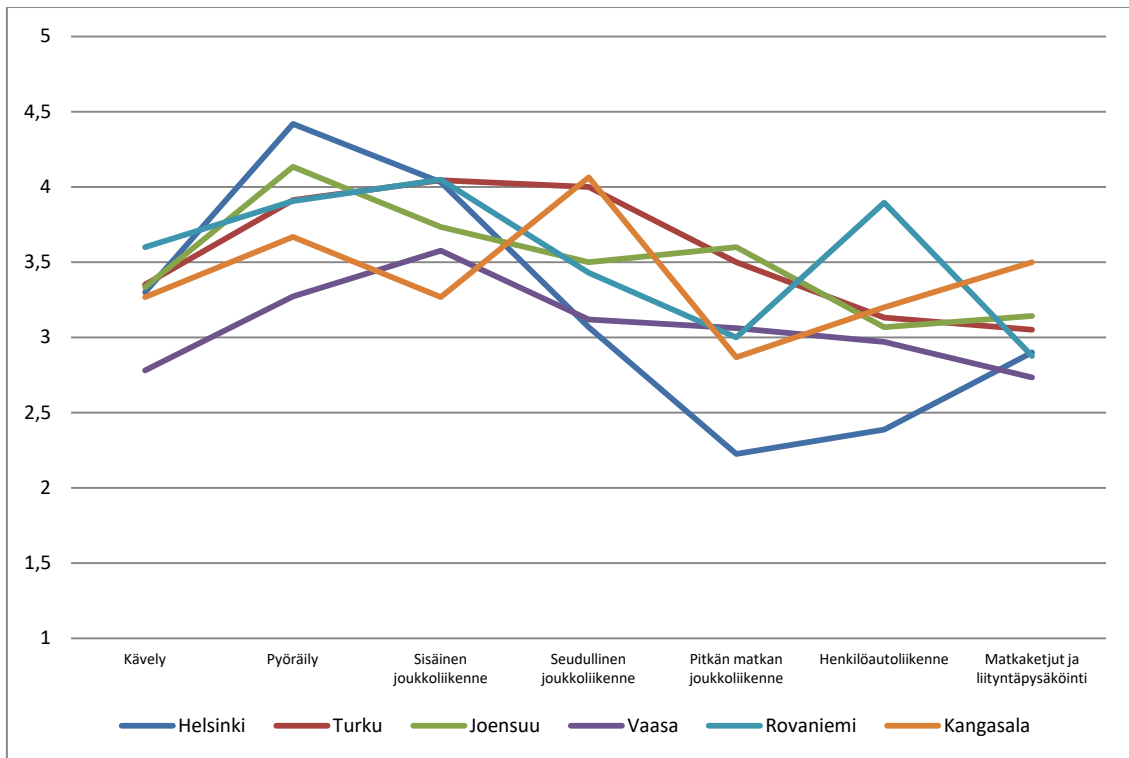
Kuva 17. Kuljetapojen kehittämisen tärkeys vastaajien mielestä kunnittain. Selkeyden vuoksi lukuarvot on jätetty kuvaajasta pois.

Hajaantumista vastauksissa alkaa esiintyä jo selvästi enemmän, kun siirrytään vastaajien arvioihin asukkaiden toiveista (kuva 18). Kaikissa kunnissa uskotaan asukkaiden arvostavan kävelyä, pyöräilyä ja sisäistä joukkoliikennettä kohtuullisen samansuuntaisesti. Seudullisen joukkoliikenteen tärkeys korostuu huomattavasti, kun kangasalalaisten tarpeita arvioitaessa, mutta Vaasan seudulla liikkumista ei pidetä läheskään yhtä olennaisena. Hieman yllättäen myös turkulaisten arvioidaan pitävän seudullista joukkoliikennettä vähemmän tärkeänä kuin sisäistä joukkoliikennettä tai pyöräilyä. Helsinkiläisten taas ei koeta arvostavan pitkän matkan joukkoliikennettä erityisen korkealle, mikä on päinvastainen kuin arvio joensuulaisten näkemyksistä. Arvio asukkaiden näkökulmasta henkilöautoliikenteen kehittämisen tärkeydestä vaihtelevat, mutta kaikki olettavat asukkaiden pitävän henkilöautoilua melko tärkeänä, erityisesti rovaniemeläiset vastaajat.



Kuva 18. Vastaajien arvio kulkutapojen kehittämisen merkittävyydestä asukkaiden mielestä. Selkeyden vuoksi lukuarvot on jätetty kuvaajasta pois.

Erityisen paljon vastaukset alkavat hajaantua kuntien kesken, kun vastaajat pohtivat eri kulkumuotojen merkittävyyttä valtuuston 2012–2016 tavoitteissa (kuva 19). Suurimmat eroavaisuudet löytyvät Helsingistä, jossa vastaajat kokevat pyöräilyn olevan tavoitteissa hyvin korkealla ja pitkän matkan joukkoliikenteen sekä henkilöautoliikenteen tärkeysjärjestyksen pohjalla. Vaasalaiset vastaajat eivät koe minkään kulkutavan olevan erityisen korkealla valtuuston tavoitteissa, mutta erityisen matalalla ovat kävely ja matkaketjut. Aiempia kuvaajia noudatellen Kangasalla seudullinen joukkoliikenne on koettu tärkeimmäksi, kun taas henkilöautoliikenne on rovaniemeläisten vastaajien mielestä valtuustolle tärkein.

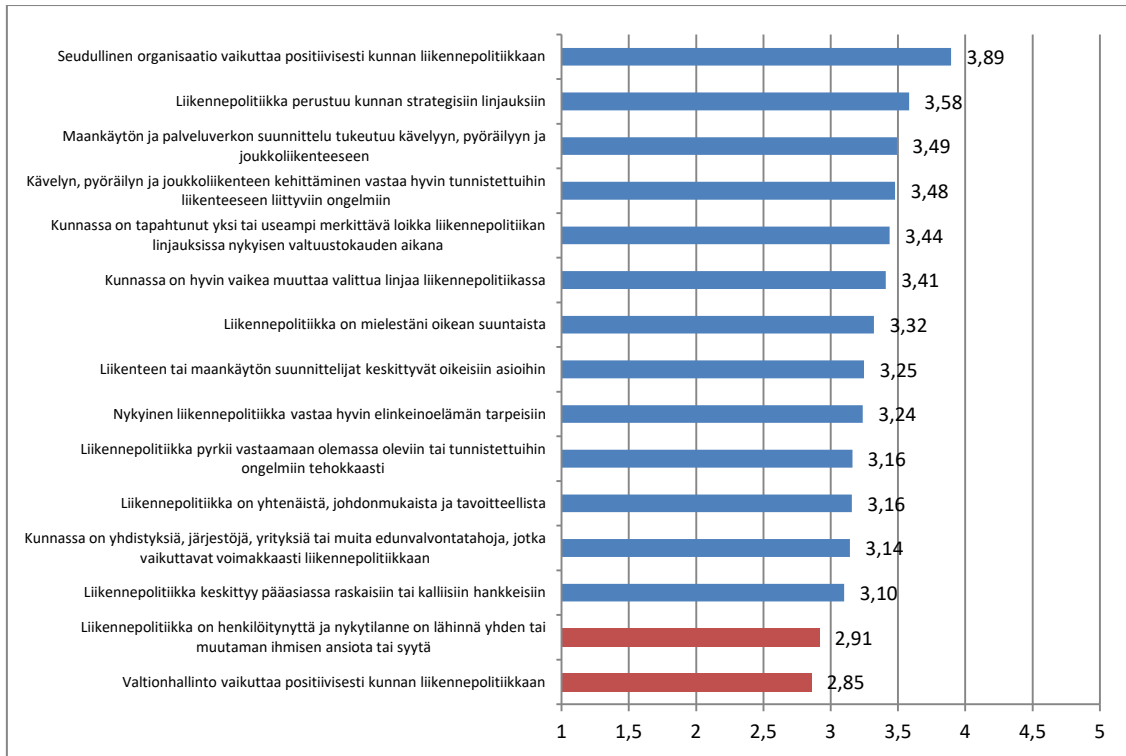


Kuva 19. Vastaajien arvio kulkutapojen kehittämisen merkittävydestä nykyisen valtuuston tavoitteissa. Selkeyden vuoksi lukuarvot on jätetty kuvaajasta pois.

5.4.4. Liikennepoliittiset kysymykset

Liikennepoliittisia näkemyksiä selvitettiin muutamalla monivalintakysymyksellä, joita täydennettiin avoimesti vastattavilla kysymyksillä. Kysymyksissä 10 ja 12–14 pyydettiin vastaajia arvioimaan omia näkemyksiään suhteessa erilaisiin väitteisiin. Osaa kysymyksenasetteluista oli pohdittu erityisesti luvun 3.2. poliittisen päätöksenteon teorioiden kannalta. Kuvasa 20 näkyy kuntien erilaisten liikennepoliittisten näkemysten yhteen laskettu keskiarvojakauma. Alle kolmen olevat luvut kertovat erimielisyydestä väitteen kanssa, kun yli kolmen olevat luvut kertovat enemmän samankielisyydestä.

Vastaajat ovat selvästi eniten sitä mieltä, että seudullinen organisaatio – HSL Helsingissä, Föli Turussa ja Tampereen kaupunkiseutu Kangasalla – vaikuttaa positiivisesti kunnan liikennepoliittikkaan. Seuraavaksi eniten vastaajat ovat sitä mieltä, että liikennepoliittikka tukeutuu kuntien strategiin linjauksiin. Erimielisimpiä oltiin siitä, että valtionhallinto vaikuttaisi kuntien liikennepoliittikkaan positiivisesti. Liikennepoliittikkaa ei myöskään pidetty kovin henkilökeskeisenä.



Kuva 20. Liikennepoliittiset näkemykset kaikkien kuntien osalta.

Kuntakohtaisesti tarkasteltuna eroja alkaa ilmetä selvästi enemmän. Taulukossa 37 on esitetty kuntakohtaisesti kolme väitettä, joiden kanssa vastaajat ovat eniten samaa mieltä. Voimakkaimmin esiin nousee Turun luottamushenkilöiden tyytyväisyys Turun seudun joukkoliikennetoimija Fölin positiiviseen vaikutukseen Turun liikennepoliittisiin linjauksiin. Helsingissä taas koetaan voimakkaasti liikennepoliittikan linjauksissa tapahtuneen merkittäviä hyppäyksiä, mutta tunnistetaan myös vahvat lobbarit ja maankäytön selkeä tukeutuminen kestävän liikkumisen varaan.

Joensuussa maankäytön ja palveluverkon suunnittelun koetaan tukeutuvan kestäviin kulkumuotoihin, mikä nähdään myös ratkaisuna liikenteeseen liittyviin ongelmiin. Rovaniemellä kestävä liikkuminen nähtiin hyvänä ratkaisuna ongelmiin, mutta liikennepoliittikan linjausten muuttaminen koettiin kovin vaikeaksi. Kangasalla maankäytön ja palveluverkon suunnittelun tukeutuminen kestäväan liikkumiseen sekä Tampereen kaupunkiseudun positiivinen vaikutus kunnan liikennepoliittikkaan synnyttivät eniten samanmielisyyttä vastaajien keskuudessa. Vaasalaiset luottamushenkilöt olivat vähiten samanmielisiä minkään väitteen kanssa.

Taulukko 37. Liikennepoliittiset väitteet, joiden kanssa vastaajat olivat eniten samaa mieltä. Keskiarvoltaan 4,00 tai sitä suuremmat on kursivoitu.

Kunta	Väite	Arvo
Helsinki	1. Kunnassa on tapahtunut yksi tai useampi merkittävä loikka liikennepoliittikan linjauksissa nykyisen valtuustokauden aikana	4,13
	2. Kunnassa on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliittikkaan	4,00
	3. Maankäytön ja palveluverkon suunnittelu tukeutuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen	3,97
Turku	1. Seudullinen organisaatio vaikuttaa positiivisesti kunnan liikennepoliittikkaan	4,58
	2. Kunnassa on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliittikkaan	3,72
	3. Liikennepoliittikka perustuu kunnan strategisiin linjauksiin	3,60
Joensuu	1. Maankäytön ja palveluverkon suunnittelu tukeutuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen	3,93
	2. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,87
	2. Kunnassa on tapahtunut yksi tai useampi merkittävä loikka liikennepoliittikan linjauksissa nykyisen valtuustokauden aikana	3,87
Vaasa	1. Liikennepoliittikka perustuu kunnan strategisiin linjauksiin	3,53
	2. Kunnassa on hyvin vaikea muuttaa valittua linjaa liikennepoliittikassa	3,33
	2. Liikennepoliittikka keskittyy pääasiassa raskaisiin tai kalliisiin hankkeisiin	3,33
Rovaniemi	1. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,80
	2. Kunnassa on hyvin vaikea muuttaa valittua linjaa liikennepoliittikassa	3,63
	3. Liikennepoliittikka perustuu kunnan strategisiin linjauksiin	3,43
Kangasala	1. Maankäytön ja palveluverkon suunnittelu tukeutuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen	3,88
	2. Seudullinen organisaatio vaikuttaa positiivisesti kunnan liikennepoliittikkaan	3,86
	3. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,63

Eniten erimielisyyttä herättäneet väitteet on kuvattu taulukossa 38. Joensuussa ja Helsingissä koetaan hyvin selvästi, ettei valtiolla ole ainakaan positiivisia vaikutuksia kuntien liikennepoliittikkaan. Helsingissä myös pidetään nykyistä linjaa elinkeinoelämän kannalta ongelmallisena. Liikennepoliittikkaa ei pidetä erityisen henkilöityneenä Joensuussa, Vaasassa, Turussa tai Rovaniemellä. Liikennepoliittikkaan aidosti vaikuttavia intressiryhmiä taas ei tunnisteta kovin selkeästi Kangasalla, Vaasassa tai Rovaniemellä. Vakavin signaali liikennepoliittisista ongelmista löytyy Vaasasta, jossa koetaan, ettei liikennepoliittikka ole kovinkaan yhtenäistä tai johdonmukaista.

Taulukko 38. Liikennepoliittiset väitteet, joiden kanssa vastaajat olivat eniten eri mieltä. Keskiarvoltaan 2,75 tai alle olevat väitteet on kursivoitu.

Kunta	Väite	Arvo
Helsinki	1. <i>Valtionhallinto vaikuttaa positiivisesti kunnan liikennepoliitikkaan</i>	2,55
	2. Nykyinen liikennepoliitikka vastaa hyvin elinkeinoelämän tarpeisiin	2,93
	3. Liikenteen tai maankäytön suunnittelijat keskittyvät oikeisiin asioihin	3,00
Turku	1. <i>Liikennepoliitikka on henkilöitynyttä ja nykytilanne on lähinnä yhden tai muutaman ihmisen ansiota tai syytä</i>	2,83
	2. Liikennepoliitikka on yhtenäistä, johdonmukaista ja tavoitteellista	3,13
	3. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,16
Joensuu	1. <i>Valtionhallinto vaikuttaa positiivisesti kunnan liikennepoliitikkaan</i>	2,47
	2. <i>Liikennepoliitikka on henkilöitynyttä ja nykytilanne on lähinnä yhden tai muutaman ihmisen ansiota tai syytä</i>	2,50
	3. Liikennepoliitikka keskittyy pääasiassa raskaisiin tai kalliisiin hankkeisiin	2,80
Vaasa	1. <i>Kunnassa on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliitikkaan</i>	2,57
	2. <i>Liikennepoliitikka on henkilöitynyttä ja nykytilanne on lähinnä yhden tai muutaman ihmisen ansiota tai syytä</i>	2,64
	3. Maankäytön ja palveluverkon suunnittelu tukeutuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen	2,82
	3. Liikennepoliitikka on yhtenäistä, johdonmukaista ja tavoitteellista	2,82
Rovaniemi	1. Liikennepoliitikka on henkilöitynyttä ja nykytilanne on lähinnä yhden tai muutaman ihmisen ansiota tai syytä	2,84
	2. Kunnassa on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliitikkaan	3,00
	3. Liikennepoliitikka on yhtenäistä, johdonmukaista ja tavoitteellista	3,05
Kangasala	1. <i>Kunnassa on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliitikkaan</i>	2,50
	2. <i>Liikennepoliitikka keskittyy pääasiassa raskaisiin tai kalliisiin hankkeisiin</i>	2,60
	3. <i>Valtionhallinto vaikuttaa positiivisesti kunnan liikennepoliitikkaan</i>	2,64

Poliittisen päätöksenteon teorioita voidaan pohtia edellä mainittujen väitteiden valossa luvussa 4.4. esitettyjen kysymysten ja väitteiden avulla. Vaiheittaisen tasapainon mallissa (luku 3.3.2.) on syytä tarkastella väitettä ”kunnassa on tapahtunut yksi tai useampi merkittävä loikka liikennepoliitiikan linjauksissa nykyisen valtuustokauden aikana”. Voimakkaimmin tätä näkemystä edustavat Helsinki (keskiarvo 4,11) ja Joensuu (3,87), kun taas Kangasalan kunnassa näkemys on heikoimmin esillä (2,81). Muut kunnat sijoittuvat hieman neutraalin arvon yläpuolelle. Tähän väitteeseen liittyi erillinen tarkentava kysymys 11, jolla pyydettiin arvioimaan, mitä tällaiset loikat ovat.

Helsingissä loikiksi mainittiin erityisesti suunnittelun painopisteen siirtyminen pyöräliikenteeseen, raskaiden joukkoliikennehankkeiden rahoituspäätökset sekä esitys uudeksi yleiskaavaksi, jossa esitetään muun muassa henkilöautoliikenteen suurten sisääntuloväylien muuttamista kaupunkibuvardeiksi sekä raitiotieverkon selvää kasvattamista. Osa vastaajien kommentista on hyvinkin kriittisiä, eikä autoliikennettä ja logistiikkaa

hankaloitaviksi koettavia joukkoliikenne- tai pyörätiehankkeita pidetä järkevinä. Osa kuitenkin pitää hyvänä asiana painotuksen selvää siirtymistä autoliikenteestä kestäviin kulkumuotoihin, ja erityisesti joukkoliikenteen kehittämistä pidetään positiivisena. Joensuussa liikennepolitiikan loikiksi koetaan pyöräilyn kehittämisen painottaminen, toriparkki, uudet siltajärjestelyt ja muut raskaat hankkeet. Toisin kuin Helsingissä, Joensuussa vastaajien näkemykset olivat lähes yksinomaan neutraaleja tai positiivisia. Joensuun vastauksista ei tullut yhtä vankkaa vaikutelmaa erityisestä muutoksesta liikennepolitiikan paradigmassa kuin Helsingissä.

Polkuriippuvuuden arvioimiseksi pohditaan erityisesti seuraavia väitteitä:

- kunnassa on hyvin vaikea muuttaa valittua linjaa liikennepolitiikassa”
- liikennepolitiikka pyrkii vastaamaan olemassa oleviin tai tunnistettuihin ongelmiin tehokkaasti
- kunnassa on tapahtunut yksi tai useampi merkittävä loikka liikennepolitiikan linjauksissa nykyisen valtuustokauden aikana
- nykyinen liikennepolitiikka vastaa hyvin elinkeinoelämän tarpeisiin.

Vaikeimmin liikennepolitiikka on muutettavissa Rovaniemellä (keskiarvo 3,63) ja Helsingissä (keskiarvo 3,58). Helpoimmin se on muutettavissa Joensuussa (keskiarvo 3,07). Kuntien väliset erot eivät kuitenkaan ole kovin merkittäviä. Vastaajat ovat hyvin neutraalilla linjalla väitteestä liikennepolitiikan pyrkimyksistä vastata tunnistettuihin ongelmiin (keskiarvot välillä 3,00–3,25). Aineiston perusteella ei siis voida väittää, että Helsingin tai Rovaniemen vaikeasti muutettavat linjaukset olisivat vastaajien mielestä erityisen oikean suuntaisia ongelmien ratkaisemiseksi. Helsinki on ainoa kunta, jossa liikennepolitiikan ei koeta vastaavan hyvin yritysten tarpeisiin (keskiarvo 2,93). Mainitut seikat puoltavat olettaa liikennepolitiikan asettumisesta tietylle polulle, vaikka vastaajien mielestä jokin muu ratkaisu saattaisikin olla nykyistä linjaa parempi. Helsingissä on myös tapahtunut aiemmin todetun mukaisesti vahvimmin loikka liikennepolitiikassa. Voidaan siis arvioida, että Helsingissä on tapahtunut polkuriippuvuuden esittämä käännekohta, joka vahvistaa nykyistä, valittua polkua. Koska vastaajat eivät kuitenkaan pidä nykyistä liikennepolitiikkaa erityisen hyvänä ja elinkeinoelämän kannalta jopa lievästi haitallisena, saatetaan olla matkalla kohti kriittistä painetta polkuriippuvuuden murtamiseksi eli uutta käännekohta.

Moniulottuvuuskehityksen soveltuvuutta arvioitaessa pohditaan seuraavia väitteitä:

- kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin
- liikenteen tai maankäytön suunnittelijat keskittyvät oikeisiin asioihin
- liikennepolitiikka on mielestäni oikean suuntaista.

Erityisesti Joensuussa (3,87), Rovaniemellä (3,80) ja Kangasalla (3,63) koetaan, että kestävätkä kulutavat kuuluvat ratkaisujen virtaan. Toisaalta suunnittelijoiden asiantuntemukseen luottavat erityisesti joensuulaiset (3,60), ja hieman vähemmän rovaniemeläiset (3,40) ja kangasalalaiset

(3,31). Oikeansuuntaisena liikennepoliitikkaa pidetään Joensuussa (3,53) ja Kangasalla (3,53). Rovaniemi (3,25) jää hieman jälkeen, mutta pysyy edelleen positiivisella puolella. Nämä antavat viitteitä sekä ongelmien, ratkaisujen että politiikan virran lähekkäisyydestä, mikä voi olla merkki kestäväälle liikkumiselle suopean politiikan ikkunan avautumisesta erityisesti Joensuun, Kangasalan ja Rovaniemen kohdalla.

Viitteitä koalitiioihin politiikan tekijöinä voidaan arvioida väitteen:

- kunnassa on yhdistyksiä, järjestöjä, yrityksiä tai muita edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliitikkaan

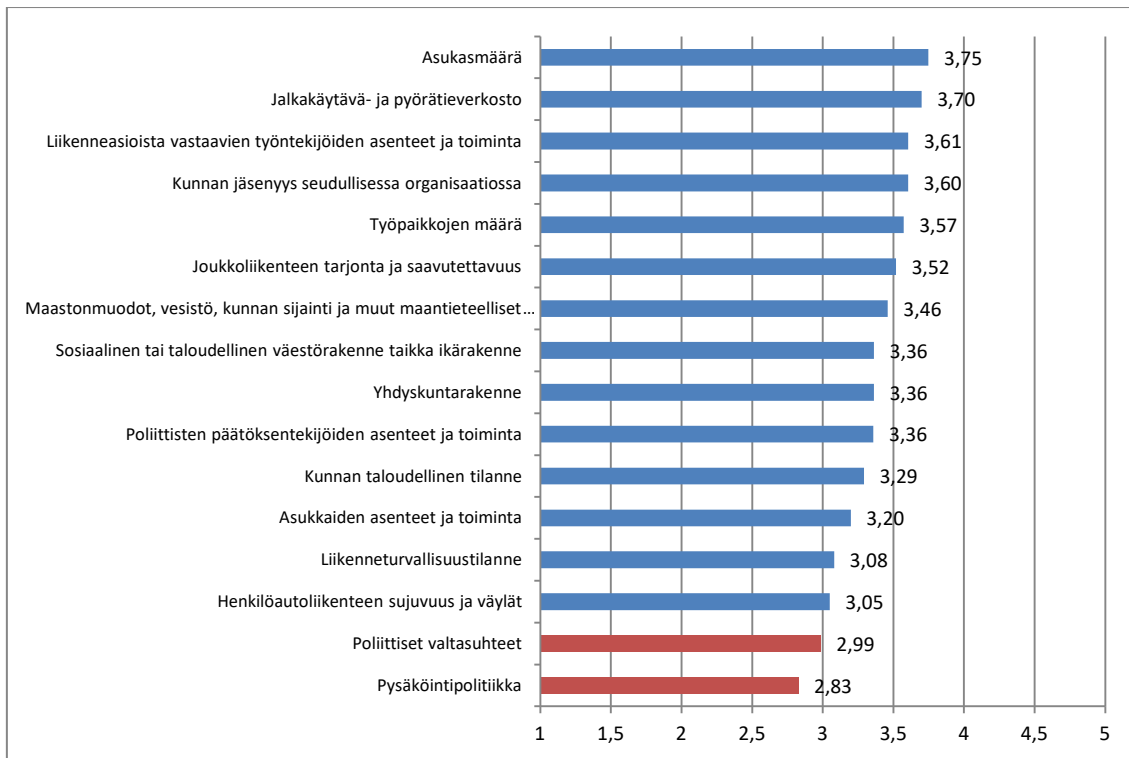
avulla. Selkeästi eniten väitteen kanssa samaa mieltä ollaan suurissa kaupungeissa Helsingissä (4,00) ja Turussa (3,72). Toisaalta vähiten viittauksia koalitioiden olemassaoloon on Kangasalla (2,50) ja Vaasassa (2,57). Poliitiikan tarinoiden teorian soveltuvuutta ei tällä kyselyllä kovin kattavasti voida arvioida, mutta tarinoihin yleensä liittyvien voimakkaiden henkilöhahmojen vaikuttavuutta voidaan tutkia väitteen:

- liikennepoliitikka on henkilöitynyttä ja nykytilanne on lähinnä yhden tai muutaman ihmisen ansiota tai syytä

avulla. Väitteen kanssa oltiin kautta linjan melko eri mieltä, mutta Kangasalla keskiarvo nousi 3,50 asti. Tämä voi johtua myös pienen kunnan organisaatiosta, joka helposti henkilöityy muutamiin jäseniin. Toisaalta myös Helsingin luku (3,16) on hieman keskiarvon yläpuolella. Kyselyn perusteella aiheesta ei kuitenkaan voida sanoa juuri enempää.

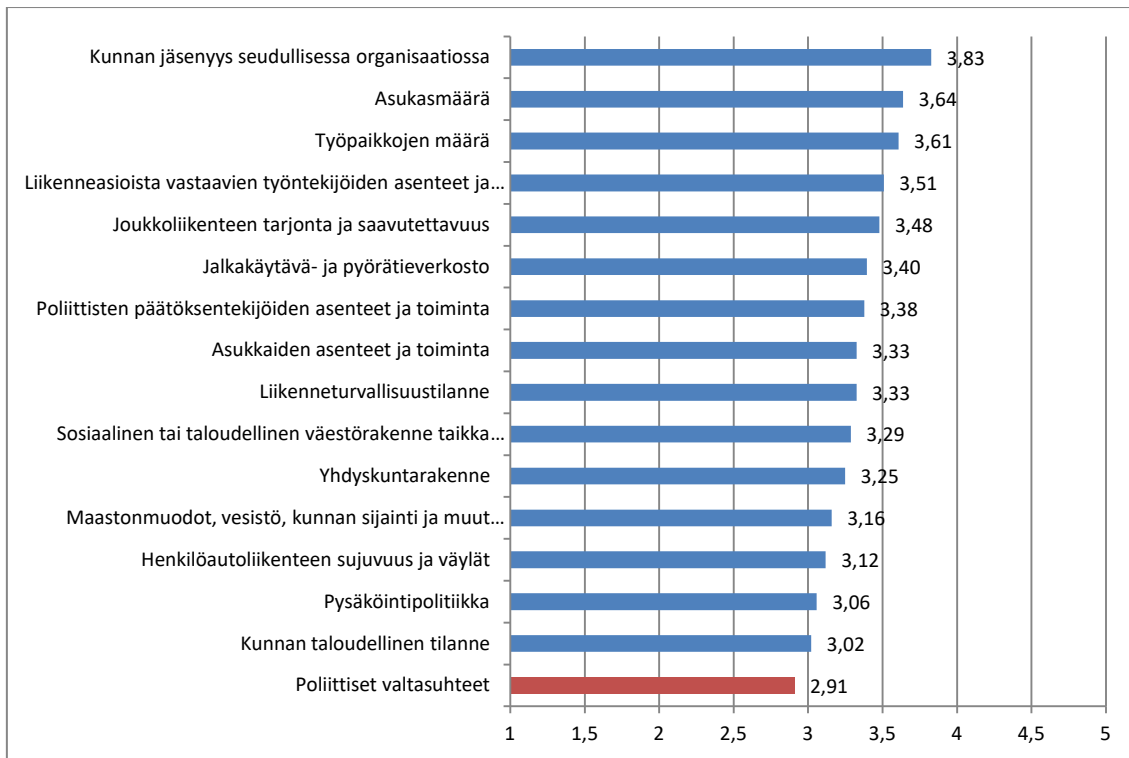
Liikennepoliittisissa kysymyksissä oli mukana myös kysymykset kunnan ominaisuuksien vaikutuksista kävelyn ja pyöräilyn sekä erikseen joukko liikenteen toimintaedellytyksiin sekä kysymys paikallisten, valtakunnallisten tai maailmanlaajuisten ilmiöiden tai trendien vaikutuksesta kyseisten kulkutapojen toimintaedellytyksiin tulevaisuudessa. Alle kolmen olevat luvut kertovat koetusta negatiivisesta vaikutuksesta väitteen kanssa, kun yli kolmen olevat luvut kertovat positiivisesta vaikutuksesta. Kuvassa 21 on esitetty kaikkien vastaajien yhteenlasketut näkemykset kunnan ominaisuuksien vaikutuksesta kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiin.

Positiivisimmin koetaan asukasmäärän sekä olemassa olevan väyläverkon vaikuttavan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin. Lisäksi liikenneasioista vastaavat viranhaltijat ja muut työntekijät sekä seudullinen organisaatio koetaan kävelyn ja pyöräilyn kannalta positiivisiksi. Negatiivisimmin kävelyyn ja pyöräilyyn vaikuttaa vastaajien mielestä kunnassa määritelty tai määrittelemätön pysäköintipoliitikka, sekä lievästi myös kunnan poliittiset valtasuhteet. Lähes kaikki ominaisuudet kuitenkin koetaan koko aineiston tasolla vaikutuksiltaan melko neutraaleiksi tai jonkin verran positiivisiksi.



Kuva 21. Kunnan nykyisten ominaisuuksien vaikutus kävelyn tai pyöräilyn toimintaedellytyksiin.

Sama kysymys joukkoliikenteen toimintaedellytysten suhteen sai hieman erinäköisiä vastauksia (kuva 22). Seudullinen organisaatio (HSL, Föli ja Tampereen kaupunkiseutu) nähtiin niissä kunnissa, missä sellainen on, kaikkein positiivisimpana tekijänä joukkoliikenteen olosuhteiden kannalta. Muita erityisen positiivisia tekijöitä olivat asukasmäärä ja työpaikkojen määrä. Kuntien poliittisten valtasuhteiden nykytilanteen nähtiin vaikuttavan myös joukkoliikenteen olosuhteisiin negatiivisimmin. Kuten kävelyn ja pyöräilyn kohdalla, myös joukkoliikenteen osalta vastaajat kokivat lähes kaikki väitteet pääasiassa neutraaleina tai enemmän positiivisina kuin negatiivisina.



Kuva 22. Kunnan nykyisten ominaisuuksien vaikutus kävelyn tai pyöräilyn toimintaedellytyksiin.

Näitä kysymyksiä kuntatasolla tarkasteltaessa alkaa tulla selviä eroja, mikä on luontevaa, koska kunnat ovat keskenään hyvin erilaisia. Taulukossa 39 on esitetty kuntien kolme positiivisimmin kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttavaa ominaisuutta vastaajien näkökulmasta, ja taulukossa 40 vastaavat negatiivisimmat luvut. Joensuu koetaan kävelyn ja pyöräilyn kannalta parhaaksi, kun kävelyn ja pyöräilyn väyläverkko, liikennesuunnittelijoiden toimintatavat sekä kaupungin maantieteelliset ominaisuudet koetaan hyvinkin positiivisiksi. Negatiivisena nähdään kuitenkin poliittiset valtasuhteet sekä henkilöautokeskeinen väylästä ja ehkä siihen liittyen myös liikenneturvallisuuustilanne. Liikenteen suunnittelijoihin uskotaan myös joukkoliikenteen saralla, vaikka senkin edistämistä heikentävät poliittiset valtasuhteet sekä toisaalta myös heikentynyt taloudellinen asema.

Joukkoliikenteelle myönteisimmäksi taas nousee Turku, jossa erityisesti Fölin vaikutus, joukkoliikenteen äärelle pääsy ja käytettävyys sekä asukasmäärä koetaan positiivisimmin. Autoliikenteen hyvä sujuvuus ja pysäköintimahdollisuudet sekä poliittiset valtasuhteet nähdään kuitenkin myös Turussa haitallisimpina joukkoliikenteen kehittämiseksi. Myös Helsinki nähdään oivallisena kaupunkina joukkoliikenteen kannalta erityisesti sen suuren asukasmäärän ja jo valmiiksi kattavan vuorotarjonnan vuoksi. Negatiivisimmin helsinkiläiset vastaajat kokevat henkilöautoliikenteen väyläneen ja pysäköintiratkaisuineen, jotka haittaavat sekä joukkoliikennettä että kävelyä ja pyöräilyä. Helsinkiä ei – hieman odottamattomasti – muutenkaan nähdä kävelyn ja pyöräilyn kannalta erityisen myönteisessä valossa.

Sekä Vaasassa että Rovaniemellä kaupunkien asukasmäärät nähdään varsin positiivisina kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, mutta joukkoliikenteen kannalta asukasmäärä nähdään molemmissa negatiivisesti eli todennäköisesti liian alhaisena kannattavan joukkoliikennejärjestelmän kannalta. Vaasassa työpaikkojen määrä kuitenkin koetaan varsin positiivisena kaikille kestäville kulkutavoille. Väestön sosioekonominen rakenne ja ikäjakauma koetaan kävelyn ja pyöräilyn kannalta otollisimmiksi juuri keskisuurissa kaupungeissa Joensuussa, Rovaniemellä ja Vaasassa.

Mielenkiintoista on, että sekä suuret kaupungit että Kangasala kokevat asukasmäärän yhtenä myönteisimmän vaikuttavista ominaisuuksista joukkoliikenteen edellytyksille, vaikka Turku on kuusi kertaa ja Helsinki jopa 20 kertaa Kangasalaa suurempi. Kangasalan vastauksissa näkynee kuitenkin Tampereen vaikutus. Kangasalla koetaan olemassa oleva kävely- ja pyörätieverkko erityisesti kävelyn ja pyöräilyn kannalta mutta myös joukkoliikenteen kannalta positiivisena. Lisäksi luottamushenkilöt uskovat sekä liikenteen suunnittelijoiden että itsensä asenteiden ja toiminnan positiiviseen vaikutukseen. Negatiivisimmalla koetaan poliittiset valtasuhteet, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen kannalta.

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Taulukko 39. Kunnan ominaisuudet, joita vastaajat pitivät eniten positiivisina kävelyn ja pyöräilyn tai joukkoliikenteen toimintaedellytyksille. Keskiarvoltaan 4,00 tai yli olevat väitteet on kursivoitu.

Kunta	Ominaisuus	Arvo
Helsinki	Kävely ja pyöräily	
	1. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta	3,62
	2. Asukasmäärä	3,57
	3. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto	3,52
	Joukkoliikenne	
	1. Asukasmäärä	4,04
2. Joukkoliikenteen tarjonta ja saavutettavuus	4,00	
3. Työpaikkojen määrä	3,88	
Turku	Kävely ja pyöräily	
	1. Kunnan jäsenyys seudullisessa organisaatiossa	4,00
	2. Asukasmäärä	3,91
	3. Joukkoliikenteen tarjonta ja saavutettavuus	3,86
	Joukkoliikenne	
	1. Kunnan jäsenyys seudullisessa organisaatiossa	4,38
2. Joukkoliikenteen tarjonta ja saavutettavuus	4,04	
3. Asukasmäärä	3,91	
Joensuu	Kävely ja pyöräily	
	1. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto	4,07
	2. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta	4,00
	2. Maastonmuodot, vesistö, kunnan sijainti ja muut maantieteelliset ominaisuudet	4,00
	Joukkoliikenne	
	1. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta	3,75
2. Työpaikkojen määrä	3,50	
3. Asukkaiden asenteet ja toiminta	3,46	
Vaasa	Kävely ja pyöräily	
	1. Työpaikkojen määrä	3,94
	2. Asukasmäärä	3,71
	3. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta	3,68
	3. Maastonmuodot, vesistö, kunnan sijainti ja muut maantieteelliset ominaisuudet	3,68
	Joukkoliikenne	
1. Työpaikkojen määrä	3,91	
2. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto	3,53	
3. Sosiaalinen tai taloudellinen väestörakenne taikka ikärakenne	3,52	
Rovaniemi	Kävely ja pyöräily	
	1. Asukasmäärä	3,76
	2. Työpaikkojen määrä	3,57
	2. Sosiaalinen tai taloudellinen väestörakenne taikka ikärakenne	3,57
	Joukkoliikenne	
	1. Pysäköintipolitiikka	3,48
2. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto	3,45	
3. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta	3,44	
Kangasala	Kävely ja pyöräily	
	1. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto	3,94
	2. Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminta	3,75
	3. Asukasmäärä	3,73
	Joukkoliikenne	
	1. Asukasmäärä	3,80
2. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto	3,67	
3. Poliittisten päätöksentekijöiden asenteet ja toiminta	3,64	

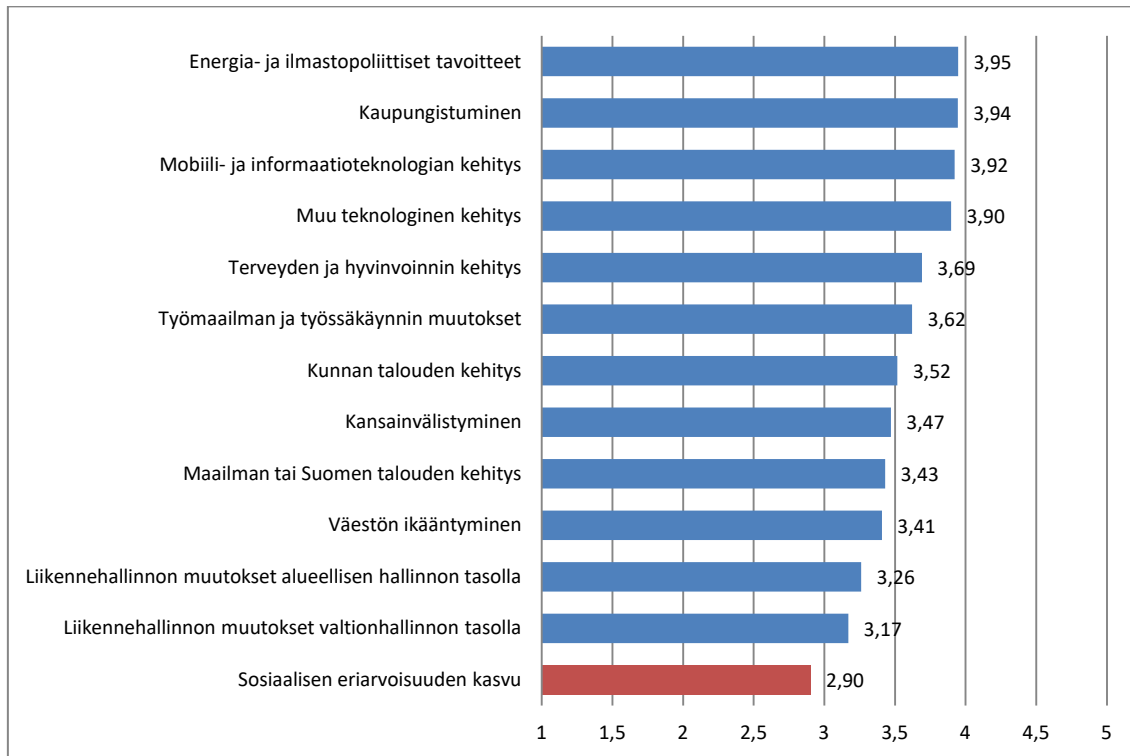
Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Taulukko 40. Kunnan ominaisuudet, joita vastaajat pitivät eniten negatiivisina kävelyn ja pyöräilyn tai joukkoliikenteen toimintaedellytyksille. Keskiarvoltaan 2,75 tai alle olevat väitteet on kursivoitu.

Kunta	Ominaisuus	Arvo
Helsinki	Kävely ja pyöräily	
	1. <i>Pysäköintipolitiikka</i>	2,19
	2. <i>Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja väylät</i>	2,70
	3. <i>Liikenneturvallisuuustilanne</i>	2,75
	Joukkoliikenne	
	1. <i>Pysäköintipolitiikka</i>	2,46
2. Kunnan taloudellinen tilanne	2,85	
3. <i>Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja väylät</i>	2,96	
Turku	Kävely ja pyöräily	
	1. Liikenneturvallisuuustilanne	2,77
	2. Pysäköintipolitiikka	2,78
	3. <i>Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja väylät</i>	2,91
	Joukkoliikenne	
	1. <i>Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja väylät</i>	2,45
2. Poliittiset valtasuhteet	2,86	
3. Pysäköintipolitiikka	2,95	
Joensuu	Kävely ja pyöräily	
	1. <i>Poliittiset valtasuhteet</i>	2,71
	2. Liikenneturvallisuuustilanne	2,79
	2. <i>Henkilöautoliikenteen sujuvuus ja väylät</i>	2,79
	Joukkoliikenne	
	1. <i>Kunnan taloudellinen tilanne</i>	2,71
1. <i>Poliittiset valtasuhteet</i>	2,71	
3. Maastonmuodot, vesistö, kunnan sijainti ja muut maantieteelliset ominaisuudet	2,93	
Vaasa	Kävely ja pyöräily	
	1. Asukkaiden asenteet ja toiminta	2,85
	2. Poliittiset valtasuhteet	2,94
	3. Pysäköintipolitiikka	3,00
	Joukkoliikenne	
	1. Poliittiset valtasuhteet	2,96
2. Pysäköintipolitiikka	3,00	
3. Asukkaiden asenteet ja toiminta	3,10	
Rovaniemi	Kävely ja pyöräily	
	1. Pysäköintipolitiikka	2,95
	2. Asukkaiden asenteet ja toiminta	3,00
	3. Poliittiset valtasuhteet	3,10
	Joukkoliikenne	
	1. Kunnan taloudellinen tilanne	2,85
2. Poliittiset valtasuhteet	2,95	
2. Joukkoliikenteen tarjonta ja saavutettavuus	2,95	
Kangasala	Kävely ja pyöräily	
	1. Poliittiset valtasuhteet	2,85
	2. Sosiaalinen tai taloudellinen väestörakenne taikka ikärakenne	3,13
	3. Pysäköintipolitiikka	3,19
	Joukkoliikenne	
	1. <i>Poliittiset valtasuhteet</i>	2,67
2. Yhdyskuntarakenne	2,87	
2. Maastonmuodot, vesistö, kunnan sijainti ja muut maantieteelliset ominaisuudet	2,87	

Kysyttäessä päätöksentekijöiltä näkemyksiä erilaisten ilmiöiden vaikutuksesta (kuva 23) yleisesti kestävästä liikkumisesta edellytyksiin nousi positiivisimmin vaikuttavien trendien kärkeen kolme pääteemaa: energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet, kaupungistuminen sekä erilaiset teknologiset

kehitykset. Negatiivisimman vaikutuksen uskotaan tulevan väkiluokkien sosiaalisen eriarvoisuuden kasvusta. Muut tekijät nähtiin pääosin positiivisina, mutta liikennehallintoon liittyvät erilaiset muutokset koettiin vain hieman neutraalia positiivisemmin. Vastauksissa on huomioitava, että kysymyksessä ei pyydetty ottamaan kantaa ilmiöiden itsensä toteutumiseen tai voimakkuuteen eikä tulevaisuuden ennakoinnin aikaskaalaan. Ilmiöt varmasti vaikuttavat eri kuntiin hyvin eriasteisesti, ja kukin vastaaja on tulkinnut erilaisia ilmiöitä ja niiden toteutumista omista lähtökohdistaan.



Kuva 23. Erilaisten ilmiöiden vaikutus kuntien kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin tulevaisuudessa.

Ilmiöiden vaikutuksia on tarkasteltu kuntakohtaisesti taulukoissa 41–42. Energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet näkyvät kaikkein voimakkaimmin kestävästä liikkumisesta edistävinä Turussa, Joensuussa ja Helsingissä. Kunnissa ollaan hyvin yhtä mieltä suurimmista vaikutuksista lukuun ottamatta Vaasaa, jossa ollaan optimistisia kunnan talouden kehittymisestä positiiviseen suuntaan.

Negatiivisimmin kestävästä liikkumisesta vaikuttavana ilmiönä koettu sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu tulee esille Helsingissä ja Kangasalla, joissa ilmiöiden suuruusluokka ja käsitettävyyden ovat varmasti erilaisia. Taulukosta 42 näkyy, ettei mitään muuta ilmiötä koeta kovinkaan negatiivisesti vaikuttavana. Liikennehallinnon muutoksiin suhtaudutaan kuitenkin useimmissa kunnissa selvästi varauksella, Helsingissä se koetaan jopa lievästi negatiivisena. Monimutkaisilla ilmiöillä on useampi puoli, ja vaikka ne voidaan kokea yhteiskunnan jonkin toiminnon kannalta negatiivisesti, saattavat ne kuitenkin tietyin edellytyksin lisätä kestävien kulkutapojen kysyntää.

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Taulukko 41. Ilmiöt, joiden vastaajat uskovat vaikuttavan positiivisimmin kestävän liikkumisen toimintaedellytyksiin. Keskiarvoltaan 4,00 tai yli olevat ilmiöt on kursivoitu.

Kunta	Ilmiö	Arvo
Helsinki	1. <i>Kaupungistuminen</i>	4,17
	2. <i>Energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet</i>	4,10
	2. <i>Mobiili- ja informaatioteknologian kehitys</i>	4,10
Turku	1. <i>Energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet</i>	4,18
	2. <i>Kaupungistuminen</i>	4,14
	3. <i>Muu teknologinen kehitys</i>	3,95
Joensuu	1. <i>Energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet</i>	4,14
	2. <i>Mobiili- ja informaatioteknologian kehitys</i>	3,92
	3. <i>Muu teknologinen kehitys</i>	3,85
Vaasa	1. <i>Kunnan talouden kehitys</i>	3,88
	2. <i>Muu teknologinen kehitys</i>	3,84
	3. <i>Kaupungistuminen</i>	3,76
Rovaniemi	1. <i>Kaupungistuminen</i>	3,95
	2. <i>Terveysten ja hyvinvoinnin kehitys</i>	3,89
	3. <i>Mobiili- ja informaatioteknologian kehitys</i>	3,82
Kangasala	1. <i>Kaupungistuminen</i>	4,00
	1. <i>Mobiili- ja informaatioteknologian kehitys</i>	4,00
	2. <i>Terveysten ja hyvinvoinnin kehitys</i>	3,94

Taulukko 42. Ilmiöt, joiden vastaajat uskovat vaikuttavan negatiivisimmin kestävän liikkumisen toimintaedellytyksiin. Keskiarvoltaan 2,75 tai alle olevat ilmiöt on kursivoitu.

Kunta	Ilmiö	Arvo
Helsinki	1. <i>Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu</i>	2,63
	2. <i>Liikennehallinnon muutokset valtionhallinnon tasolla</i>	2,82
	3. <i>Liikennehallinnon muutokset alueellisen hallinnon tasolla</i>	2,91
Turku	1. <i>Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu</i>	2,95
	2. <i>Liikennehallinnon muutokset valtionhallinnon tasolla</i>	3,11
	3. <i>Liikennehallinnon muutokset alueellisen hallinnon tasolla</i>	3,25
Joensuu	1. <i>Liikennehallinnon muutokset valtionhallinnon tasolla</i>	3,23
	2. <i>Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu</i>	3,29
	3. <i>Kansainvälistyminen</i>	3,31
Vaasa	1. <i>Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu</i>	2,86
	2. <i>Liikennehallinnon muutokset valtionhallinnon tasolla</i>	3,00
	3. <i>Liikennehallinnon muutokset alueellisen hallinnon tasolla</i>	3,12
Rovaniemi	1. <i>Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu</i>	3,00
	2. <i>Maailman tai Suomen talouden kehitys</i>	3,25
	3. <i>Liikennehallinnon muutokset valtionhallinnon tasolla</i>	3,35
	3. <i>Liikennehallinnon muutokset alueellisen hallinnon tasolla</i>	3,35
Kangasala	1. <i>Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvu</i>	2,69
	2. <i>Kansainvälistyminen</i>	3,21
	3. <i>Väestön ikääntyminen</i>	3,38

Vastaajilta pyydettiin myös omin sanoin kirjoitettuja avoimia vastauksia liikennepolitiikasta omassa kunnassaan. Avoimia vastauksia tuli yhteensä 41 kappaletta eli noin 28 % vastaajista jätti kommentin. Vastausten sisältö vaihtelee huomattavasti kuntatasolla. Helsingistä tuli 13 vastausta (42 % vastaajista), joista suurin osa oli melko kriittisiä henkilöautoliikennettä ra-

joittavaksi koettua liikennepoliittikkaa kohti. Näkemysten mukaan henkilöautoliikenne tulisi huomioida yhä kasvavana tulevaisuuden kulkutapana, joka on paitsi helpoin tapa liikkua ydinkeskustan ulkopuolella myös edellytys liiketoiminnan ja kaupan elinvoimaisuuden säilymiselle keskustassa. Eräs vastaaja piti pyöräilyn asemaa nykyisessä liikennepoliitikassa epärealistisen ylikorostuneena, toinen taas piti liikuntarajoitteisten liikkumista Helsingissä entistä hankalampana pyöräilevän, terveen väkiryhmän olosuhteiden parantamisen vuoksi. Toisaalta liikennepoliittikkaa pidettiin liian Itä-Helsinki- ja kantakaupunkikeskeisenä, jolloin Pohjois- ja Koillis-Helsinki jäävät heikompaan asemaan.

Turussa vastauksia tuli vain kolme (12 % vastaajista). Eräs vastaaja piti kaupungin siirtymistä pyöräilymyönteisempään ajatteluun erittäin positiivisena ja toivoi myös raitiotien rakentamista. Yksityisautoilun selvää vähentämistä hän piti edellytyksenä kaupungin päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Toisaalta kritiikkiä tuli eri henkilöiltä niin toriparkille, jota pidettiin vain kiinteistönomistajia hyödyttävänä, kuin raitiotieliikenteen palauttamisaikeille, joita pidettiin turhina sähköbussiliikenteen käynnistyttyä.

Joensuusta saatiin neljä vastausta (27 % vastaajista). Nämä olivat kestävän liikkumisen kannalla, ja kaupungin liikennepoliittikkaa pidettiin liikaa yksityisautoilun tarpeiden ohjailemana. Kestävän liikkumisen edistämisen hitautta laitettiin osittain sen syyksi, että kaupungin autokauppiat lobbaavat yksityisautoilun puolesta. Tätä väitettä ei kuitenkaan tue kyselyn kysymys 10, jonka väitteeseen kaupungissa toimivista edunvalvontatahoista tuli hyvin neutraali arvio (keskiarvo 3,07). Kaupungin ydinosia pidettiin helposti liikuttavana, mutta eräs vastaaja arvioi kyselyyn vastaamista sinänsä hankalana, koska vastaukset voidaan arvioida joko Joensuun keskustan tai vuosien saatossa liitettyjen kuntakeskusten Pyhäselän, Enon, Kiihtelysvaaran ja Tuupovaaran kannalta. Myös tulevaisuuden ennakointi koettiin vaikeaksi.

Vaasasta vastauksia tuli 11, eli 32 % vastaajista jätti avointa palautetta. Vastauksissa korostuivat henkilöautoilun ylikorostunut rooli sekä joukkoliikenteen jäsentymättömyys, huono palvelevuus ja heikko matkustajainformaatio. Lisäksi parissa kommentissa nousi esiin pyöräteiden huonolaatuinen suunnittelu ja toive saada Vaasa–Helsinki-ratayhteydelle parempi palvelutaso. Eräessä pitkässä vastauksessa toivottiin viranhaltijoilta parempia perusteluja kävelykeskustan toteuttamiseksi, raskaan läpikulkuliikenteen siirtämistä pois keskustan katuverkolta ja liikenneturvallisuuden parantamista henkilöautoilun ja pyöräilyn erottamisella ja paremmalla jäsentämisellä.

Kangasalta tuli kuusi vastausta (38 % vastaajista). Pari vastausta oli selvästi henkilöautomyönteisiä, mutta monessa vastauksessa valiteltiin jopa kunnan taloudellisen tilanteen tiukkuutta syynä kestävän liikkumisen heikolle tukemiselle. Suuremman budjetin turvin vastaajat panostaisivat kävely- ja pyöräilyväylien rakentamiseen sekä keskustan ulkopuolisen joukkoliikenteen tarjonnan parantamiseen. Eräs vastaaja ei pitänyt nykyistä ja edellistä valtuustoa erityisen myönteisenä kestävän kehityksen aatteelle. Toinen taas koki MAL-sopimuksia hyvänä erityisesti seudullisen työmat-

kaliikenteen näkökulmasta. Eräissä vastauksessa koettiin pyöräilyn edistämistoimien keskittyvän väriin asioihin, ja toivottiin nykyisten toimenpiteiden sijaan tärkeimpien puuttuvien pyörätiehankkeiden toteuttamista sekä rautatieliikenteen palauttamista Kangasalan asemalle.

5.4.5. Kuntakohtaiset kysymykset

Kyselytutkimuksen viimeisessä osiossa tiedusteltiin luottamushenkilöiden omaa roolia kunnassa laadituissa kestävän liikkumisen suunnitelmissa, sekä arviota suunnitelmien vaikuttavuudesta kuntien eri toiminnoissa. Kyseiset kestävän liikkumisen suunnitelmat käytiin läpi luvussa 5.1. ja ne ovat:

- Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma (laatimisvuosi 2015)
- Turun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma (2010)
- Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategia (2012)
- Vaasan pyöräilyn kehittämissuunnitelma (2013)
- Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma (2016)
- Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma (2014).

Lisäksi luottamushenkilöiltä kysyttiin yleisesti kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikennettä koskevien suunnitelmien hyväksyttävyydestä poliittisessa päätöksenteossa ja arviota eri kulkutapojen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteutumisesta kuluneen 2012–2016-valtuustokauden aikana. Vastauksissa on huomioitava se, että mukana on myös sellaisten luottamuselinten edustajia, joiden käsiteltävänä kyseiset suunnitelmat eivät ole olleet.

Vastaajilla on voinut olla erityyppisiä rooleja suunnitelmaan liittyen. Vastaaja on voinut olla tietoinen suunnitelman laadinnasta ilman, että hän on osallistunut sen tekemiseen, tai hän on voinut aktiivisesti osallistua suunnitelmaprosessiin. Hän on myös voinut osallistua suunnitelman päätöksentekoon jossain luottamuselimestä. Huonoimmillaan vastaaja kuulee kyseisestä suunnitelmasta vasta sen päätöksentekoprosessin jälkeen tai vasta tämän tutkimuksen myötä.

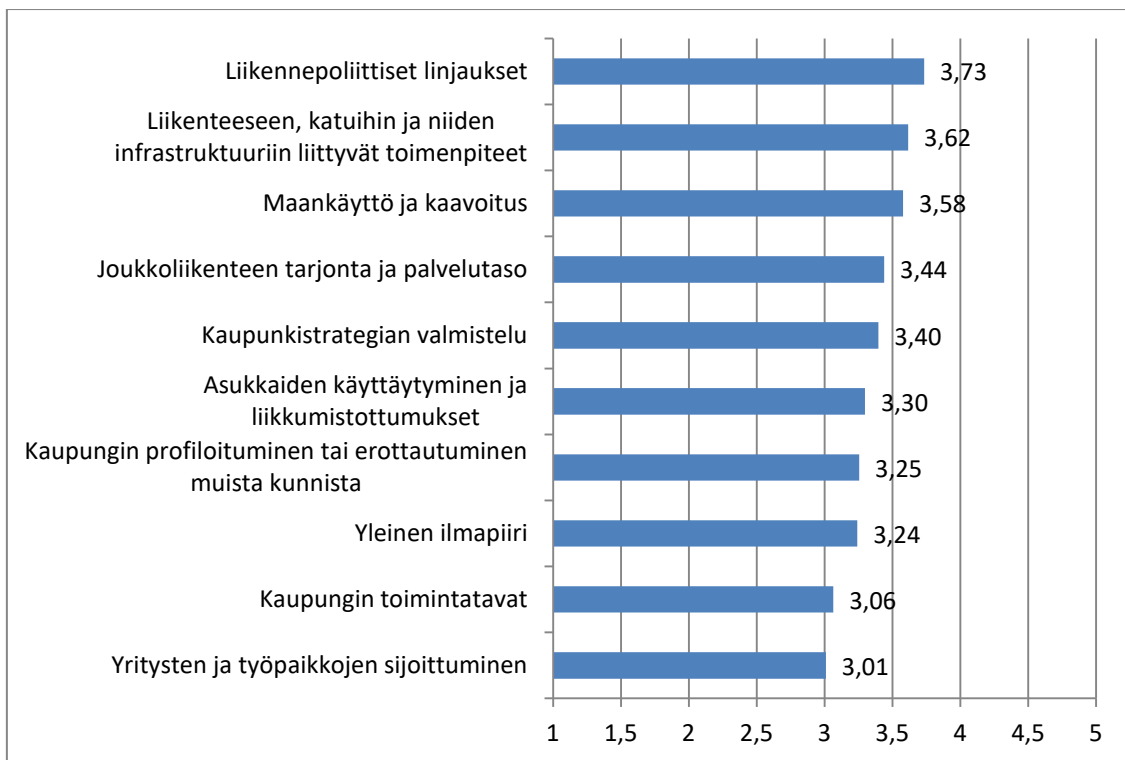
Tietoisuus suunnitelmasta on voinut levitä jo sen laadintaprosessin alkuvaiheessa, jolloin tiedottaminen on ollut onnistunutta, tai se on voinut tulla vasta loppuvaiheessa. Mikäli suunnitteluprosessissa ei ole erityisen vahvasti haluttu osallistaa luottamushenkilöitä tai tiedottaa suunnitelman laadinnasta taikka tieto ei ole vain kulkenut perille saakka, päätöksentekijät saattavat saada tiedon suunnitelmasta vasta sen tultua päätöksentekoprosessiin esimerkiksi asialistamerkintänä. Kaikkiaan 27 henkilöä eli 19 % vastaajista on saanut tiedon suunnitelman laadinnasta jo aikaisessa vaiheessa. Parhaiten tieto on saavuttanut joensuulaiset vastaajat, joista 47 % on tiennyt kävelyn ja pyöräilyn strategiasta hyvissä ajoin. Yleensä ennen päätöksentekoa tieto suunnitelmista on saavuttanut 74 henkilöä eli 52 % vastaajista.

Varsinainen osallistuminen voi tapahtua suunnitelmaa edeltävissä vaiheissa, jolloin luottamushenkilö on voinut olla jopa aloitteellinen suunnitelman aikaan saamiseksi. Hän on myös voinut osallistua laadintaprosessiin sen alussa, lopussa tai koko prosessin ajan. Osallistumisen muotoa ei kyselyssä selvitetty, mutta osallistuminen voi tarkoittaa esimerkiksi kyselyihin vastaamista, ohjausryhmään kuulumista, suunnitelman kommentointia tai osallistumista erilaisiin tilaisuuksiin. Kaikkiaan 30 vastaajaa eli 21 % kaikista vastaajista on ollut jossain roolissa suunnitelman laadinnassa. Yleisintä osallisuus on vasta suunnitelman loppuvaiheessa (13 % vastaajista). Suhteellisesti parhaiten suunnitelman laadintaan on osallistuttu Joensuussa, jossa 40 % vastaajista on ollut jossain roolissa kävelyn ja pyöräilyn strategian laadintaprosessin aikana.

Luottamushenkilöiden joukossa on myös runsaasti henkilöitä, jotka eivät ole kuulleetkaan mainituista kestävästä liikkumisen suunnitelmista. Seitsemän henkilöä on kuullut suunnitelmasta vasta sen jälkeen, kun se on jo hyväksytty jossain luottamuselimessä, ja jopa 21 päättäjää kuuli suunnitelmasta vasta tämän tutkimuksen kautta. Yhteensä siis 28 henkilöä eli 20 % kyselyyn vastanneista ei ole ollut tietoinen suunnitelmasta ennen kuin siitä on jo päätetty, jos sittenkään. Heikoimmin tieto on kulkenut Vaasassa, jossa jopa 24 % vastaajista kuulee pyöräilyn kehittämissuunnitelmasta vasta tämän kyselyn myötä.

Luottamushenkilöiltä kysyttiin, ovatko he osallistuneet kyseisten suunnitelmien päätöksentekoon. 49 vastaajaa (34 %) kertoi osallistuneensa, kun taas 42 henkilöä (29 %) kertoi, että ei ole osallistunut päätöksentekoon. Loput eivät kertoneet osallistumisestaan. Vain kolme vastaajaa ei vastannut koko kysymykseen tai ei halunnut kertoa roolistaan lainkaan. Parhaiten vastaajat ovat osallistuneet päätöksentekoon Rovaniemellä, jossa 55 % vastaajista on ollut mukana päättämässä kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmasta. Vähiten päätöksentekoon on osallistuttu Vaasassa, jossa 79 % vastaajista ei ole ainakaan kertonut olleensa mukana päättämässä pyöräilyn kehittämissuunnitelmasta.

Seuraavaksi kysyttiin kunkin kunnan eri suunnitelmien vaikutusta lukuisiin eri asioihin kunnassa, kuten kunnan toimintatapoihin ja linjauksiin, asukkaiden tai yritysten käyttäytymiseen sekä ilmapiiriin tai maineeseen (kuva 24). Myönteisimmin suunnitelmien nähtiin vaikuttavan liikennepoliittisiin linjauksiin sekä liikenneväylien ja maankäytön suunnitteluun. Vähiten positiivinen vaikutus suunnitelmilla koettiin olevan yritysten ja työpaikkojen sijoittumisen taikka kaupungin toimintatapojen kannalta. Vaikutukset pysyvät kuitenkin koko aineiston tasolla neutraaleina tai positiivisina kaikkien valittujen asioiden suhteen.



Kuva 24. Kuntien kestävän liikkumisen suunnitelmien vaikutukset eri asioihin kunnissa.

Vastaajien arvioimia vaikutuksia kuntatasolla on esitetty taulukoissa 43–44. Erityisen positiivisia vaikutuksia koetaan olevan Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelmalla ja Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmalla kaupunkien liikennepoliittisiin linjauksiin. Joensuun kävelyn ja pyöräilyn strategian koetaan taas vaikuttavan positiivisesti liikenteen väylien ja rakenteiden toteutumiseen. Turussa ja Vaasassa suunnitelmilla koetaan olevan melko neutraali vaikutus, mikä liittyyneen Turun osalta suunnitelman korkeaan ikään ja Vaasan osalta matalaan tietoisuuden tasoon. Negatiivisimmin suunnitelmien uskotaan vaikuttavan työpaikkojen sijoittamiseen Kangasalla, Turussa ja Vaasassa.

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

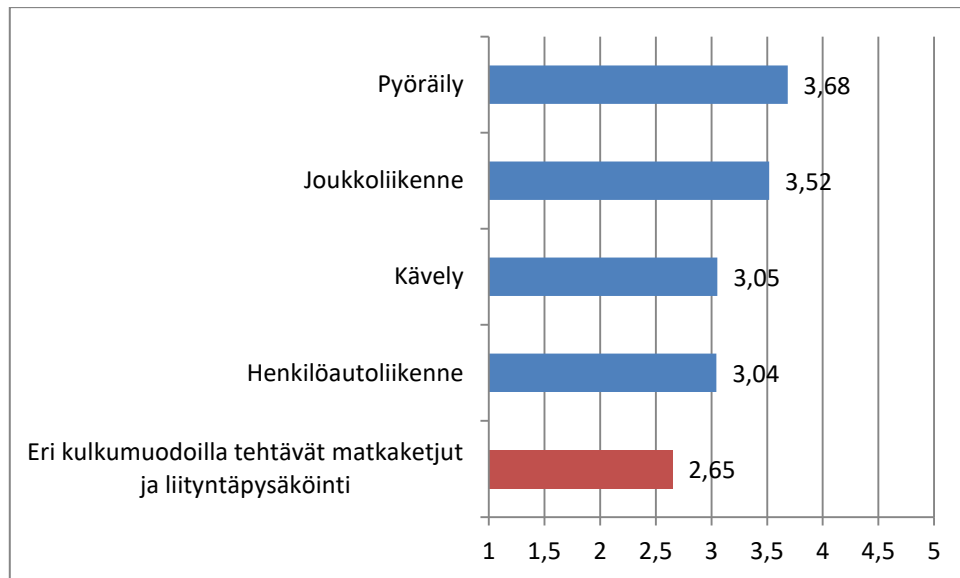
Taulukko 43. Sellaiset asiat tai kokonaisuudet, joihin vastaajat uskovat kunnissa laadittujen kestävän liikkumisen suunnitelmien vaikuttavan positiivisimmin. Keskiarvoltaan 4,00 tai yli olevat ilmiöt on kursivoitu.

Kunta	Ilmiö	Arvo
Helsinki	1. <i>Liikennepoliittiset linjaukset</i>	4,12
	2. Liikenteeseen, katuihin ja niiden infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet	3,85
	3. Kuntastrategian valmistelu	3,78
Turku	1. Liikennepoliittiset linjaukset	3,61
	2. Joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso	3,59
	3. Kuntastrategian valmistelu	3,50
Joensuu	1. <i>Liikenteeseen, katuihin ja niiden infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet</i>	4,00
	2. Liikennepoliittiset linjaukset	3,86
	3. Maankäyttö ja kaavoitus	3,79
Vaasa	1. Maankäyttö ja kaavoitus	3,42
	2. Liikenteeseen, katuihin ja niiden infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet	3,31
	3. Liikennepoliittiset linjaukset	3,24
	3. Joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso	3,24
Rovaniemi	1. <i>Liikennepoliittiset linjaukset</i>	4,00
	2. Liikenteeseen, katuihin ja niiden infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet	3,68
	2. Maankäyttö ja kaavoitus	3,68
Kangasala	1. Maankäyttö ja kaavoitus	3,79
	2. Yleinen ilmapiiri	3,69
	3. Liikennepoliittiset linjaukset	3,57
	3. Liikenteeseen, katuihin ja niiden infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet	3,57

Taulukko 44. Sellaiset asiat tai kokonaisuudet, joihin vastaajat uskovat kunnissa laadittujen kestävän liikkumisen suunnitelmien vaikuttavan negatiivisimmin. Keskiarvoltaan 2,75 tai alle olevat ilmiöt on kursivoitu.

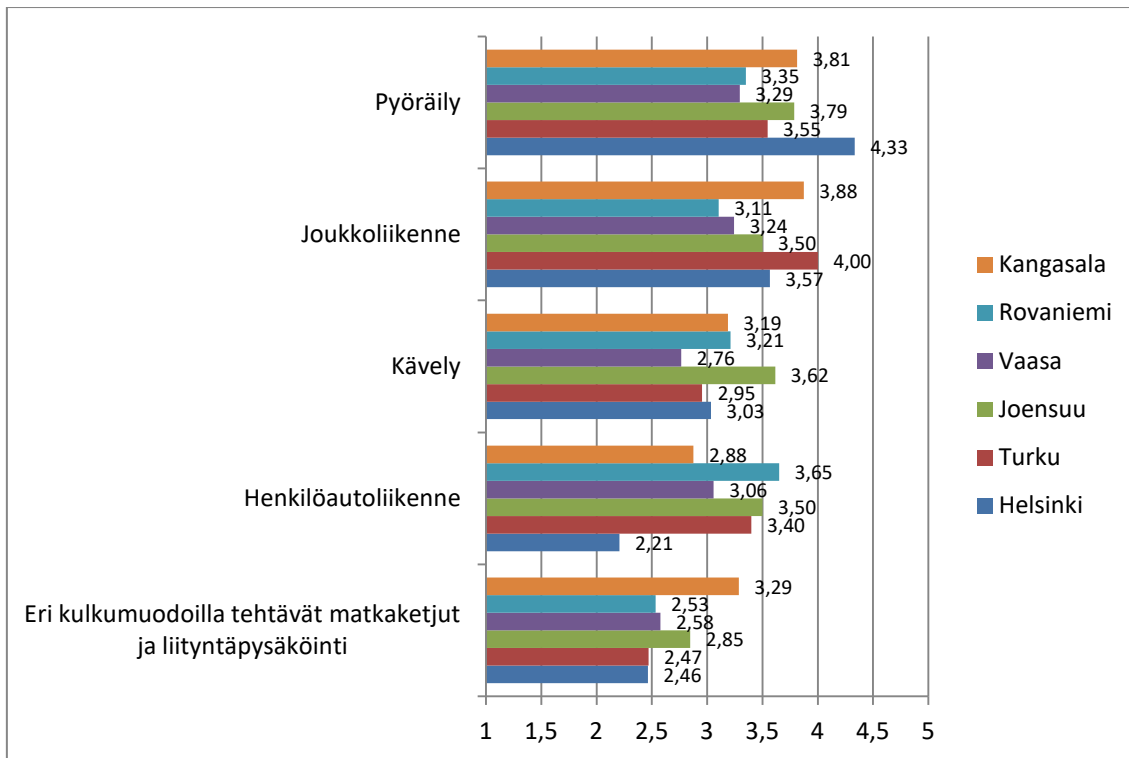
Kunta	Ilmiö	Arvo
Helsinki	1. Yleinen ilmapiiri	3,12
	2. Kunnan toimintatavat	3,25
	3. Aukkaiden käyttäytyminen ja liikkumistottumukset	3,36
Turku	1. <i>Yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen</i>	2,72
	2. Kunnan profiloituminen tai erottuminen muista kunnista	2,88
	3. Kunnan toimintatavat	3,06
Joensuu	1. Yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen	3,08
	2. Joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso	3,29
	3. Kunnan toimintatavat	3,36
Vaasa	1. <i>Yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen</i>	2,73
	2. Kunnan toimintatavat	2,75
	3. Kuntastrategian valmistelu	3,08
Rovaniemi	1. Yleinen ilmapiiri	3,06
	2. Kunnan toimintatavat	3,18
	3. Joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso	3,21
	3. Aukkaiden käyttäytyminen ja liikkumistottumukset	3,21
	3. Yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen	3,21
Kangasala	1. <i>Yritysten ja työpaikkojen sijoittuminen</i>	2,58
	2. Kunnan toimintatavat	2,86
	3. Kuntastrategian valmistelu	3,00

Vastaajat arvioivat kulkumuotojen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteutumista kuluneen 2012–2016-valtuustokauden aikana. Tulokset on esitetty kuvassa 25. Tuloksista on helposti havaittavissa, että ainakin vastaajien näkökulmasta kunnissa edistetään kestäviä kulkutapoja enemmän kuin henkilöautoliikennettä. Erityisen korkealle nousee pyöräilyn osuus valtuustojen toteuttamissa toimenpiteissä. Kävely ja henkilöautoliikenne ovat lähes samoissa, mutta eri kulkumuotojen yhdistämiseen tähtäävät toimenpiteet ovat selvästi jääneet kunnissa vähemmälle.



Kuva 25. Vastaajien näkemys kulkumuotojen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteutumisesta valtuustokaudella 2012–2016.

Kuntatasolla tarkasteltuna (kuva 26) pyöräilyn edistäminen korostuu erityisesti Helsingissä, jossa vastausten keskiarvo on hyvin korkea 4,33. Vähiten pyöräilyyn on panostettu Vaasassa ja Rovaniemellä. Joukkoliikenteen toimenpiteitä taas on edistetty eniten Turussa ja vähiten Rovaniemellä. Kävelyn edistämistä on tehty vastaajien mukaan parhaiten Joensuussa ja heikoiten Vaasassa. Henkilöautoliikennettä on suosittu taas Rovaniemellä, mutta Helsingissä sen on koettu jäävän selvästi vähemmistöön toimenpiteiden osalta. Matkaketjut ja liityntäpysäköinti on huomioitu parhaiten Kangasalla, mutta vähiten Helsingissä ja Turussa.



Kuva 26. Vastaajien näkemys kulkumuotojen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden toteutumisesta kunnittain valtuustokaudella 2012–2016.

Kyselyn lopussa pyydettiin vastaajia myös esittämään omia näkemyksiään siitä, millaisten asioiden he uskovat eniten vaikuttavan kestävästä liikkumisesta edistävien suunnitelmien hyväksyttävyyteen poliittisissa toimielimissä. Vastauksia pyydettiin avoimina vastauksina, jotta näkemyksiä ei rajoitettaisi liikaa. Vastauksia tuli yhteensä 39, eli 27 % vastaajista antoi näkemyksensä. Kommentteja tuli melko tasaisesti kaikista kunnista, tosin Kangasalta tuli vain kolme vastausta. Vastauksista on poimittu tärkeimmät pääkohdat, jotka on luokiteltu taulukon 20 mukaisella jaolla. Pääkohdat on esitetty taulukossa 45.

Eräs helsinkiläinen vastaaja arvioi päätöksenteon olevan vain kokoomuksen ja vihreiden välistä epädemokraattista vaihtokauppaa, jossa liikennejärjestelmän kokonaisuus tai kulkumuotojen tasapuolisuus eivät juuri paina. Rovaniemeläinen päättäjä taas arvioi, että kestävästä liikkumisesta asioita voidaan hyväksyä, mikäli ne eivät haittaa yksityisautoilua. Vaasalainen päättäjä taas totesi lakonisesti, että usein mielipiteet kuullaan mutta niitä ei kuunnella. Moni arvioi henkilöauton edelleen rikkaiden ihmisten symboliksi, jota tietyt henkilöt eivät siitä syystä halua rajoittaa.

Moni vastaaja rummutti päättäjien tiedottamisen, teeman jatkuvan esillä pitämisen tai vahvan medianäkyvyyden vaikuttavan hyväksyttävyyteen. Eräs turkulainen vastaaja taas arvioi kaupungin vetovoimatekijöiden vaikuttavan siihen, millaista yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä halutaan toteuttaa. Kamppailu veronmaksajista ympäruskuntien kanssa saattaa ohjata kaupunkia kaavoittamaan enemmän pientalovaltaisia alueita kuin olisi joukkoliikenteen järjestämisen kannalta kannattavaa. Vastaaja kuitenkin kokee seudullisen yhteistyön joukkoliikenteen järjestämisessä hyväksi

keinoksi kuntien välisen kilpailun kitkemiseksi. Hän piti myös asumismuodon yhteyttä henkilöauton omistamiseen seikkana, jota pitäisi pystyä heikentämään.

Taulukko 45. Asioita, joiden luottamushenkilöt uskovat vaikuttavan eniten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien suunnitelmien hyväksyttävyyteen poliittisessa päätöksenteossa.

Väestö	<ul style="list-style-type: none"> - asukkaiden ja asukas yhdistysten mielipiteet, erityisesti autottomien asukkaiden huomiointi - terveyden ja hyvinvoinnin näkökulmat - ulkopuolisten intressiryhmien paine - yleinen ilmapiiri, trendikkyys - opiskelijoiden suuri määrä väestössä
Elinkeino	<ul style="list-style-type: none"> - elinkeinoelämän kanta
Maankäyttö	<ul style="list-style-type: none"> - yhdyskuntarakenteen muoto - asumismuoto vaikuttaa kulkutapaan - pitkät välimatkat
Liikenne	<ul style="list-style-type: none"> - vaikutukset yksityisautoilulle - asiantuntijoiden näkemykset ja laskelmat - riittävän suuri vaikuttavuus - joukkoliikenteen ja pyöräilyn keskinäinen kilpailu
Politiikka	<ul style="list-style-type: none"> - poliittiset valtasuhteet ja valtuustoryhmien yhteistyökyky - päätöksenteon avoimuus sekä yhteistyö hallinnon ja eri sidosryhmien kanssa - päätöksentekijän oma sosioekonominen status - päätöksentekijän omat liikkumistavat ja asenteet - aktiivinen tiedottaminen ja asioiden esillä pitäminen
Talous	<ul style="list-style-type: none"> - käytettävissä olevan rahan määrä - kustannustehokkuus, syntyvät säästöt - kamppailu asukkaista ja työpaikoista muiden kuntien kanssa
Ympäristö	<ul style="list-style-type: none"> - ympäristöystävällisyys ja ilmastotavoitteisiin sitoutuminen
Muut	<ul style="list-style-type: none"> - saada muutosta tietoisuudesta toimintaan - kansainväliset esimerkit - kunnan imago - tilastotieto

5.5. Tulosten yhteenveto ja kuntakortit

Tutkimus laadittiin kolmen erillisen tutkimusmetodin avulla, jotta tuloksia voitaisiin arvioida mahdollisimman kattavasti eri näkökulmista. Tässä luvussa haastattelu- ja kyselytutkimusten tuloksia arvioidaan kuntakohtaisesti kuntakorteissa (taulukot 46–51). Haastattelututkimuksesta mukaan on valittu pääkohdat kestävän liikkumisen edistämisen perusteluiksi, tärkeimmät esteet ja onnistumiset sekä viranhaltijoiden näkemykset toimenpiteiden monistettavuudesta muualla. Kyselytutkimuksesta mukaan on poimittu muutamia taustatietoja, vastaajien kulkutapojen arvostusta kuvaavat luvut, muutamia liikennepolitiikan ja vuorovaikutuksen kannalta oleellisia lukuja sekä kestävän liikkumisen suunnitelman osallistumisista, vaikuttavuutta ja toteutuneisuutta kuvaavia lukuja. Taustatutkimuksen tulokset löytyvät kokonaisuudessaan liitteestä 2. Kaikki vastaukset perustuvat vastaajien omiin näkemyksiin eikä niitä voi pitää absoluuttisina. Valittuja arvoja on lisäksi verrattu koko aineiston vastaaviin lukuihin. Valitut luvut ovat:

- Taustatiedot (kysymykset 1–3)
 - Vastaajien määrä
 - Alle 40-vuotiaiden osuus vastaajista
 - Yli 60-vuotiaiden osuus vastaajista
 - Miesten osuus vastaajista
 - Naisten osuus vastaajista
 - Kunnanvaltuutettujen osuus vastaajista
- Arvomaailma (kysymys 7, asteikko 1–5)
 - Vastaajien näkemykset kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä autoliikenteen kehittämisen tärkeydestä
- Liikennepoliittikka (kysymykset 10 ja 12, asteikko 1–5)
 - Liikennepoliittikan oikeasuuntaisuus
 - Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisen vastaaminen tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin
 - Kunnan liikennepoliittikka perustuminen kunnan strategiaan linjauksiin
 - Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn tai joukkoliikenteen edellytyksiin
 - Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn tai joukkoliikenteen edellytyksiin
 - Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn tai joukkoliikenteen edellytyksiin
- Kestävän liikkumisen suunnitelmaan liittyvät kohdat (kysymykset 10–19)
 - Suunnitelman laadintaan osallistuneiden vastaajien osuus
 - Suunnitelmasta ennen päätöksentekoa tietoisien vastaajien osuus
 - Suunnitelman vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin (asteikko 1–5)
 - Kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella 2012–2017.

Taulukko 46. Helsingin kuntakortti

Haastattelututkimus		
Kestävän liikkumisen perustelut		
Toteutetaan strategiaa		
Edistetään sujuvaa arkea		
Edistetään elinvoimaista kaupunkia		
Tilankäytön vaatimukset lisääntyvät		
Esteet		
Resurssien puute		
Tila on rajallista		
Ajankäyttö menee suunnittelun sijasta perusteluihin		
Vaikutukset näkyvät tulevaisuudessa mutta kustannukset heti		
Vastustus herää vasta priorisointivaiheessa		
Onnistumiset		
Pitkäjänteinen joukkoliikennepoliittikka on tuonut tunnustusta		
Vahva poliittinen tahto edistää kestävästä liikkumista		
Suuret hankkeet		
Monistettavuus		
Strateginen ohjelma on välttämätön		
Täytäntöönpanokyky ja osaava työvoima		
Uskottava perustelu asukkaille		
Kyselytutkimus	Kunta	Kaikki
Taustatiedot		
Vastaajien määrä	31	143
Alle 40-vuotiaiden / yli 60-vuotiaiden osuus	26 / 42 %	24 / 43 %
Miesten / naisten osuus	52 / 48 %	53 / 44 %
Kunnanvaltuutettujen osuus	55 %	67 %
Ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä kyllä / ei	32 / 68 %	27 / 70 %
Arvomaailma		
Kävelyn kehittämisen tärkeys	4,47	4,09
Pyöräilyn kehittämisen tärkeys	3,97	4,39
Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeys	4,28	4,32
Autoliikenteen kehittämisen tärkeys	3,27	3,25
Liikennepoliittikka		
Liikennepoliittikka on oikeansuuntaista	3,06	3,32
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,48	3,48
Liikennepoliittikka perustuu kunnan strategisiin linjauksiin	3,57	3,58
Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,33 / 3,50	3,36 / 3,38
Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,62 / 3,65	3,61 / 3,51
Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,11 / 3,54	3,20 / 3,33
Kestävän liikkumisen suunnitelma		
Osallistuminen / ennakkotieto suunnitelmasta	16 / 55 %	21 / 52 %
Vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin	4,12	3,73
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella	3,64	3,42

Taulukko 47. Turun kuntakortti

Haastattelututkimus		
Kestävän liikkumisen perustelut		
Osa ilmastonmuutoksen ehkäisemistä		
Kaupungin kasvutavoitteet tukeutuvat kaupunkirakenteen eheytymiseen, mikä ei voi tapahtua henkilöautoliikenteen turvin		
Esteet		
Resurssien puute on hidaste		
Ei juuri esteitä		
Yksittäisiä hankkeita saatetaan vastustaa		
Onnistumiset		
Poliittinen hyväksyntä liikenteen ja maankäytön linjauksille		
Kestävän liikkumisen edistäminen on integroitu kaupungin strategiaan		
Toimintaympäristön ja asenteiden muutos yhtä aikaa ylimmän johdon vision ja tahtotilan kanssa		
Monistettavuus		
Pilottihankkeet		
Sähköbussiliikenne ja uudet digitaaliset palvelut		
Sitran ja Tekesin läsnäolo hankkeissa		
Kyselytutkimus	Kunta	Kaikki
Taustatiedot		
Vastaajien määrä	25	143
Alle 40-vuotiaiden / yli 60-vuotiaiden osuus	42 / 33 %	24 / 43 %
Miesten / naisten osuus	40 / 52 %	53 / 44 %
Kunnanvaltuutettujen osuus	55 %	67 %
Ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä kyllä / ei	40 / 56 %	27 / 70 %
Arvomaailma		
Kävelyn kehittämisen tärkeys	4,08	4,09
Pyöräilyn kehittämisen tärkeys	4,60	4,39
Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeys	4,38	4,32
Autoliikenteen kehittämisen tärkeys	2,96	3,25
Liikennepolitiikka		
Liikennepolitiikka on oikeansuuntaista	3,46	3,32
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,16	3,48
Liikennepolitiikka perustuu kunnan strategisiin linjauksiin	3,60	3,58
Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,14 / 3,27	3,36 / 3,38
Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,50 / 3,50	3,61 / 3,51
Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,10 / 3,24	3,20 / 3,33
Kestävän liikkumisen suunnitelma		
Osallistuminen / ennakkotieto suunnitelmasta	24 / 28 %	21 / 52 %
Vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin	3,61	3,73
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella	3,50	3,42

Taulukko 48. Joensuun kuntakortti

Haastattelututkimus		
Kestävän liikkumisen perustelut		
Päätöksentekijät ovat tunnistaneeet kestävän liikkumisen hyödyt		
Ilmastopoliittiset maakunnan tason tavoitteet		
Kaupunkikeskustaa halutaan kehittää		
Perheiden kakkosautot ovat kuluerä, joka voitaisiin käyttää myös muihin palveluihin		
Esteet		
Resurssien puute erityisesti liikkumisen ohjauksessa		
Toimenpideohjelmat toteutuvat hitaasti		
Vaikeus kertoa ymmärrettävästi, miten suunnitelmat huomioivat muuttuvan maailman		
Onnistumiset		
Systemaattinen kehittäminen ja asioiden pitäminen esillä		
Positiivisesti suhtautuvat päätöksentekijät		
Myönteinen asenneilmapiiri		
Strategiset ohjelmat		
Monistettavuus		
Suunnittelijan on itse uskottava kestävään liikkumiseen		
Toimenpiteitä on sovellettava omiin olosuhteisiin		
Oppia kannattaa hakea muualta		
Kyselytutkimus	Kunta	Kaikki
Taustatiedot		
Vastaajien määrä	15	143
Alle 40-vuotiaiden / yli 60-vuotiaiden osuus	14 / 50 %	24 / 43 %
Miesten / naisten osuus	47 / 47 %	53 / 44 %
Kunnanvaltuutettujen osuus	87 %	67 %
Ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä kyllä / ei	21 / 73 %	27 / 70 %
Arvomaailma		
Kävelyn kehittämisen tärkeys	4,07	4,09
Pyöräilyn kehittämisen tärkeys	4,53	4,39
Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeys	4,31	4,32
Autoliikenteen kehittämisen tärkeys	3,07	3,25
Liikennepolitiikka		
Liikennepolitiikka on oikeansuuntaista	3,53	3,32
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,87	3,48
Liikennepolitiikka perustuu kunnan strategiaan linjauksiin	3,80	3,58
Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,67 / 3,43	3,36 / 3,38
Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	4,00 / 3,75	3,61 / 3,51
Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,60 / 3,46	3,20 / 3,33
Kestävän liikkumisen suunnitelma		
Osallistuminen / ennakkotieto suunnitelmasta	40 / 60 %	21 / 52 %
Vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin	3,86	3,73
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella	3,63	3,42

Taulukko 49. Vaasan kuntakortti

Haastattelututkimus		
Kestävän liikkumisen perustelut		
Asukkaiden onnellisuus ja terveys		
Ilmastonmuutoksen hillintä		
Noudattaa kaupungin strategiaa		
Kasvattaa elinvoimaa		
Esteet		
Mukavuudenhalu ja juurtuneet asenteet		
Taloudellinen tilanne		
Tilakysymys keskustan katuverkolla		
Kestävän liikkumisen markkinoinnin puute		
Onnistumiset		
Biokaasuhanke bussien ja myöhemmin henkilöautojen käyttövoimaksi		
Vaasa–Seinäjoki-ratayhteyden sähköistäminen kuntien ennakorahoituksella		
Reunakivien madaltamisen sisällyttäminen suunnittelunormiin		
Kampuslinjan toteuttaminen yhteistyössä kaupungin ja yliopiston kanssa		
Monistettavuus		
Biokaasuhanke isoissa kaupungeissa		
Kaupunginstrategiat tai ilmasto-ohjelmat eivät riitä, tarvitaan liikkumisen ohjelma		
Tiivis vuoropuhelu, toimintatapojen paikallinen soveltaminen		
Kyselytutkimus	Kunta	Kaikki
Taustatiedot		
Vastaajien määrä	34	143
Alle 40-vuotiaiden / yli 60-vuotiaiden osuus	24 / 47 %	24 / 43 %
Miesten / naisten osuus	50 / 50 %	53 / 44 %
Kunnanvaltuutettujen osuus	65 %	67 %
Ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä kyllä / ei	21 / 76 %	27 / 70 %
Arvomaailma		
Kävelyn kehittämisen tärkeys	3,79	4,09
Pyöräilyn kehittämisen tärkeys	4,26	4,39
Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeys	4,16	4,32
Autoliikenteen kehittämisen tärkeys	3,18	3,25
Liikennepolitiikka		
Liikennepolitiikka on oikeansuuntaista	3,09	3,32
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	2,94	3,48
Liikennepolitiikka perustuu kunnan strategisiin linjauksiin	3,53	3,58
Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,06 / 3,27	3,36 / 3,38
Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,32 / 3,17	3,61 / 3,51
Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	2,85 / 3,10	3,20 / 3,33
Kestävän liikkumisen suunnitelma		
Osallistuminen / ennakkotieto suunnitelmasta	18 / 50 %	21 / 52 %
Vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin	3,24	3,73
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella	3,10	3,42

Taulukko 50. Rovaniemen kuntakortti

Haastattelututkimus		
Kestävän liikkumisen perustelut		
Tiivis yhdyskuntarakenne		
Toteuttaa kaupunkistrategiaa, ilmastostrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa		
Poliittista tahtotilaa löytyy		
Kävely ja pyöräily edistävät terveyttä ja tuottavat rahallista hyötyä		
Esteet		
Henkilöautokeskeinen elämäntapa		
Kaupungin ja ELY-keskuksen resurssien puute		
Vastustus herää vasta hyvin myöhään suunnitteluprosessissa tai toteutuksessa		
Prosessit ovat hitaita		
Onnistumiset		
On ymmärretty kestävän liikkumisen tärkeys kaupunkiympäristössä		
Tavoitteet on pidetty korkealla mutta ratkaisut maanläheisinä		
Osa kouluista viestii kävelyn ja pyöräilyn puolesta omatoimisesti		
Monistettavuus		
Ei pidä monistaa vaan soveltaa omiin olosuhteisiin		
Kokonaisuutta pitää johtaa strategiseen suunnitteluun pohjaten		
Kaupunkien keskeinen yhteydenpito on tärkeää		
Kyselytutkimus	Kunta	Kaikki
Taustatiedot		
Vastaajien määrä	22	143
Alle 40-vuotiaiden / yli 60-vuotiaiden osuus	15 / 50 %	24 / 43 %
Miesten / naisten osuus	68 / 27 %	53 / 44 %
Kunnanvaltuutettujen osuus	64 %	67 %
Ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä kyllä / ei	24 / 76 %	27 / 70 %
Arvomaailma		
Kävelyn kehittämisen tärkeys	4,24	4,09
Pyöräilyn kehittämisen tärkeys	4,48	4,39
Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeys	4,60	4,32
Autoliikenteen kehittämisen tärkeys	3,90	3,25
Liikennepoliitiikka		
Liikennepoliitiikka on oikeansuuntaista	3,25	3,32
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,80	3,48
Liikennepoliitiikka perustuu kunnan strategiaan linjauksiin	3,43	3,58
Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,38 / 3,14	3,36 / 3,38
Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,44 / 3,44	3,61 / 3,51
Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,00 / 3,05	3,20 / 3,33
Kestävän liikkumisen suunnitelma		
Osallistuminen / ennakkotieto suunnitelmasta	18 / 73 %	21 / 52 %
Vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin	4,00	3,73
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella	3,22	3,42

Taulukko 51. Kangasalan kuntakortti

Haastattelututkimus		
Kestävän liikkumisen perustelut		
Asukkaiden terveysvaikutukset		
Kaupunkitilan käyttäminen ihmiskeskeisesti		
Ruuhkien ja päästöjen vähentäminen, energian säästö		
Ihmisten väliset sosiaaliset kontaktit lisääntyvät		
Esteet		
Aluepoliittiset päämäärät johtavat ratkaisuihin, joilla ei riitä käyttäjiä		
Pitkät etäisyydet johtavat auton käyttöön		
Rahoitusta myönnetään pääasiassa autoilun hankkeisiin		
Rakennetuissa väylissä on laatuongelmia		
Onnistumiset		
Tampereen kaupunkiseudun vahva tuki ja tavoitteiden seuranta		
MAL-rahoitus ja liikkumisen ohjauksen valtionavustus		
Tuki kunnan johdolta on tärkeää		
Monistettavuus		
Seutuyhteistyön edistäminen aina kun mahdollista		
Kunnallinen edistämishjelma, joka on selkeä, yksinkertainen ja tavoitteellinen ja jossa on oikeat painotukset ja nimetyt edistäjät		
Kyselytutkimus	Kunta	Kaikki
Taustatiedot		
Vastaajien määrä	16	143
Alle 40-vuotiaiden / yli 60-vuotiaiden osuus	19 / 38 %	24 / 43 %
Miesten / naisten osuus	69 / 31 %	53 / 44 %
Kunnanvaltuutettujen osuus	94 %	67 %
Ensimmäistä kertaa luottamushenkilönä kyllä / ei	25 / 75 %	27 / 70 %
Arvomaailma		
Kävelyn kehittämisen tärkeys	3,88	4,09
Pyöräilyn kehittämisen tärkeys	4,50	4,39
Joukkoliikenteen kehittämisen tärkeys	4,17	4,32
Autoliikenteen kehittämisen tärkeys	3,13	3,25
Liikennepolitiikka		
Liikennepolitiikka on oikeansuuntaista	3,53	3,32
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittäminen vastaa hyvin tunnistettuihin liikenteeseen liittyviin ongelmiin	3,63	3,48
Liikennepolitiikka perustuu kunnan strategiaan linjauksiin	3,56	3,58
Poliittisten päätöksentekijöiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,57 / 3,64	3,36 / 3,38
Liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,75 / 3,53	3,61 / 3,51
Asukkaiden asenteiden ja toiminnan vaikutus kävelyn ja pyöräilyn / joukkoliikenteen edellytyksiin	3,53 / 3,57	3,20 / 3,33
Kestävän liikkumisen suunnitelma		
Osallistuminen / ennakkotieto suunnitelmasta	19 / 50 %	21 / 52 %
Vaikuttavuus liikennepoliittisiin linjauksiin	3,57	3,73
Kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistävien toimenpiteiden toteutuminen valtuustokaudella	3,63	3,42

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1. Yhteenveto toteutetusta tutkimuksesta

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää kunnissa tehtävän kestävän liikkumisen edistämistyön roolia kuntien poliittisessa päätöksenteossa, jota varten tutkimuksessa keskityttiin kolmeen tutkimuskysymykseen:

1. Millaisia kestävään liikkumiseen liittyviä tai keskittyviä suunnitelmia kunnissa tehdään?
2. Millaista vuoropuhelua kestävästä liikkumisesta käydään kuntien luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja sidosryhmien kesken?
3. Mitkä tekijät vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti kestäväan liikkumisen suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen?

Ensimmäiseen tutkimuskysymykseen etsittiin vastauksia kuntien suunnitelmakenttää läpi käymällä. Toiseen ja kolmanteen tutkimuskysymykseen etsittiin vastauksia tapaustutkimuksen keinoin tutkimalla kestäväan liikkumisen merkitystä kuuden valitun kunnan viranhaltijahallinnoille ja poliittisille päätöksentekijöille. Tapauskohteiksi valittuihin kuntiin tehtiin kolmiosainen empiirinen tutkimus. Ensimmäiseksi tutkittiin kuntien tilastollisia taustamuuttujia, jotka kuvaavat väestöä, työllisyyttä, maankäyttöä, liikennettä, poliittisia valtasuhteita, taloutta ja ympäristöä. Muuttujat on valittu siten, että niillä voidaan kokea olevan merkitystä kestäväan liikkumisen edistämistarpeisiin kunnissa. Lisäksi muuttujat valittiin siten, että ne ovat saatavissa riittävän luotettavasti kaikista Manner-Suomen kunnista. Taus-tutkimuksen tarkoituksena ei ollut kuitenkaan tutkia kuntien mahdollisuuksia tai edellytyksiä kestäväan liikkumisen edistämiseen, vaan sitä käytetään ainoastaan antamaan luotettavaa taustatietoa viranhaltijoiden ja poliitikoiden näkemyksille.

Haastattelututkimuksessa haastateltiin kasvotusten kuntien johtavia viranhaltijoita, joiden tehtäviin kuuluu kestäväan liikkumisen edistäminen. Suurin osa haastatelluista on ollut merkittävässä roolissa myös kuntansa kestäväan liikkumisen edistämisohjelman laadinnassa. Haastattelulla selvitettiin viranhaltijoiden näkemyksiä kestävästä liikkumisesta, perusteita ja keinoja edistää sitä kunnassaan, vuoropuhelun ja osallistumisen laatua sekä erityisiä esteitä tai onnistumisia kestäväan liikkumisen edistämässä. Haastattelu valittiin tutkimusmetodiksi siksi, että sen avulla saadaan esiin kuntien yksilöllisiä eroja ja tarpeita.

Haastatteluiden jälkeen kuntien luottamushenkilöille toteutettiin kyselytutkimus. Kysely toteutettiin sähköisesti ja siihen kutsuttiin vastaamaan kaikki tapauskuntien kunnanvaltuutetut sekä lukuisia muita luottamushenkilöitä. Kyselytutkimus valittiin, koska se on tehokkain keino suurten vastaajamäärien kanssa. Kyselyllä selvitettiin vastaajien taustatiedot, arvo-maailmaa eri liikkumismuotojen suhteen, liikennepoliittisia näkemyksiä sekä omaa roolia kuntaan laaditun kestäväan liikkumisen suunnitelman laadinnassa sekä näkemyksiä suunnitelman vaikuttavuudesta.

Työn teoreettisessa viitekehyksessä käytiin läpi kuntien hallinnollista ja poliittista organisaatiota, kuntien päätöksenteon eri näkökulmia kuten kuntalaisten osallistumista, intressiryhmiä ja mediaa, sekä valikoituja poliittisen päätöksenteon teorioita, joilla voi olettaa olevan merkitystä kuntien liikennepoliitikalle. Tutkimuksessa on hyödynnetty seuraavaa viittä poliittisen päätöksenteon rakenteita käsittelevää teoriaa, joista erityisesti kolme ensimmäistä soveltui kyselytutkimuksen arviointiin:

1. Jaksottaisen tasapainon malli
2. Polkuriippuvuus
3. Moniulottuvuuskehys
4. Koalitiot politiikan tekijöinä
5. Poliitiikan muutoksen tarina.

6.2. Vastaukset tutkimuskysymyksiin

6.2.1. Ensimmäinen tutkimuskysymys

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen avulla haluttiin selvittää, millaisia kestävään liikkumiseen liittyviä tai keskittyviä suunnitelmia kunnissa tehdään. Kysymystä varten määriteltiin 'kestävä liikkuminen' pääasiassa Motivan määritelmän perusteella kulkutavoiksi, jotka ovat ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia sekä myös taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä kohentavia. Suunnitelmakenttä lähestyttiin tarkastelemalla erilaisia suunnitelmia, joita kunnissa ja ELY-keskuksissa on tehty. Kestävän liikkumisen suunnitelmiksi laskettiin sellaiset suunnitelmat, katsaukset, ohjelmat ja strategiat, jotka keskittyvät kestäviin kulkutapoihin tai joissa niillä on merkittävä rooli. Suunnitelmakenttä on hyvin kirjava eikä tutkimuksessa käytetty luokittelu kata aukottomasti jokaista suunnitelmaa.

Yleisimpiä kestävään liikkumisen suunnitelmia ovat liikennejärjestelmäsuunnitelmat, liikenneturvallisuussuunnitelmat, kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmat, joukkoliikenteen suunnitelmat ja maankäytön suunnitelmat. Näiden ominaisuuksia on avattu taulukossa 16. Lisäksi joissain kunnissa on laadittu erityisesti kestävään liikkumiseen tukeutuvia strategisia suunnitelmia, joilla on paljon yhtymäkohtia liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Lähes kaikissa kunnissa laaditaan myös erilaisia yhdyskuntateknisiä suunnitelmia, kuten katu-, liikenne- tai rakennussuunnitelmat, jotka ovat luonteeltaan operatiivisia ja keskittyvät tiettyihin fyysisiin kohteisiin tai niiden osiin. Maankäytön suunnitelmat voivat olla luonteeltaan strategisia ja tulevaisuusorientoituneita kuten yleiskaavat tai teknisluonteisia, kuten osa asemakaavoista.

Varsinaisesti liikenteeseen tai maankäyttöön liittyvien suunnitelmien lisäksi kunnista löytyy paljon muitakin suunnitelmia, joilla voi olla merkittävä rooli kestävään liikkumisen kannalta. Tärkeimpiä tällaisia suunnitelmia ovat kuntastrategia, talousarvio ja hyvinvointikertomus, joiden lisäksi laaditaan tiettyihin teemoihin tai ikäryhmiin keskittyviä ohjelmia, toimialojen toimintasuunnitelmia ynnä muita dokumentteja, joissa liikenne ja liikkuminen ovat vain eräitä osatekijöitä. Sekä yhdyskuntatekniset että

muut kuntien suunnitelmat on jätetty tämän työn ulkopuolelle, sillä ne eivät yleensä keskity pääsääntöisesti kestävään liikkumiseen tai sen olosuhteisiin.

6.2.2. Toinen tutkimuskysymys

Toisessa tutkimuskysymyksessä selvitettiin empiirisen tapaustutkimuksen keinoin, millaista vuoropuhelua kestävästä liikkumisesta käydään kuntien luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja sidosryhmien kesken. Tapaustutkimukselle tyypilliseen tapaan vastauksia saatiin lähinnä tapauskohteiksi valittujen kuntien osalta. Vuoropuhelua selvitettiin pääasiassa haastattelututkimuksen keinoin kuntien viranhaltijoilta, mutta myös päätöksentekijöiden kyselyn avulla. Haastateltavilta tiedusteltiin, ketkä henkilöt tai tahot osallistuvat kestävään liikkumisen edistämiseen ja mikä on heidän roolinsa siinä. Pääasiallisesti kestävään liikkumisen kilpailukykyä kunnissa edistävät teknisen toimialan edustajat, mutta joissain kunnissa on myös erilaisia poikkialueellisia työryhmiä (esimerkiksi liikenneturvallisuustyöryhmä), joissa on edustajia laajasti eri toimialoilta sekä toisinaan myös yhdistys- ja yrityssektorilta.

Asukkaiden rooli koettiin kestävään liikkumisen edistämässä melko pieneksi, vaikka asukkaat tunnustettiin lopulta niiksi, jotka joko valitsevat tai eivät valitse kestäväää liikkumistapaa omilla matkoillaan ja siten vaikuttavat koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Asukkaiden osallisuus on suurimmillaan erityisen kiinnostavien tai suurten hankkeiden kohdalla, sekä toisaalta lakisäätöissä kaavoitusprosesseissa. Median rooli nähtiin erittäin tärkeänä lähinnä tiedonvälityksen näkökulmasta, mutta samalla toivottiin, että media olisi kiinnostuneempi strategisista linjauksista eikä keskittyisi pelkästään yksittäisiin kohteisiin tai muutoksiin. Haastateltavat halusivat siirtyä kärjistävästä ja yksinkertaistavasta keskustelutavasta kohti avoimempaa, epävirallisempaa ja rennompaa keskustelukulttuuria. Sosiaalinen media koettiin yhä tärkeämpänä kommunikointivälineenä, jonka käytön potentiaalia tai riskejä viranhaltijat eivät kuitenkaan vielä kovin hyvin tunteet.

Toinen merkittävä sidosryhmä ovat päätöksentekijät eli kuntien valtuutetut ja muut luottamushenkilöt. Haastateltavat näkivät luottamushenkilöiden roolin nimenomaan päätöksiä tekevänä, eli he määrittävät, millaiset linjaukset kunnilla on kestävään liikkumisen asioihin. Varsinainen osallisuus tai vuoropuhelu ei luottamushenkilöiden kanssa ole ollut erityisen voimakasta, paitsi tietyissä yksittäisissä hankkeissa. Luottamushenkilöiltä itseltään kysyttiin heidän omaa osallisuuttaan kunnassa laadittuihin, kyselyssä erikseen nimettyihin kestävään liikkumisen suunnitelmiin. Suurin osa vastaajista ei ollut tietoisia suunnitelmista ainakaan aikaisessa vaiheessa sen laadintaa, mutta ennen päätöksentekoprosessia tietoisia olivat jo hieman yli puolet vastaajista. Suunnitelmien laadintaan ei osallistunut kuin noin viidennes vastaajista, pääasiassa suunnitelmaprosessin loppuvaiheessa. Päätöksentekoon osallistui noin kolmannes vastaajista. Luvuissa on huomiotava kyselyn kohdentaminen laajasti myös sellaisille lautakuntaedustajille, joille suunnitelmat eivät ole tulleet virallisen päätöksentekoprosessin kautta missään vaiheessa vastaan. Kuitenkin vuoropuhelu suunnitelmista vi-

ranhaltijoiden ja päätöksentekijöiden välillä on selvästi ollut väisua ja painottunut pääasiassa päätöksentekohetkeen.

Muita esiin nousseita sidosryhmiä olivat valtio, seudulliset toimijat ja yritykset. Valtion rooli koettiin hyvin pieneksi kestävän liikkumisen näkökulmasta erityisesti resurssien vähyden vuoksi. Valtion positiivisimpina puolina nähtiin kuitenkin MAL-rahoitus sekä liikkumisen ohjauksen valtionavustus. Vuoropuhelu valtion kanssa keskittyy yleensä valtion liikenneväyliä koskeviin parannushankkeisiin tai toiveisiin sellaisista sekä liikenejärjestelmäryhmän toimintaan. Seudullisiksi toimijoiksi tunnistettiin Helsingin kohdalla Helsingin seudun liikenne HSL, Turun kohdalla Turun joukkoliikenne Föli sekä Kangasalan kohdalla Tampereen kaupunkiseutu. Erityisesti Tampereen kaupunkiseutu sai kehuja suuresta merkityksestään auttamalla keskusteluyhteyden rakentamisessa kestävän liikkumisen asioiden osalta niin Tampereen kuin kehyskuntienkin kesken. Luottamushenkilöt taas kokivat erityisesti Fölin vaikutuksen positiivisena seudun kuntien välisen yhteistyön rakentajana.

Yritykset tai elinkeinoelämä nousivat muutamalla tavalla esiin. Toisaalta yrityksillä on oma yhteiskuntavastuunsa, mutta samalla ne eivät useinkaan halua luopua saavutetuista eduista kuten pysäköintipaikoista tai henkilöautoyhteyksistä. Vuoropuhelua yritysten kanssa on erityisesti silloin, kun tehdään suunnitelmaa joka vaikuttaisi yrityksen lähiympäristöön merkittävästi. Tällöin perusteluviestintä vie aikaa huomattavan paljon. Yleisen tason keskusteluun yritysten edustajat osallistuvat harvoin, vaikka tällaista vuoropuhelua haastateltavat taas toivoivat enemmän. Toisaalta yritysmaailma on hyvin laaja, ja yritysten tarpeet ja toiveet ovat hyvin erilaisia. Luottamushenkilöt kokivat kuitenkin yleisesti ottaen, ettei kestävän liikkumisen suunnitelmilla ole kunnissa merkitystä yritysten sijoittumisen kannalta.

Haastateltavilta saatu pääviesti oli, että vuoropuhelua ei ole riittävästi mutta samalla siihen käytettävä aika on rajallista. Vapaamuotoista vuoropuhelua toivottiin nykyistä enemmän, sillä yksittäisiin hankkeisiin tai toimenpiteisiin liittyvät muistutukset tai lausunnot eivät kerro ilmapiiristä yleisesti kestävän liikkumisen edistämiseen liittyen. Erilaisia sidosryhmiä on kuitenkin hyvin paljon ja kullakin on erilaisia intressejä, tarpeita ja näkemyksiä. Viranhaltijoiden vaikea tehtävä on pystyä keskustelemaan riittävästi heidän kanssaan. Toisaalta liiallinen yhden aiheen korostaminen voi johtaa myös vastareaktioon.

6.2.3. Kolmas tutkimuskysymys

Kolmannessa kysymyksessä haluttiin selvittää niitä erilaisia tekijöitä, jotka kuntien viranhaltijoiden ja päätöksentekijöiden mielestä vaikuttavat positiivisesti tai negatiivisesti kestävän liikkumisen suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen. Kysymystä voidaan ajatella myös laajemmin sellaisina asioina, joilla koetaan olevan positiivista tai negatiivista vaikutusta kestävään liikkumiseen tai sen olosuhteisiin kunnissa, mikä osaltaan heijastuu myös päätöksentekoon. Vastauksia haettiin toisen tutkimuskysymyksen tavoin tapaustutkimuksen haastatteluilla ja kyselyillä. Haastateltavilta ky-

syttiin sellaisia asioita, jotka koetaan esteiksi tai onnistumisiksi kestävän liikkumisen edistämistyössä. Kyselyissä taas asiaa lähestyttiin eri tavoin. Päätöksentekijöille esitettiin erilaisia väitteitä kuntien liikennepoliitikasta ja nykyisistä olosuhteista tai ominaisuuksista sekä tulevista tai käynnissä olevista globaaleista ilmiöistä, joiden vaikutusta kestävän liikkumisen toimintaedellytyksiin heitä pyydettiin arvioimaan.

Viranhaltijat kokivat kestävän liikkumisen edistämistavoitteiden sisällyttämisen osaksi kunnan strategiaa suurimpana onnistumisena ja myös tehokkaimpana tapana saada päätöksentekijät sitoutumaan edistämistyöhön. Myös erilliset kestävän liikkumisen suunnitelmat koettiin pääsääntöisesti erittäin positiivisina, koska ne ohjaavat suunnittelun ja toteutuksen alempia tasoja. Strateginen selkänöja koettiin vahvimmaksi apuvälineeksi, jolla asioiden edistäminen suuressa mittakaavassa on mahdollista. Strategisten linjausten hyväksyminen kuitenkin edellyttää kunnista asiantuntevaa ja osaavaa henkilöstöä, jotka ovat pitkäjänteisesti ja systemaattisesti edistäneet kestävää liikkumista. Haastateltavat uskoivat myös, että kunnan ylimmän virkamiesjohdon tulee pystyä tunnistamaan toimintaympäristön muutoksia ja reagoida niihin ennalta.

Usein esiin nostettiin erilaisia kestävien kulkutapojen toimintaedellytyksiä tehostavia yksittäisiä hankkeita, jotka koettiin erittäin positiivisesti. Tällaisia hankkeita ovat muun muassa Helsingin baanaverkosto, Turun sähköbussit sekä Vaasaan vievän rautatieyhteyden sähköistäminen. Tällaisten toimenpiteiden toteuttaminen tai suunnittelemisen aloittaminen ei olisi mahdollista ilman riittävän yksimielistä näkemystä kestävän liikkumisen tarpeellisuudesta. Voidaan siis sanoa, että strateginen ohjelma helpottaa mittavienkin, kestävän liikkumisen toimintaedellytyksiä parantavien hankkeiden toteutumista. Onnistuneet hankkeet taas johtavat poliittisen ohjelman ja sitä tukevan yleisen mielikuvan vankistumiseen, mikä synnyttää positiivista kierrettä.

Varsinaisia esteitä viranhaltijat eivät nostaneet esiin, mutta kestävän liikkumisen edistämistä eniten hidastavaksi tekijäksi haastateltavat nostivat taloudellisten ja henkilöresurssien puutteen. Haastateltavat toivoivat saavansa enemmän ja nopeammin asioita aikaan, mutta kuntien taloudelliset tilanteet eivät mahdollista kaikkea. Myöskään vankkaa vastustusta kestävän liikkumisen edistämiseksi ei tunnistettu, mutta monet haastateltavat kuitenkin mainitsivat yksittäisten hankkeiden tai niiden osioiden vastustamisen heräävän joko poliittisessa käsittelyssä tai erilaisissa sidosryhmien lausunnoissa. Eräänä ongelmana koettiin keskusteluhaluun herääminen vasta melko myöhäisessä vaiheessa, kun suunnitelmat on jo hyväksytty ja mahdollisesti rakennustyöt ovat jo käynnistyneet. Kiinnostus ja siitä viriävä keskustelu usein koskevat myös detaljeja, eivätkä suuret linjat tai järjestelmätason päätökset herätä paljoa mielenkiintoa tai debattia. Osa haastateltavista nosti esiin myös asukkaiden, toisten viranhaltijoiden tai päätöksentekijöiden pelon muutosta kohtaan, kun tuttu henkilöautopainotteen ratkaisu aiotaan purkaa ja tilalle rakentaa jotain muuta.

Luottamushenkilöille esitettyihin väittämiin saatujen vastausten perusteella voidaan arvioida, että harmonisimmin kunnissa uskotaan liikennepoli-

tiikan perustuvan kunnan strategisiin linjauksiin. Muissa väitteissä mielipiteet jakautuvat kuntien välillä. Turkulaiset vastaajat ovat selvimmin sitä mieltä, että seudun joukkoliikenneorganisaatio vaikuttaa positiivisesti kaupungin liikennepoliittikkaan. Helsingiläiset vastaajat taas kokevat, että liikennepoliittikan linjauksissa on tapahtunut selvä loikka, ja toisaalta he myös uskovat, että Helsingissä on erilaisia edunvalvontatahoja, jotka vaikuttavat voimakkaasti liikennepoliittikkaan. Toisaalta Kangasalta ja Vaasasta vastaavia tahoja ei tunnisteta lainkaan. Valtionhallintoa pidetään erityisesti Joensuussa ja Helsingissä liikennepoliittisilta vaikutuksiltaan jopa kielteisenä. Rovaniemen vastaajat ovat taas sitä mieltä, että valtio vaikuttaa kohtalaisen positiivisesti kaupungin liikennepoliittikkaan. Henkilöityneintä liikennepoliittikka on vastaajien mukaan Kangasalla, yhtenäisintä ja tavoitteellisinta taas Joensuussa. Hajautuneinta ja epäjohdonmukaisinta liikennepoliittikka on Vaasassa.

Luottamushenkilöt arvioivat kunnan asukasmäärän vaikuttavan positiivisesti kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiin kunnasta riippumatta, vaikka Helsingissä on 20 kertaa enemmän asukkaita kuin Kangasalla. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta Joensuu nousee erityisesti esiin, sillä siellä hyvin positiivisesti vaikuttaviksi ominaisuuksiksi arvioidaan nykyinen jalkakäytävä- ja pyörätieverkosto, maastonmuodot sekä liikenneasioista vastaavien työntekijöiden asenteet. Turussa taas seudullinen Föli-organisaatio koetaan vastaavasti positiivisena. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta selvästi negatiivisimmin korostuu Helsingin pysäköintipoliittikka. Negatiiviseksi koetaan useiden kuntien osalta myös poliittiset valtasuhteet, henkilöauto liikenteen sujuvuus sekä liikenneturvallisuustilanne.

Joukkoliikenteen edellytyksiä arvioitaessa seudullinen organisaatio – erityisesti Föli – nousee kirkkaimmin esiin. Helsingissä ja Turussa koetaan lisäksi asukasmäärän sekä joukkoliikenteen tarjonnan ja saavutettavuuden vaikuttavan erityisen positiivisesti joukkoliikenteen edellytyksiin. Vaasassa esiin nousee työpaikkojen määrä. Vastaajien mielestä Helsingin pysäköintipoliittikka ja Turun henkilöautoliikenteen sujuvuus vaikuttavat heikentävimmän joukkoliikenteen mahdollisuuksiin. Poliittiset valtasuhteet vaikuttavat joukkoliikenteeseen negatiivisesti kaikkien kuntien paitsi Helsingin päätöksentekijöiden mielestä.

Kestävän liikkumisen kannalta positiivisimpina tulevaisuutta muokkaavina ilmiöinä koettiin energia- ja ilmastopoliittiset tavoitteet, jotka suodattuvat aina valtioiden välisistä sopimuksista alaspäin valtio-, maakunta- ja kuntatasolle asti. Myös kaupungistuminen sekä erilaiset teknologiset kehityskulut – erityisesti mobiiliteknologian saralla – koettiin kestävän liikkumisen kannalta positiivisesti vaikuttavina seikkoina. Sosiaalisen eriarvoisuuden kasvua ei pidetty Joensuuta lukuun ottamatta missään kestävässä liikkumista edistävänä asiana, ja hieman epäilevää oli suhtautuminen myös liikennehallinnon muutoksiin valtakunnallisella ja alueellisella tasolla.

Haastatellut viranhaltijat pitivät kunnissa laadittuja kestävän liikkumisen suunnitelmia hyvinä onnistumisina, mutta päätöksentekijät eivät nosta erityisen voimakkaasti niiden vaikutusmahdollisuuksia esiin. Parhaiten nii-

den koetaan vaikuttavan kuntien liikennepoliittisiin linjauksiin, erityisesti Helsingissä ja Rovaniemellä, sekä liikenteeseen ja infrastruktuuriin liittyviin toimenpiteisiin, erityisesti Joensuussa. Kaupunkistrategiaan suunnitelmilla on selvä positiivinen vaikutus ainakin Helsingissä ja jossain määrin myös Joensuussa ja Turussa. Kangasalla vaikutusta ei juuri ole. Toisaalta kangasalalaiset vastaajat kokevat suunnitelman vaikuttavan positiivisesti erityisesti yleiseen ilmapiiriin. Helsinki on ainoa, jossa kestävän liikkumisen suunnitelman uskotaan vaikuttavan jopa yritysten ja työpaikkojen sijoittumiseen, kun taas muissa kunnissa siihen suhtaudutaan jopa negatiivisesti tai enintään neutraalisti. Myös kuntien toimintatapoihin suunnitelmilla uskotaan olevan melko pieni vaikutus.

Kestävän liikkumisen suunnitelmien poliittiseen hyväksyttävyyteen liittyviä asioita tiedusteltiin luottamushenkilöiltä. Avoimista vastauksista on poimittavissa useita tekijöitä, jotka on esitetty taulukossa 45. Eniten esiin nousi asian yleinen esillä pitäminen erilaisissa tiedotusvälineissä tai sosiaalisessa mediassa. Muita hyväksyttävyyttä lisääviä ominaisuuksia ovat muun muassa asukkaiden osallisuuden osoittaminen, elinkeinoelämän ja asiantuntijoiden puoltavat kannat, taloudellinen kannattavuus, kestävien kulkutapojen kilpailukyky ja kustannustehokkuus, poliittisten elinten ja ryhmittymine yhteistyökyky, päätöksenteon avoimuus sekä ympäristö- ja ilmastotavoitteiden toteuttaminen.

Tutkimuksessa pohdittiin lisäksi kyselyn tuloksia suhteessa eräisiin poliittisen päätöksenteon teorioihin, joita on kuvattu tarkemmin luvussa 3.3. Näistä vaiheittaisen tasapainon malli (luku 3.3.2.) vaikuttaa kuvaavan kohdalaisen hyvin erityisesti Helsingin ja Joensuun vastauksia, kun Kangasalla malli ei vastaa kyselytuloksia lainkaan. Tarkentavien avointen vastausten perusteella erityisesti Helsingissä on havaittavissa muutos liikennepoliittikan paradigmassa, kun vastaajat arvioivat suunnittelun painopisteen siirtyneen suosimaan pyörä- ja joukkoliikennettä henkilöautoliikenteen kustannuksilla.

Polkuriippuvuuden teoria (luku 3.3.3.) taas vaikuttaa sopivan Rovaniemeen ja Helsinkiin, joissa liikennepoliittikka koetaan vaikeasti muutettavaksi. Kuntien väliset erot eivät kuitenkaan ole kovin merkittäviä. Rovaniemen tai Helsingin linjauksista ei voida suoraan väittää, että ne olisivat täysin oikean suuntaisia mahdollisten ongelmien ratkaisemiseksi, mikä on yksi polkuriippuvuuteen liitettyjä ominaisuuksia. Voidaankin arvioida, että Helsingissä on tapahtunut polkuriippuvuusteoriassa esitetty käännekohta, joka vahvistaa nykyistä polkua vaikei se kaikkien vastaajien mielestä ole erityisen hyvä ja osan mielestä jopa lievästi haitallinen elinkeinoelämälle. Polkuriippuvuusmallin mukaisesti Helsingin liikennepoliittikka saattaa olla matkalla kohti uutta käännekohtaa.

Kolmannen teorian eli moniulottuvuuskehityksen (luku 3.3.4.) avulla arviointiin, ovatko kuntien ongelma-, ratkaisu- ja politiikkavirrat lähellä toisiaan. Erityisesti Joensuun, Kangasalan ja Rovaniemen kohdalla vastaukset antavat viitteitä siihen, että ongelmat, esitetyt ratkaisut ja suotuisa politiikka olisivat lähellä toisiaan, mikä voi johtaa kestäväälle liikkumiselle suopean politiikan ikkunan avautumiseen kyseisten kuntien kohdalla.

Neljäntenä teoriana pohdittiin lyhyesti koalitioita politiikan tekijöinä (luku 3.3.5.), joka voisi olla mahdollinen Helsingissä ja Turussa, sillä niissä koetaan olevan selkeästi liikennepoliittikkaan vaikuttavia edunvalvontatahoja. Poliitiikan tarinoiden teoria (luku 3.3.6.) saattaa soveltua Kangasalle, jossa liikennepoliittikka on vastaajien mukaan tapauskunnista kaikkein henkilöitynein. Kumpaakaan näistä teorioista ei voida tämän tutkimuksen puitteissa tarkastella tarkemmin.

Empiirisen tutkimuksen lisäksi kestävään liikkumiseen liitettäviä ominaisuuksia tarkasteltiin myös tilastollisen katsauksen avulla. Tilastojen valossa vaikuttaa siltä, ettei kunnan väkiluku ainakaan tutkimuksen tapauskuntien kohdalla vaikuta kunnan viranhaltijoiden tai päätöksentekijöiden kiinnostukseen edistää kestävää liikkumista kunnassaan. Suurissa kaupungeissa Helsingissä ja Turussa on selvästi suurin taajama-aste sekä asemakaava-alueella asuvan väestön osuus. Niissä myös suurin osuus asukkaista asuu hyvin lähellä koulua ja kauppaa. Toisaalta suurissa kaupungeissa on vähiten henkilöautoja asukasta kohden, mutta eniten tieliikenneonnettomuuksissa kuolleita ja loukkaantuneita asukasta kohden. Myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus liikenneonnettomuuksien uhreista on selvästi suurin. Helsingillä ja Turulla on pienimmät tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt asukaslukuun suhteutettuna.

Joensuu, Vaasa ja Rovaniemi ovat pienten kuntien ja maaseutumaisen asutuksen ympäröimiä keskisuuria aluekeskuksia. Niissä asuu noin 60–75 000 asukasta. Keskisuurten kaupunkien työllisistä merkittävä osa työskentelee asuinkunnassaan, mikä ohjaa liikkumista kunnan sisälle. Rovaniemellä yli 90 % työllisistä työskentelee kaupungin sisällä. Kangasala edustaa pieniä kehyskuntia, vaikka se onkin Suomen 36. suurin kunta yli 30 000 asukkaallaan. Kehyskunnan rooli näkyy ainakin siinä, että Kangasalla on selvästi vähiten työpaikkoja suhteessa väkilukuun sekä matalin asuinkunnassaan työssäkäyvien osuus. Myös maankäytössä ja liikenteessä näkyy tukeutuminen Tampereeseen, sillä Kangasalla on suurin pientaloasutuksen osuus sekä suurin henkilöautotiheys. Toisaalta onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden suhteellinen määrä on koko joukon matalin, ja myös kävelijät ja pyöräilijät ovat tilastojen valossa parhaiten turvassa.

6.3. Tutkimuksen ja tulosten arviointi

Tutkimuskysymykset ovat hyvin mielenkiintoisia kestävästä liikkumisesta edistämistarpeiden korostuessa kunnissa, mutta ensimmäisen tutkimuskysymyksen yhteys toiseen ja kolmanteen kysymykseen olisi voitu tarkentaa jo tutkimuksen alkuvaiheessa. Tutkimuksessa saatu lista erilaisista suunnitelmista, joissa kestävästä liikkumisesta käsitellään, jää irralliseksi varsinaisesta empiirisestä tutkimuksesta. Suunnitelmakattausta ei suoraan käytetä tapauskuntien tai niiden kestävästä liikkumisesta suunnitelmien valikoimiseen, mikä johtui työn alkuvaiheen nopeasta tarpeesta määritellä tapauskunnat. Kuusi tapauskuntaa määriteltiin ohjausryhmän kanssa yhteistyössä siten, että ne edustivat paitsi ohjausryhmän toiveita myös maantieteellistä laajuutta. Lisäksi tapauskuntien valikoimisprosessissa karsittiin toistensa kanssa liian samanlaiset suunnitelmatyypit.

Tutkimuksen rakenteen kannalta loogisin tapa valita tapauskunnat olisi kuitenkin ollut sellainen, jossa ensimmäisen tutkimuskysymyksen vastaus-ta olisi hyödynnetty tapauskohteiden valikoimiseen. Tällöin mukaan olisi saatu hyvä kattaus myös liikenneturvallisuus-, liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnitelmista sekä muista tutkimuksessa esitetyistä suunnitelmatasoista. Toisaalta monien suunnitelmatyyppien yhteydessä olisi todennäköisemmin kohdattu ongelmia kyselyiden kohdalla, mikäli suunnitelmia ei olisi käsitelty erityisen laajasti poliittisessa päätöksenteossa.

Empiirinen tutkimus laadittiin tieteellisen triangulaation periaatetta noudattaen, millä pyrittiin lisäämään tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimuksessa yhdistettiin kolmen keskenään erilaisen ja toisistaan riippumattoman menetelmän tuottamaa kvantitatiivista ja kvalitatiivista tietoa, jotta voidaan paremmin arvioida kestävän liikkumisen edistämiseen liittyviä näkemyksiä. Tutkimusmenetelminä käytettiin erilaisten tilastokatsausten yhdistelmää, haastattelututkimusta sekä kyselytutkimusta. Tilastotutkimuksessa käsiteltyjen kvalitatiivisten muuttujien luotettavuutta on arvioitu luvussa 4.2. tarkemmin, mutta tilastokatsauksen kantavana kriteerinä oli, että kaikki valikoidut tilastomuuttujat voitaisiin selvittää minkä tahansa kunnan kohdalla, ei pelkästään tapauskuntien osalta. Pienimpien kuntien osalta kuitenkin osa tilastoista sisältää epätarkkuuksia, ja erityisesti suhteellisten muuttujien arvot voivat olla hyvinkin epäluotettavia. Näin ei kuitenkaan ole valittujen tapauskuntien kohdalla.

Haastattelututkimus oli metodina erittäin palkitseva, ja sen avulla pystyi hyvin pureutumaan kunkin kunnan erityispiirteisiin syvällisesti. Haastatteluiden suunnittelua hieman vaikeuttava tekijä oli tapauskuntien – ja yleensä kuntien – erilaisuus. Kestävä liikkuminen tai sen edistäminen ei kuulu kuntien lakisääteisiin tehtäviin eikä sille ole välttämättä nimettyjä henkilöitä tai tahoja. Erityisesti kävelyn ja pyöräilyn taikka joukkoliikenteen edistämisen osalta vastuuhenkilöt voivat olla eri ihmisiä ja jopa täysin eri organisaatioista, esimerkiksi joidenkin seudullisten organisaatioiden vastassa joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta koko seudulla. Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksistä huolehtiminen on kuitenkin pääsääntöisesti aina kunnan teknisen toimialan tehtävä, vaikka siinäkin on usein poikkihallinnollista yhteistyötä erityisesti liikkumisen ohjaukseen tai liikenneturvallisuuteen liittyen.

Henkilöiden toimialat ja tittelit vaihtelivat kunnasta toiseen hyvin paljon, vaikka kaikki haastateltavat olivatkin teknisen tai ympäristötoimialan edustajia. Kaikki haastateltavat olivat myös vähintään päällikkötason asemassa, mutta heidän asemansa ei ole vertailukelpoinen kunnasta toiseen. Haastateltavien erilaisuus oli kuitenkin pääasiassa rikkaus, sillä se antoi mahdollisuuden tulkita kestävän liikkumisen edistämiseen liitettyjä asioita hyvin eri näkökulmista. Täysin teknisesti orientoitunut, operatiivisella tasolla toimiva henkilö katsoo kestävää liikkumista eri näkökulmasta kuin strategisen johtamisen kanssa päivittäin painiva ylintä johtoa edustava viranhaltija. Haastateltavat sisäistivät myös terminologian hieman eri tavoin. Kestävän liikkumisen määritelmä ei ollut täysin selvää kaikille, mikä näkyi usein kävely- ja pyöräilypainotteisuutena. Kuitenkin haastateltavat

nostivat lähes säännömukaisesti esiin paitsi ympäristönäkökulman myös asukkaiden terveyden ja hyvinvoinnin. Sosiaalinen tai taloudellinen kestävyys eivät nousseet yhtä usein esiin.

Kyselytutkimus oli muiden tutkimusmenetelmien tavoin täysin monistetavissa oleva osio, jonka suurimmat ongelmat liittyivät pääasiassa vastausprosentin alhaisuuteen. Perusjoukon ollessa kuntatasolla muutamista kymmenistä yli 140:een oli jo ennalta arvattavissa, ettei kuntakohtaisia tuloksia pystytä luotettavasti esittämään. Erityisesti vastaajajoukon jakaminen, yleisimmin käytettyjen kulkutapojen tai puolueen perusteella ei ollut kuntatasolla mahdollista. Ennalta pelkona oli myös vastaajajoukon vinoutuminen erityisesti vihreiden arvojen suuntaan, mihin pyrittiin vaikuttamaan välttämällä termin 'kestävä liikkuminen' käyttämistä kyselytutkimuksen saateviestissä, kysymyksissä tai vastausvaihtoehdoissa. Kyselyyn vastanneiden valtuutettujen joukko olikin puoluejakaumaltaan hyvin lähellä (2–4 prosenttiyksikön sisällä) kunnanvaltuustojen todellista puoluejakaumaa. Muiden luottamushenkilöiden perusjoukon puoluejakaumaa ei lähdetty selvittämään ennalta, joten koko joukon osalta vinoutumaa ei selvitetty. Valtuutettujen osuus oli kuitenkin tavoitellusta perusjoukosta hyvin lähelle sama kuin vastaajajoukossakin.

Kaikkiaan empiiriset tutkimusosiot olivat onnistuneita ja niiden luotettavuus tutkimuksessa esitetyin rajauksin on hyvä. Tutkimustulosten yhdisteleminen toisiinsa onnistui joidenkin teemojen kohdalla hyvin, mutta ainakin tilastotutkimukseen liittyvät numeeriset arvot eivät ole yksiselitteisesti yhdistettävissä haastattelu- tai kyselytutkimusten tuloksiin. Tilastotutkimukseen tuleekin tässä yhteydessä suhtautua taustoittavana osiona, jonka avulla voidaan havaita kuntien ominaisuuksien olevan hyvin erilaisia, mutta kestävän liikkumisen edistämisen tärkeyden olevan kuitenkin silti suurta. Tilastollisissa muuttujissa on selvästi myös eniten aihetta jatkotutkimukselle, jotta voitaisiin tarkemmin selvittää niiden yhteyttä kestävän liikkumisen edistämistyöhön ja sen vaikuttavuuteen.

6.4. Suositukset

Tutkimustyön lopputuloksena voidaan todeta, että kestävän liikkumisen edistäminen koettiin tapauskunnissa pääsääntöisesti positiivisena asiana niin viranhaltijoiden kuin luottamushenkilöidenkin parissa. Luvussa 2.2.2. esitettyjen strategioiden perusteella voidaan nähdä, että tarve kestävän liikkumisen edistämistyön aidolle jalkauttamiselle kuntien toiminnassa on tarvetta. Niinpä tämän tutkimuksen eri osioiden perusteella esitetään suosituksina taulukossa 52 esitettyjä toimenpiteitä, mikäli kunnissa halutaan edistää kestävän liikkumisen toimenpiteiden toteutuvuutta ja laadittujen suunnitelmien hyväksyttävyyttä. Toimenpiteet eivät välttämättä ole mahdollisia tai kannattavia jokaisessa Suomen kunnassa, mutta ne ovat nousseet esiin tapauskuntien kohdalla, ja useimmat niistä ovat myös sovellettavissa hyvin moneen muuhunkin kuntaan.

Taulukko 52. Suositellut jatkotoimenpiteet hyväksyttävyyden parantamiseksi.

Väestö	<ul style="list-style-type: none"> - Vuorovaikutuksen ja aidon osallisuuden parantaminen aikaisessa vaiheessa (asukkaat, asukasyhdistykset, autottomat taloudet, intressiryhmät, opiskelijat) - Erialaisten vaikutusten konkretisoiminen - Vaikutukset todennettava jälkepäin (viihtyisyys, melu, päästöt jne.) - Terveiden ja hyvinvoinnin seuranta - Väestön ikääntymiseen reagoitava
Elinkeino	<ul style="list-style-type: none"> - Elinkeinonharjoittajia tiedotettava ja heidät saatava osallisiksi toimintaan - Mitattavat vaikutukset todennettava jälkepäin (liikkeitä, liikujavirrat jne.) - Liikenteen palveluihin liittyvän yritystoiminnan tukeminen
Maankäyttö	<ul style="list-style-type: none"> - Seudullinen yhteistyö helpottaa kuntien välistä kilpailua - Asiantunteva ja verkostoitunut henkilöstö tekee kestäviä ratkaisuja - Maankäytön ratkaisujen luotettavat vaikutusarviot - Kestävää liikkumista edistävien toimenpiteiden keskittäminen tiiviin maankäytön alueelle
Liikenne	<ul style="list-style-type: none"> - Liikenneturvallisuudesta huolehtiminen joka ratkaisussa - Asiantunteva ja verkostoitunut henkilöstö tekee kestäviä ratkaisuja - Negatiiviset vaikutukset yksityisautoilulle perusteltava huolellisesti - Joukkoliikenteen ja pyöräilyn keskinäistä kilpailua vältettävä - Ihmiskeskeinen liikennesuunnittelu
Politiikka	<ul style="list-style-type: none"> - Tukeutuminen kunnan strategiaan - Terveiden ja hyvinvoinnin vaikutusten seuranta - Päättäjien tiedottaminen ja osallisuuden parantaminen - Aikataulutettu toteuttamisohjelma
Talous	<ul style="list-style-type: none"> - Terveiden ja hyvinvoinnin taloudellisten vaikutusten seuranta - Kustannustehokkuuden korostaminen - Toteuttamisen resurssien varmistaminen - Autottomien ja yksiautoisten perheiden osuuden lisäämisen vaikutukset kulutuskykyyn - MAL-rahoituksen ja liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen hyödyntäminen
Ympäristö	<ul style="list-style-type: none"> - Suunnitelman sitominen energia- ja ilmastopoliittisiin tavoitteisiin - Uusiutuvien energianlähteiden edistäminen
Muut	<ul style="list-style-type: none"> - Kansainvälisten esimerkkien uskottava hyödyntäminen - Tilastotiedon hyödyntäminen - Median käyttäminen tiedottamisessa monipuolisesti - Valtion ja valtakunnallisten toimijoiden saaminen mukaan edistämistyöhön - Paikallisiin olosuhteisiin sovelletut toimenpiteet ja toimintatavat

LÄHTEET

Ahonen, M., Somerpalo, S., Ruonakoski, A., Lautala, M. ja Heltimo, J. 2012. Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma. Uudenmaan ELY-keskus: Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme. Raportteja 72/2012.

Airaksinen, N. ja Pöllänen, L. 2012. Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma 2012–2014. Raportteja 71/2012. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Airaksinen, S., Rantala, A. ja Anttila, T. 2011. Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma.

Airaksinen, S. ja Lehto, A. 2015. Joukkoliikenteen palvelutason määrittely. Liikenneviraston ohjeita 31/2015. Helsinki: Liikennevirasto.

Anttila, P. 2005. Ilmaisu, teos, tekeminen ja tutkiva toiminta. Ars, techne ja fronesis. Artefakta 16. Akatiimi: Hamina.

Anttila, T., Airaksinen, S. ja Leppänen, P. 2012. Kuopion ja Siilinjärven joukkoliikennesuunnitelma.

Banister, D. 2007. The sustainable mobility paradigm. Teoksessa Transport Policy, Volume 15, 73–80.

Banister, D. 2006. Cities, urban form and sprawl: A European perspective. Teoksessa Transport, urban form and economic growth. Report of the one hundred and thirty seventh round table on transport economics. Sivut 115–138. Pariisi: OECD Publishing.

Baumgartner, F., Jones, B. ja Mortensen, P. 2014. Punctuated Equilibrium Theory: Explaining Stability and Change in Public Policymaking. Teoksessa Sabatier P.A. ja Weible, C.M. (toim.) Theories of the Policy Process. Third Edition. Boulder, Colorado: Westview Press.

Cairney, P. 2013a. Policy Concepts in 1000 Words: Punctuated Equilibrium Theory. Paul Cairney: Politics & Public Policy -blogi. Julkaistu 29.10.2013. Viitattu 27.5.2017.

<https://paulcairney.wordpress.com/2013/10/29/policy-concepts-in-1000-words-punctuated-equilibrium-theory/>

Cairney, P. 2013b. Policy Concepts in 1000 Words: The Advocacy Coalition Framework. Paul Cairney: Politics & Public Policy -blogi. Julkaistu 30.10.2013. Viitattu 27.5.2017.

<https://paulcairney.wordpress.com/2013/10/30/policy-concepts-in-1000-words-the-advocacy-coalition-framework/>

Dahl, R. A. 1971. Johdatus politiikan tutkimukseen. Tammi.

Doria. n.d. Hakutulokset yhteisössä: ELY-keskus. Hakusana ”liikenneturvallisuussuunnitelma”. Viitattu 11.8.2016.

<http://www.doria.fi/search?query=liikenneturvallisuussuunnitelma&submit=Hae&scope=10024%2F73908>

Easton, D. 1953. The Political System. Knopf.

Eduskunta. n.d. Tietoa eduskunnasta. Eduskunnan kirjasto. Aineistot ja aihealueet. Yhteiskunta, politiikka ja historia. Eduskuntavaalit 2015 - tietopaketti. Puolueet. Viitattu 8.1.2017.

<https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/yhteiskunta/eduskuntavaalit2015-tietopaketti/Sivut/Puolueet.aspx>

Ellsworth, J. W., ja Stahnke, A. A. 1976. Politics and Political Systems. McGraw-Hill.

ELY-keskus. 2014a. Liikenne. Liikennejärjestelmätyö. Päivitetty 21.2.2014. Alasivut saatavissa valitsemalla eri alueita sivukartasta. Viitattu 11.7.2016.

<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/liikennejarjestelmatyo>

ELY-keskus. 2014b. Liikenne. Liikenneturvallisuus. Liikenneturvallisuussuunnitelmat. 1.12.2014. Viitattu 13.7.2016.

<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/liikenneturvallisuussuunnitelmat>

ELY-keskus. 2015a. Liikenne. Päivitetty 30.11.2015. Viitattu 11.7.2016.

<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/liikenne>

ELY-keskus. 2015b. Liikenne. Joukkoliikenne. Päivitetty 30.1.2015. Viitattu 11.7.2016.

<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/joukkoliikenne>

ELY-keskus. 2015c. Liikenne. Liikenneturvallisuus. Päivitetty 22.9.2015. Viitattu 11.7.2016.

<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/liikenneturvallisuus>

ELY-keskus. 2016. ELY-keskukset. Kaakkois-Suomi. Suunnittelu ja seuranta. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma TLS. Liikennejärjestelmätyö. Päivitetty 10.6.2016. Viitattu 3.9.2016.

<https://www.ely-keskus.fi/web/ely/kaakkois-suomi/liikennejarjestelmatyo>

Eskola, J. ja Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Forsblom, M., Gröhn, J. ja Miettinen, A. 2014. Liikennepolitiikka heikkojen signaalien, megatrendien ja gigatrendien maailmassa. Liikenteen suunta 2/2014. Viitattu 27.5.2017.

<http://www.liikenteensuunta.fi/fi/artikkelit/tk/liikennepolitiikka-heikkojen/>

Friedrich, C. J. 1963. Man and His Government. McGraw-Hill.

Föli. n.d.a. Föli-tietoa. Viitattu 26.5.2017.

<http://www.foli.fi/fi/f%C3%B6li-tietoa>

Föli. n.d.b. Fiksu liikkuminen. Viitattu 26.5.2017.

<http://www.foli.fi/fi/fiksuliikkuminen>

Hagerlund, T. ja von Frenckell, J. 2016. Kuntien verkkoviestintä ja sosiaalisen median käyttö -kysely 2016. Päiväty 26.4.2016. Kuntaliitto. Viitattu 5.1.2017.

<http://www.kunnat.net/fi/Kuntaliitto/media/tiedotteet/2016/201604someverkkok/Kuntien%20verkkoviestint%C3%A4%20ja%20sosiaalisen%20median%20k%C3%A4ytt%C3%B6%20%E2%80%93kysely%202016.pdf>

Hall, P.A. 1993. Policy Paradigms, Social Learning, and the State: The Case of Economic Policymaking in Britain. *Comparative Politics*, Vol. 25, No. 3, pp. 275–296.

Harisalo, R., Rajala, T. ja Ståhlberg, K. 1992. Kunnallispolitiikka. Helsinki: Valtion painatuskeskus.

Heinonen, S. ja Ruotsalainen, J. 2015. Kudos. Median ja journalismin viiräviä tulevaisuuksia. MEDEIA-hankkeen loppuraportti. Tulevaisuuden tutkimuskeskuksen Tutu e-julkaisuja 4/2015. Turun yliopisto.

Helaakoski, R., Martikainen, J. ja Lautala, M. 2012. Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys.

Helsingin kaupunki. 2015. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2015:4.

Helsingin kaupunki. 2017. Liikenne ja kartat. Kadut ja liikennesuunnittelu. Suunnittelu ja rakentaminen. Liikennesuunnittelun tavoitteet. Päivitetty 2.3.2017. Viitattu 22.5.2017.

<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/liikennesuunnittelu/liikennesuunnittelun-tavoitteet/>

Heltimo, J. ja Hillo, K. 2016. Omin voimin liikkeelle! Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030. 15.3.2016.

Heltimo, J. ja Korhonen, A. 2016. Käsikirja kunnan liikenneturvallisuustyöhön. Helsinki: Kuntaliitto.

Heltimo, J. ja Lautala, M. 2013. Järvenpään liikenneturvallisuussuunnitelma 2013. Viisaita valintoja liikkumiseen! Raportteja 89/2013. Uudemaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hirsjärvi, S. ja Hurme, H. 2000. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.

Holm, M. 2012. Joensuun seudun joukkoliikennesuunnitelma 2014–2020.

HSL. n.d. HSL-kuntayhtymä. Mikä on HSL? Viitattu 13.7.2016.

<https://www.hsl.fi/hsl-kuntayhtyma>

Hyvinkää. 2016. Hyvinkään kestävä liikkuminen 2030.

Jalonen, H. 2007. Kuntaorganisaatio valinkauhassa – kohti tehokasta ja luovaa asioiden valmistelua. Turun ammattikorkeakoulun puheenvuoroja 36.

Jenkins-Smith, H., Nohrstedt, D., Weible, C. ja Sabatier, P. 2014. The Advocacy Coalition Framework: Foundations, Evolution, and Ongoing Research. Teoksessa Sabatier P.A. ja Weible, C.M. (toim.) Theories of the Policy Process. Third Edition. Boulder, Colorado: Westview Press.

Joensuun seutu. 2012. Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategia. 29.6.2012.

Joukkoliikennelaki nro 869/2009. 13.11.2009.

Junkkari, M., Laitinen, J., Nieminen, M., Pohjanpalo, O. ja Sutinen, T. 2015. Poliittinen draama nimeltä Pissararata – näin Rinne runttasi ja näin kokoomuksen pasmat sekosivat. Helsingin Sanomat. Julkaistu 8.3.2015. Viitattu 6.12.2015.

<http://www.hs.fi/kotimaa/a1425704075988>

Järvinen, M., Setälä, M., Hermonen, M. ja Välimäki, S. 2010. Porin joukkoliikennestrategia 2010–2030.

Kaljunen, L. 2011. Johtamisopit kuntaorganisaatioissa – diskursiivinen tutkimus sosiaali- ja terveystoimesta 1980-luvulta 2000-luvulle. Lappeenranta teknillinen yliopisto, kauppatieteet. Acta Universitatis Lappeenrantaensis 422. Väitöskirja.

Kallio, R., Raatikka, M. ja Lautso, K. 2014. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. Kävelyn ja pyöräilyn osaselvitys. 15.10.2014.

Karvonen, E. 2014. Blogi: Liikenneturvallisuuustyötä kuntalaisten – meidän kaikkien hyväksi. Liikenneturvan blogi. Julkaistu 2.10.2014. Viitattu 13.7.2016.

<https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/blogi/blogi-liikenneturvallisuuustyota-kuntalaisten-meidan-kaikkien-hyvaksi>

Kingdon, J.W. 2011. Agendas, Alternatives and Public Policies. Longman Classics in Political Sciences.

Kinnunen, T., Lesch, P., Räinen, S., Vaarala, R. ja Vähätörmä, P. 2015. Keski-Karjalan viisaan liikkumisen suunnitelma. Kitee, Rääkkylä ja Tohmajärvi. Raportteja 19/2015. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Kinnunen, T., Lesch, P. ja Vesanen, L. 2015. Keski-Suomen liikenneturvallisuusstrategia. Raportteja 32/2015. Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Kivari, M. 2010. TASE 2025 – Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. Esittelykalvot.

Kolb, E. J. 1978. A Framework For Political ANalysis. Prentice-Hall, Inc.

Kulkulaari. n.d. Pyöräily. Poliittiset linjaukset ja yhteistyö. Edistämishjelmat. Viitattu 15.7.2016.

<http://www.kulkulaari.fi/fi/pyoraily/poliittiset-linjaukset-ja-yhteistyo/edistamishjelmat>

Kuntalaki nro 365/1995. 17.3.1995.

Kuntalaki nro 410/2015. 10.4.2015.

Kuntaliitto. 2009. Maapoliittiset toimintatavat ja kuntatalous – tietoa kuntapäätäjille. Helsinki: Kuntaliitto.

Kuntaliitto. 2011a. Kunnat ja kuntayhtymät. Kuntien ja kuntayhtymien toiminta. Kuntien yhteistoiminta. Päivitetty 29.6.2011. Viitattu 13.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/toiminta/yhteistoiminta/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. 2011b. Tietoa Manner-Suomen kuntien lautakunnista 2009–2012. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Kuntaliitto. 2014. Asiantuntijapalvelut. Lakiasiat. Julkisoikeus. Kunnan hallinto. Kunnan toimielimet. Päivitetty 12.12.2014. Viitattu 21.8.2016.

http://www.kunnat.net/fi/asiantuntijapalvelut/laki/hallintojuridiikka/kunnan_hallinto/kunnan-toimielimet/Sivut/default.aspx

Kuntaliitto. 2015a. Kunnat ja kuntayhtymät. Kunnan tehtävät. Kunnan lakisääteiset tehtävät. Päivitetty 3.2.2015. Viitattu 28.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/lakisaaeteiset-tehtavat/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. 2015b. Kuntaliiton listaus kunnan lakisääteisistä tehtävistä yleisellä tasolla toimialoittain. Päivitetty 10.2.2015. Viitattu 28.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/lakisaaeteiset-tehtavat/Documents/Kuntaliiton%20listaus%20kunnan%20lakis%C3%A4%C3%A4teisist%C3%A4%20teht%C3%A4vist%C3%A4.pdf>

Kuntaliitto. 2015c. Kunnat ja kuntayhtymät. Kunnan tehtävät. Kunnan vapaaehtoiset tehtävät. Päivitetty 3.2.2015. Viitattu 28.7.2015.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/kunnan-itsehallinnolliset-tehtavat/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. 2015d. Kunnat ja kuntayhtymät. Kunnan tehtävät. Kunnan tehtävien järjestäminen ja tuottaminen. Päivitetty 3.2.2015. Viitattu 28.7.2015.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/tehtavien-jarjestaminen-ja-tuottaminen/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. 2016. Palvelualueet. Demokratia ja osallisuus. Kuntalaisten osallistuminen. Päivitetty 27.5.2016. Viitattu 30.12.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/demokratia/osallistuminen/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.a. Kunnat ja kuntayhtymät. Maakuntien liitot. Viitattu 13.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/maakunnat/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.b. Kunnat ja kuntayhtymät. Maakuntien liitot. Aluekehitysvastuu. Viitattu 13.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/maakunnat/aluekehitysvastuu/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.c. Palvelualueet. Kaupunkiseudut. Suunnitteluvälineitä yhteistyöhön. Rakennemalli. Viitattu 14.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kaupunkiseudut/suunnitteluvälineita-yhteistyohon/rakennemalli/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.d. Palvelualueet. Kaupunkiseudut. Suunnitteluvälineitä yhteistyöhön. Seudullinen joukkoliikennesuunnitelma. Viitattu 14.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kaupunkiseudut/suunnitteluvälineita-yhteistyohon/seudullinen-joukkoliikennesuunnitelma/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.e. Palvelualueet. Kaupunkiseudut. Suunnitteluvälineitä yhteistyöhön. Yhteinen yleiskaava. Viitattu 14.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kaupunkiseudut/suunnitteluvälineita-yhteistyohon/yhteinen-yleiskaava/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.f. Kunnat ja kuntayhtymät. Kunnan tehtävät. Viitattu 28.7.2016.

<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/kunnan-tehtavat/Sivut/default.aspx>

Kuntaliitto. n.d.g. Palvelualueet. Demokratia ja osallisuus. Kuntien ja järjestöjen yhteistyö. Viitattu 9.1.2017.

<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/demokratia/kuntienjajarjestojenyhteistyö/Sivut/default.aspx>

KUUMA-seutu. n.d. KUUMA-seutu. Organisaatio. Viitattu 13.7.2016.

<http://www.kuuma.fi/kuuma-seutu/organisaatio>

Kärkinen, T., Kallio, R., Airaksinen, S., Niinikoski, M. ja Hillo, K. 2010. Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tekninen raportti. Luonnos 21.9.2010.

Laamanen, J.-P. ja Saari, S. 2009. Kuntatalouden tilan arviointi ja mittarit - Sovelluskohteena Satakunnan kuntien talous 1998–2007. Julkaisusarja A29/2009. Turun kauppakorkeakoulu, Porin yksikkö.

Laitinen, J. Helsinki takoi viime vuonna 465 miljoonan voitot – jos Helsinki toimisi kuin pörssiyritys, veroprosentti voisi olla Suomen matalin. Helsingin Sanomat. Julkaistu 23.3.2017. Viitattu 23.5.2017.
<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005137946.html>

Laki alueidenkehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista nro 7/2014. 17.1.2014.

Laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta nro 829/2009. 6.11.2009.

Laki Liikennevirastosta nro 862/2009. 13.11.2009.

Lasswell, H. D. 1958. Politics: Who Gets What, When, How. Meridian Books.

Lautala, M., Krankka, A. ja Martikainen, J. 2013. Uudenmaan ELY-keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys 2013. Raportteja 50/2013.

Leskinen, T., Poskiparta, L., Vaaja, K., Parviainen, S., Rahkonen, T. ja Räikkönen, A. 2014. Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035.

Leväsvirta, L. 1999. Kuntien hallinto muuttuvassa toimintaympäristössä. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Liikennevirasto. 2012. Henkilöliikennetutkimus 2011-2012. Suomalaisten liikkuminen. Helsinki: Liikennevirasto.

Liikennevirasto. n.d. Liikenneverkko. Liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmän suunnittelu. Liikkumisen ohjaus. Viitattu 6.7.2016.
<http://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/suunnittelu/liikkumisen-ohjaus>

LSL. n.d. LSL. Viitattu 13.7.2016.
<http://www.lsl.fi/lsl/>

Lukkarinen, S. 2016. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (Sustainable Urban Mobility Plans) Suomen liikennesuunnittelukontekstissa. Muistio 30.4.2016. Motiva.

Luukkonen, T. ja Rantala, T. 2015. Sidosryhmätyö kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-ohjelman laadinnassa. Havaintoja Hyvinkäältä ja maailmalta. Helsinki: Liikennevirasto.

LVM. 2009. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Ohjelmia ja strategioita 2/2009. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

LVM. 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

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

LVM. n.d. Liikenne- ja viestintäministeriö. Vastuualueet. Liikenne- ja viestintäpolitiikka. Viitattu 7.7.2016.

<http://www.lvm.fi/vastuualueet>

Maantielaki nro 503/2005. 23.6.2005.

Malaska, P. 1994. Kestävä kehitys. Raportti määritelmää pohtineen työryhmän keskusteluista. Helsinki: Ympäristöministeriö.

MAL-verkosto. 2017. MAL-verkosto - seudut maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittäjinä. Viitattu 23.5.2017.

<http://www.mal-verkosto.fi/>

McBeth, M., Jones, M. ja Shanahan, E. 2014. The Narrative Policy Framework. Teoksessa Sabatier P.A. ja Weible, C.M. (toim.) Theories of the Policy Process. Third Edition. Boulder, Colorado: Westview Press.

Metsäranta, H. 2015. Työkaluja liikennepolitiikan ymmärtämiseen ja siihen vaikuttamiseen. Diaesitys Liikenne ja Maankäyttö 2015 -tilaisuudessa 7.10.2015.

Metsäranta, H. ja Karasmaa, N. 2005. Liikennepolitiikan keinot. Teoksessa Liikenne ja Väylät I. Helsinki: Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry, 154–158.

Motiva. 2015. Liikenne. Viisaan liikkumisen edistäminen. Viisaan liikkumisen edistämisestä. Liikkumisen ohjaus – Käsite, sisältö ja tausta. Päivitetty 21.4.2015. Viitattu 6.7.2016.

http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_edistamisesta/liikkumisen_ohjaus_kasite_sisalto_ja_tauta

Motiva. 2016a. Motiva Oy. Päivitetty 30.5.2016. Viitattu 5.7.2016.

http://www.motiva.fi/motiva_oy

Motiva. 2016b. Liikenne. Päivitetty 7.4.2016. Viitattu 5.7.2016.

<http://www.motiva.fi/liikenne>

MOT Kielitoimiston sanakirja. 2014a. Poliittikka. Viitattu 30.11.2015.

<https://mot-kielikone-fi.ezproxy.hamk.fi/mot/hamkk/netmot.exe?motportal=80>

MOT Kielitoimiston sanakirja. 2014b. Puolue. Viitattu 5.1.2017.

<https://mot-kielikone-fi.ezproxy.hamk.fi/mot/hamkk/netmot.exe?motportal=80>

MOT Kielitoimiston sanakirja. 2014c. Media. Viitattu 26.5.2017.

<https://mot-kielikone-fi.ezproxy.hamk.fi/mot/hamkk/netmot.exe?motportal=80>

MRL, maankäyttö- ja rakennuslaki nro 132/1999. 5.2.1999.

Muraja, J. 2013a. Vaasan kaupungin pyöräilyn kehittämissuunnitelma. Tampereen teknillinen yliopisto. Rakennustekniikan koulutusohjelma. Diplomityö.

Muraja, J. 2013b. Vaasan kaupungin pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2013.

Myllylä, M. 2005. Liikennejärjestelmien suunnittelu. Jalankulku ja pyöräily liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Teoksessa Liikenne ja Väylät I. Helsinki: Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry, 308–314.

Myllymäki, R. 2016. Kunnan hallintosäätö. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Mäntysalo, R., Kangasoja, J. K. ja Kanninen, V. 2014. Rakennemallit kaupunkiseutujen suunnittelussa. Strategisen maankäytön suunnittelun paradoksi. Ympäristöministeriön raportteja 18/2014. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Möttönen, S. 1997. Tulosjohtaminen ja valta poliittisten päätöksentekijöiden ja viranhaltijoiden välisessä suhteessa. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Nyyssölä, H. 1981. Intressiryhmien vaikutusmahdollisuudet kunnallisessa päätöksenteossa. Tampereen yliopisto. Kunnallispolitiikka. Pro gradu -tutkielma.

OKM. n.d. Opetus- ja kulttuuriministeriö. Liikunta. Liikuntapolitiikka. Viitattu 11.7.2016.

<http://minedu.fi/OPM/Liikunta/liikuntapolitiikka>

Opetusministeriö. 2008. Liikkuva ja hyvinvoiva Suomi 2010-luvulla. Ehdotus kansalliseksi liikuntaohjelmaksi julkisen ohjauksen näkökulmasta. Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2008:14. Helsinki: Opetusministeriö.

Pekola-Sjöblom, M. 2014. Kuntalaiset ja kunnat muutoksessa. Tutkimus kuntalaisten asenteista ja osallistumisesta ARTTU-tutkimuskunnissa 2008 ja 2011. Paras-ARTTU-ohjelman tutkimuksia nro 31. Acta nro 256. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Pierson, P. 2000. Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics. Teoksessa The American Political Science Review, Vol. 94, No. 2 (Jun., 2000), sivut 251–267.

- Pönkä, H. 2014. Sosiaalisen median käsikirja. Viitattu 26.5.2017.
<https://somekirja.wordpress.com/category/nayteluku/>
- Ramboll. 2015. Joukkoliikennestrategia. Eli tarina Tuusulan joukkoliikenteen kehittämisestä.
- Ramboll ja Liidea. 2011. Lappeenrannan joukkoliikenne 2020. Lappeenrannan kaupungin joukkoliikennepoliittinen ohjelma.
- Ramste, H. 2015a. Tutkimus- ja kehittämishankkeiden tieteellinen viitekehys. Toimintaympäristön tutkimus ja kehittäminen -opintojakson verkkoaineisto. Hämeen ammattikorkeakoulu, Moodle. Viitattu 22.1.2017.
<https://moodle.hamk.fi/>
- Ramste, H. 2015b. Kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät. Toimintaympäristön tutkimus ja kehittäminen -opintojakson verkkoaineisto. Hämeen ammattikorkeakoulu, Moodle. Viitattu 18.5.2017.
<https://moodle.hamk.fi/>
- Ramste, H. 2015c. Kvantitatiiviset tutkimusmenetelmät. Toimintaympäristön tutkimus ja kehittäminen -opintojakson verkkoaineisto. Hämeen ammattikorkeakoulu, Moodle. Viitattu 22.5.2017.
<https://moodle.hamk.fi/>
- Ramste, H. 2016. Strateginen johtaminen. Strateginen johtaminen ja talous -opintojakson verkkoaineisto. Hämeen ammattikorkeakoulu, Moodle. Viitattu 15.7.2016.
<https://moodle.hamk.fi/>
- Rintamäki, J. 2014. Mikkelin seudullinen joukkoliikennesuunnitelma. Palvelutasotavoitteet 2014–2017 ja kehittämissuunnitelma.
- Rinta-Piirto, J., Hillo, K. ja Keskiikonen, H. 2014. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. Joukkoliikennestrategia. HSL:n julkaisu 16/2014.
- Rovaniemen kaupunki. 2016. Uutisarkisto. Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030: Omin voimin liikkeelle! Päivitetty 13.9.2016. Viitattu 23.5.2017.
<http://www.rovaniemi.fi/news/Rovaniemen-kavelyn-ja-pyorailyn-kehittamisohjelma-2030-Omin-voimin-liikkeelle!/xn12bp0y/07f2cf8d-4bd9-4d0b-9c46-3a83a8a690ff>
- Satakuntaliitto. 2015. Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Sarja A:313.
- Savolainen, M. ja Lukkarinen, S. 2016. Kestävä liikkuminen alueellisessa liikennejärjestelmätöissä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2016. Helsinki: Liikennevirasto.

Setälä, M. ja Välimäki, S. 2010. Porin liikenneturvallisuussuunnitelma 2010. Raporttisarja: Porin kaupunki C65/2010.

Sihto, S. 2005. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Suunnittelun toimintaympäristö. Teoksessa Liikenne ja Väylät I. Helsinki: Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry, 287–291.

Slotte-Kock, S., Hautio, N. ja Råback, S. 2015. Elinvoimastrategia 2016–2020. Vaasan seutu. Energinen Vaasan seutu on vahva lisäarvon luoja Suomessa ja kansainvälisesti.

Sote- ja maakuntauudistus. n.d.a. Maakuntauudistus. Maakunta. Viitattu 15.5.2017.

<http://alueuudistus.fi/maakunta>

Sote- ja maakuntauudistus. n.d.b. Sote-uudistus. Mikä on sote-uudistus? Viitattu 27.12.2016.

<http://alueuudistus.fi/mika-on-sote-uudistus>

Sote- ja maakuntauudistus. n.d.c. Maakuntauudistus. Maakuntauudistuksen usein kysytyt kysymykset. Kysymys: ”Millainen on tulevaisuuden kunta?” Viitattu 27.12.2016.

<http://alueuudistus.fi/maakuntauudistus/ukk>

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

STM. n.d. Sosiaali- ja terveysministeriö. Tehtävä ja tavoitteet. Viitattu 11.7.2016.

<http://stm.fi/ministerio/tehtavat-ja-tavoitteet>

Suomen perustuslaki nro 731/1999. 11.6.1999.

Suomen ympäristökeskus. n.d. Liiteri-palvelu. Viitattu 23.5.2017.

<http://liiteri.ymparisto.fi/>

Suomen ympäristökeskus. 2014. Suomen kasvukäytävän elinvoimakartasto. Elinvoiman indikaattoreita kasvukäytäväalueella / 2014. Osa 3 - pendelöinti, asiointi.

Suomi.fi. 2015. Valtio ja kunnat. Kunnat ja kunnallishallinto. Päivitetty 6.6.2015. Viitattu 28.7.2016.

https://www.suomi.fi/suomifi/suomi/valtio_ja_kunnat/kunnat_ja_kunnallishallinto/index.html

Suomi.fi. 2016a. Valtio ja kunnat. Päivitetty 22.12.2016. Viitattu 27.12.2016.

http://www.suomi.fi/suomifi/suomi/valtio_ja_kunnat/

Suomi.fi. 2016b. Valtio ja kunnat. Vuodenvaihteen 2016–2017 muutokset hallinnossa. Päivitetty 22.12.2016. Viitattu 27.12.2016.

http://www.suomi.fi/suomifi/suomi/valtio_ja_kunnat/vuodenvaihteen_20162017_muutokset_hallinnossa/index.html

Tampereen kaupunkiseutu. 2012. Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030.

Tilastokeskus. 2015. PX-Web Statfin. Ympäristö ja luonnonvarat. Kasvihuonekaasut. Kasvihuonekaasupäästöt alueittain, päästökaupan ulkopuoliset tiedot. Päivitetty 30.10.2015. Viitattu 23.5.2017.

http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_ymp_khki/020_khki_tau_102.px/table/tableViewLayout1/?rxid=6951e566-9c1f-409d-81d4-ded1f16e0dac

Tilastokeskus. 2016. PX-Web Statfin. Väestö. Väestörakenne. Väestöllisiä tunnuslukuja alueittain 1990–2015. Päivitetty 23.9.2016. Viitattu 22.3.2017.

http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vaerak/048_vaerak_tau_203.px/?rxid=445f74d6-fefa-4a67-aa5e-a84420231de8

Tilastokeskus. 2017a. Määritelmät ja peittävyys. Tieliikenneonnettomuudet. Viitattu 22.3.2017.

http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet_fi.html

Tilastokeskus. 2017b. Tuotteet ja palvelut. Kasvihuonekaasuinventaario. Päivitetty 16.3.2017. Viitattu 22.3.2017.

<https://www.stat.fi/tup/khkinv/index.html>

Tirronen, J. 2011. Poliittikkaprosessin sisällä. Polkuriippuvuus, agendan asettaminen ja innovaatioiden leviäminen. Teoksessa *Politiikan polut ja hyvinvointivaltion muutos*, 26–45. Kela.

Turun kaupunki. 2010. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010. Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto.

Turun kaupunki. 2014. Turku 2029. Pohjoisen Itämeren kiinnostavin kaupunki.

Turun kaupunki. n.d. Organisaatio. Kaupungin johto. Apulaiskaupunginjohtaja Jarkko Virtanen. Viitattu 23.5.2017.

<https://www.turku.fi/organisaatio/kaupunginjohto/apulaiskaupunginjohtaja-jarkko-virtanen>

Utajärvi. 2015. Utajärvi pyöräilyn laatukunnaksi -ohjelma 2015-2020.

Uudenmaan ELY-keskus. 2016. Uudenmaan ELY-keskuksen liikennestrategia 2025: Elinkeinoelämälle edellytyksiä ja asukkaille sujuvaa arkea.

Vaalit. 2013. Oikeusministeriön tulos- ja tietopalvelu. Kunnallisvaalit 28.10.2012. Tulostiedot. Tulokset. Päivitetty 14.6.2013. Viitattu 5.1.2017.

http://tulospalvelu.vaalit.fi/K2012/s/tulos/tulos_kokomaa.html

Vaalit. 2015. Oikeusministeriön tulos- ja tietopalvelu. Eduskuntavaalit 19.4.2015. Tulostiedot. Tulokset. Päivitetty 22.4.2015. Viitattu 5.1.2017.
http://tulospalvelu.vaalit.fi/E-2015/fi/tulos_kokomaa.html

Vaalit.fi. 2015. Vaalitietoa. Vaalien keskeiset periaatteet. Päivitetty 2.7.2015. Viitattu 8.1.2017.
<http://www.vaalit.fi/fi/index/vaalitietoa/vaalienkeskeisetperiaatteet.html>

Vaalit.fi. 2016a. Puolueet. Puolueen perustaminen. Päivitetty 21.9.2016. Viitattu 5.1.2017.
<http://www.vaalit.fi/fi/index/puolueet/puolueenperustaminen.html>

Vaalit.fi. 2016b. Puolueet. Rekisteröidyt puolueet. Päivitetty 15.12.2016. Viitattu 5.1.2017.
<http://www.vaalit.fi/fi/index/puolueet/rekisteroidytpuolueet.html>

Vaalit.fi. 2016c. Vaalit. Kuntavaalit. Vaalikelpoisuus ja ehdokasasettelu. Päivitetty 14.11.2016. Viitattu 8.1.2017.
<http://vaalit.fi/fi/index/vaalit/kunnallisvaalit/vaalikelpoisuusjaehdokasasettelu.html>

Vaarala, R. 2012. Jyväskylän kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelma.

Vaarala, R., Manelius, L. ja Jalkanen, R. 2012. Lahden kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2025.

Vaarala, R., Ylipiessa, K., Piipponen, M. ja Salmela, A. 2013. Porin seudun joukkoliikennesuunnitelma.

Vaasan kaupunki. n.d.a. Tietoa kaupungista. Kaupungin kehittäminen. Kestävä kehitys. Viitattu 22.5.2017.
<https://www.vaasa.fi/kestava-kehitys>

Vaasan kaupunki. n.d.b. Palveluopas. Liikenne. Pyöräily. Viitattu 23.5.2017.
<https://www.vaasa.fi/palvelut/pyoraily>

Vaasan kaupunki. 2015. Energia- ja ilmasto-ohjelma. Energialla menestykseen.

Varto, J. 2001. Kauneuden taito. Tampere: Tampere University Press.

Vehka, M. 2015. Intressiryhmien mukaan pääsy poliittisen päätöksenteon valmisteluun Suomessa. Intressiryhmäkohtaisten tekijöiden ja ympäristön vaikutuksen analyysiä. Helsingin yliopisto. Valtiotieteellinen tiedekunta. Poliitiikan ja talouden tutkimuksen laitos. Yleinen valtio-oppi. Pro gradu -tutkielma.

Verronen, V., Vesajoki, T., Hintsala, J. ja Salmela, A. 2012. Rovaniemen liikennejärjestelmä 2030.

Verronen, V., Vesajoki, T. ja Ojakoski, T. 2013. Raahen liikennejärjestelmä. Keskeisten alueiden liikennesuunnitelma 2013.

Vihervaara, T. 2015. Liikennesuunnittelusta liikkumisen suunnitteluun. Opinnäytetyö.

VM. 2017. Kuntakortti tilinpäätöksistä 2013–2015. Havainnollistettu. Valtiovarainministeriö/Kunta- ja aluehallinto-osasto, 17.1.2017.

VNA, valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista nro 1318/2015. 12.11.2015.

VNp, valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. 30.11.2000. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. 13.11.2008.

WCED. 1987. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. Annex to Document A/42/427 – Development and International Co-operation: Environment. Oslo: United Nations.

Weber, J. 2014. The process of crafting bicycle and pedestrian policy: A discussion of cost-benefit analysis and the multiple streams framework. Teoksessa *Transport Policy*, Volume 32, 132–138.

Weber, M. 1978. Economy and Society. Ed. Guenther Roth ja Claus Wittich, Vol. 2. Alkuperäisteos *Wirtschaft und Gesellschaft*. 1922. Los Angeles: University of California Press.

Wefering, F., Rupprecht, S., Bührmann, S. ja Böhler-Baedeker, S. 2014. Guidelines. Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Brussels: European Union.

Wikipedia. 2015. Utajärvi. Päivitetty 28.12.2015. Viitattu 14.8.2016.
<https://fi.wikipedia.org/wiki/Utaj%C3%A4rvi>

Wikipedia. 2016a. Helsinki. Päivitetty 27.7.2016. Viitattu 14.8.2016.
<https://fi.wikipedia.org/wiki/Helsinki>

Wikipedia. 2016b. Poliitiikka. Päivitetty 2.2.2016. Viitattu 28.12.2016.
<https://fi.wikipedia.org/wiki/Politiikka>

Wikipedia. 2016c. Poliitiikan tutkimus. Päivitetty 19.5.2016. Viitattu 14.8.2016.
https://fi.wikipedia.org/wiki/Politiikan_tutkimus

Wikipedia. 2016d. Vuoden pyöräilykunta. Päivitetty 20.5.2016. Viitattu 22.5.2017.

https://fi.wikipedia.org/wiki/Vuoden_pyöräilykunta

Yin, R. K. 1987. Case Study Research. Design and Methods. Beverly Hills: Sage Publications.

YM. 2015. Ympäristöministeriö – yhdessä kestävään tulevaisuuteen. Päivitetty 21.12.2015. Viitattu 8.7.2016.

<http://www.ym.fi/fi-FI/Ministerio>

YM. 2016a. Ympäristöministeriö. Maankäytön suunnittelun ohjaus. Maankäytön, liikenteen ja asumisen sopimukset. Päivitetty 29.6.2016. Viitattu 14.7.2016.

<http://www.ym.fi/fi->

[FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus/Maankayton_liikenteen_ja_asumisen_aiesopimukset](http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus/Maankayton_liikenteen_ja_asumisen_aiesopimukset)

YM. 2016b. Maankäytön suunnittelun ohjaus - tavoitteena hyvinvoiva elinympäristö. Päivitetty 20.6.2016. Viitattu 31.8.2016.

<http://www.ym.fi/fi->

[fi/maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus](http://www.ym.fi/fi-maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus)

YM. 2016c. Ympäristöministeriö. Maakuntakaavatilanne. Voimassa olevat maakuntakaavat 1.6.2016. Ladattavissa sivun http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus/Maakuntakaavojen_vahvistaminen kautta. Päivitetty 25.8.2016. Viitattu 11.9.2016.

Ymparisto.fi. 2016. Autovyöhyke. Elinympäristö ja kaavoitus. Yhdyskuntarakenne. Tietoa yhdyskuntarakenteesta. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Päivitetty 2.8.2016. Viitattu 22.3.2017.

<http://www.ymparisto.fi/fi->

[FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Yhdyskuntarakenteen_vyohykkeet/Autovyohyke](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Yhdyskuntarakenteen_vyohykkeet/Autovyohyke)

HAASTATTELUT

Järvelä, M. 2016. Teknisen toimen johtaja. Vaasan kaupungin tekninen toimi. Haastattelu 14.10.2016.

Lahtinen, M. 2016. Kaavoitusarkkitehti. Kangasalan kunnan tekninen keskus. Haastattelu 7.10.2016.

Lehmuskoski, V. 2016. Toimitusjohtaja. Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL. Haastattelu 3.10.2016.

Putkonen, R. 2016. Liikennesuunnittelupäällikkö. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu 21.10.2016.

Raappana, A. 2016. Suunnittelupäällikkö. Rovaniemen kaupungin yhdyskuntatekniikan vastuualue. Haastattelu 4.10.2016.

Varonen, A. 2016. Kaupungininsinööri. Joensuun kaupungin kaupunkirakenneyksikkö. Haastattelu 6.10.2016.

Virtanen, J. 2016. Apulaiskaupunginjohtaja. Turun kaupungin konsernihallinto. Haastattelu 19.10.2016.

LISTA PÄÄ- JA APUKYSYMYKSISTÄ

1. Miksi ja miten kunnassanne edistetään kestävää liikkumista?
 - a. Miten työtä perustellaan päättäjille tai sidosryhmille?
 - b. Kuinka pitkän aikaa kestävää liikkumista on edistetty ja rakentuuko edistämistyö aiempien suunnitelmien varaan?
 - c. Kuinka henkilöitynyttä edistämistyö on?
 - d. Millainen poliittinen motivaatio edistämiseksi löytyy?
 - e. Pohjautuuko edistäminen mielikuviin vai faktoihin?
 - f. Näkyvätkö strategiset linjaukset kestävä liikkumisen suunnitelmissa?
 - g. Mikä on vaikuttavinta kestävä liikkumisen edistämistä?

2. Ketkä osallistuvat kestävä liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
 - a. Päätöksentekijät?
 - b. Kaupungin eri toimialat, virastot, yksiköt?
 - c. Yritykset, elinkeinoelämä?
 - d. Asukkaat, yhdistykset, järjestöt?
 - e. Miten yhteistyötä eri tahojen välillä koordinoidaan?
 - f. Onko vuoropuhelua liikaa vai liian vähän?
 - g. Osallistuvatko kunnan johtavat virkamiehet edistämistyölle tai tukevatko he sitä?
 - h. Kuinka suuri rooli konsulteilla on edistämistyössä?
 - i. Millainen rooli on seutuyhteistyöllä (seudullinen organisaatio, kuntien välinen yhteistyö tms.)?
 - j. Millainen rooli valtiolla on edistämistyössä?
 - k. Millainen rooli medialla on edistämistyössä?
 - l. Myönnetäänkö edistämiseksi tukea tai rahoitusta kunnan sisä- tai ulkopuolelta?

3. Mitkä ovat suurimmat esteet kestävä liikkumisen edistämiseksi?
 - a. Onko edistämiseksi poliittista vastustusta ja kuinka haitallista se on?
 - b. Kuinka merkittävää on vastakkainasettelu kestävien kulkumuotojen ja henkilöautoilun välillä?
 - c. Kuinka paljon kunnan sisäinen byrokratia haittaa edistämistä?
 - d. Vastustavatko asukkaat tai yrittäjät edistämistyötä?
 - e. Herääkö vastustus vasta konkreettisten toimenpiteiden toteuttamisvaiheessa?
 - f. Kohdellaanko edistämistyötä perinteisessä tai sosiaalisessa mediassa reilusti?
 - g. Onko kunnan väestöön, rakenteeseen, sijaintiin tai muihin ominaisuuksiin liittyvissä piirteissä jotain, minkä koetaan vaikeuttavan kestävä liikkumisen edistämistä?
 - h. Miten vastustukseen on varauduttu?

4. Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävä liikkumisen edistämiseksi?
 - a. Millaisia onnistumisia on koettu?
 - b. Mistä tai keistä ne johtuvat?
 - c. Millaiset perustelut johtavat onnistumisiin?
 - d. Miten edellä mainituista esteistä on päästy yli onnistumisiin?
 - e. Voidaanko onnistumisista löytää asioita, joita voidaan hyödyntää muissakin kunnissa, vai ovatko ne voimakkaasti kuntakohtaisia?
 - f. Auttaako strategisten ohjelmien ja linjausten tekeminen konkreettisten toimenpiteiden toteuttamista?
 - g. Onko parempi toteuttaa kerralla iso ja kattava muutos vai useita pieniä toimenpiteitä?
 - h. Onko aikaisesta tiedottamisesta hyötyä suunnitelmien hyväksymiseen?

TAUSTATUTKIMUKSEN TILASTOT

	Helsinki	Turku	Joensuu	Vaasa	Rovaniemi	Kangasala
Väestö						
Väkiluku	628 208	185 908	75 514	67 619	61 838	30 607
Demografinen huoltosuhte (%)	44,0 %	49,2 %	51,8 %	53,4 %	52,5 %	63,8 %
Taajama-aste (%)	99,9 %	99,0 %	88,4 %	98,3 %	89,3 %	84,5 %
Työllisyys						
Työpaikkojen lukumäärän suhde väkilukuun (%)	60,4 %	50,5 %	44,3 %	55,0 %	40,8 %	27,5 %
Työllisyysaste (%)	70,7 %	64,5 %	61,1 %	71,0 %	64,9 %	73,3 %
Asuinkunnassaan työssäkäyvien osuus (%)	77,4 %	76,9 %	83,8 %	86,6 %	91,3 %	38,9 %
Maankäyttö						
Asemakaavoitetulla alueella asuvan väestön osuus väkiluvusta (%)	99,5 %	96,8 %	86,8 %	89,3 %	83,0 %	74,3 %
Harvan pientaloasutuksen osuus taajaman maapinta-alasta (%)	6,1 %	25,2 %	28,4 %	33,2 %	28,6 %	44,3 %
Alle 1 km päässä päivittäistavara-kaupasta asuvan väestön osuus (%)	98,5 %	94,7 %	76,8 %	84,0 %	70,3 %	68,8 %
Alle 1 km päässä alakoulusta asuvien 7–12-vuotiaiden osuus ikäluo	94,2 %	69,2 %	53,0 %	67,3 %	51,3 %	54,7 %
Liikenne						
Henkilöautojen määrä 1000 asukasta kohden	404	473	577	587	608	631
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden mää	535	206	101	69	102	34
Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden osuus tieliikenneonnettomuuksi	37,9 %	39,4 %	29,3 %	31,7 %	19,1 %	10,1 %
Politiikka						
Kunnanvaltuuston koko	85	67	59	67	59	51
Valtuuston poliittinen jakauma: kokoomuksen osuus valtuutetuista	27,1 %	28,4 %	16,9 %	22,4 %	20,3 %	29,4 %
Valtuuston poliittinen jakauma: SDP:n osuus valtuutetuista (%)	17,6 %	20,9 %	27,1 %	20,9 %	13,6 %	25,5 %
Valtuuston poliittinen jakauma: keskustan osuus valtuutetuista (%)	3,5 %	6,0 %	23,7 %	6,0 %	32,2 %	13,7 %
Valtuuston poliittinen jakauma: perussuomalaisen osuus valtuute	9,4 %	9,0 %	13,6 %	13,4 %	15,3 %	11,8 %
Valtuuston poliittinen jakauma: vihreiden osuus valtuutetuista (%)	22,4 %	14,9 %	10,2 %	3,0 %	5,1 %	5,9 %
Valtuuston poliittinen jakauma: vasemmistoliiton osuus valtuutetu	10,6 %	13,4 %	6,8 %	6,0 %	11,9 %	3,9 %
Valtuuston poliittinen jakauma: RKP:n osuus valtuutetuista (%)	5,9 %	4,5 %	0,0 %	22,4 %	0,0 %	0,0 %
Valtuuston poliittinen jakauma: kristillisdemokraattien osuus valtu	2,4 %	1,5 %	1,7 %	4,5 %	1,7 %	9,8 %
Valtuuston poliittinen jakauma: muiden puolueiden osuus valtuute	1,2 %	1,5 %	0,0 %	1,5 %	0,0 %	0,0 %
Talous						
Omavaraisuusaste (%)	77,9 %	51,4 %	59,5 %	47,2 %	59,9 %	54,3 %
Vuosikate (€/as.)	422	324	379	171	45	600
Kumulatiivinen yli- tai alijäämä (€/as.)	7130	1133	348	-315	1060	1606
Ympäristö						
Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt asukasta kohden (CO2-ekvivali	872	1065	1589	1213	2102	2254

HELSINGIN VIRANHALTIJAJAHAASTATTELUIDEN YHTEENVETO

Helsingin perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi ja tärkeimmät tavat edistää sitä.

Miksi Helsingissä edistetään kestävää liikkumista?	Miten Helsingissä edistetään kestävää liik-kumista?
Toteutetaan liikkumisen kehittämissuunnitelmaa, joka perustuu valtuustostrategiaan	Linjaukset kulkevat johdonmukaisesti läpi valtuustostrategiasta aina työmaajärjestelyihin asti ja joka hanke voidaan perustella strategiasta lähtien
Edistetään asukkaiden sujuvaa arkea, jotta Helsingissä olisi parempi asua	Laaditaan erillisohjelmia pyöräilystä, pysäköinnistä, logistiikasta ja liikenneturvallisuudesta
Edistetään elinvoimaista kaupunkia, jotta Helsingissä on helpompi toimia yrittäjänä	Mahdollistetaan liikkuminen sujuvien ja turvallisten reittien avulla sekä viestinnän keinoin
Kestävä liikkuminen on resurssien tehokasta käyttöä	Ohjataan liikkumista pysäköintimaksujen ja lip-pujen hintojen avulla
Kasvavassa kaupungissa tilankäytön vaatimukset lisääntyvät	
Sujuva liikenne pitää äänestäjät tyytyväisinä ja poliitikot myönteisinä	

Tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen Helsingissä.

Ketkä osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
Kaikki liikkujat vaikuttavat osaltaan
Kaupungin hallinto <ul style="list-style-type: none"> - Kaupunkisuunnitteluvirasto mahdollistajana - Rakennusvirasto toteuttajana - HKL erityisesti liityntäpysäköintiasioissa - Kaupunginkanslia erityisesti elinkeinopolitiikassa
Poliittinen päätöksenteko <ul style="list-style-type: none"> - Kaupunginvaltuusto hyväksyy sitouttavan valtuustostrategian - Kaupunginhallitus vahvistaa isot päätökset - Kaupunkisuunnittelulautakunta ohjaa liikennepolitiikkaa - Lisäksi yleisten töiden lautakunta, HKL:n johtokunta, HSL:n johtokunta
Helsingin seudun liikenne, jossa kaupunki on mukana 50 % osuudella, päättää joukkoliikenteen politiikasta ja järjestämisestä
Hallinnon edustajien ja poliitikoiden kesken tehdään yhteistyötä mm. iltakoulujen merkeissä
Päätöksenteko ei ole eikä saa olla rasite vaan lisäarvo
Naapurikuntien kanssa tehdään yhteistyötä ja erityisesti joukkoliikenteelle sen merkitys on suuri <ul style="list-style-type: none"> - Liikenne ei pysähdy kuntarajoihin - Hankkeita mm. joukkoliikenteen raideverkosto, pyöräbaanaverkko, pysäköintipaikkojen laskentaohje
Valtion resurssit ovat pienet ja sen rooli Helsingissä on vähäinen
Yritykset, järjestöt
Asukkaita pyritään osallistamaan kaikissa merkittävässä suunnitelmissa <ul style="list-style-type: none"> - Erityisesti sosiaalista mediaa käytetään viestin välittämiseen
Median rooli on tärkeä mutta usein kärjistävä <ul style="list-style-type: none"> - Media ei saisi vaikuttaa valmisteluun, mutta tiedostamatonta vaikutusta voi olla - Mediassa korostuvat vastakkainasettelu ja kärjistyminen, mikä ei edistä asioita - Sosiaalisessa mediassa jotkut kulkevat nousevat toisia ”paremmiksi” - Suurempi vaikutus medialla on päättäjiin kuin viranhaltijoihin
Vuoropuhelua ja erityisesti vapaamuotoista keskustelua voisi olla enemmänkin eri tahojen välillä <ul style="list-style-type: none"> - Keskustelu liittyy yleensä tiettyihin hankkeisiin eikä laajempiin linjauksiin - Suunnittelu keskittyy helposti nykyisten käyttäjien toiveisiin, jolloin nykyhetkellä koetuista eduista halutaan pitää kiinni - Tulisi huomioida tulevien käyttäjien ja sukupolvien tarpeet

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Suurimmat esteet ja onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä.

Mitkä ovat suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi?	Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä?
Taloudellisten resurssien puute <ul style="list-style-type: none">- Erityisesti kaupunkisuunnitteluvirastolla on pulaa suunnitteluresursseista	Pitkäjänteinen joukkoliikennepolitiikka on johtanut siihen, että Helsingin joukkoliikenne on kansainvälisissä tutkimuksissa huippusijoilla
Kaupunkiympäristössä tila on usein rajallista, mikä johtaa eri kulkumuotojen vastakkainasetteluun <ul style="list-style-type: none">- Yleensä pysäköinti vastaan muut	Poliittisessa päätöksenteossa on vahva tahto edistää kestävästä liikkumisesta, asia ei ole vain yhden puolueen agendalla
Kokonaisuuden kannalta toimivin ratkaisu ei aina ole välttämättä kestävän liikkumisen kannalta paras mahdollinen	Eräiden hankkeiden eteneminen <ul style="list-style-type: none">- Hämeentien liikennejärjestelyt- Raidejokeri- Kruunusillat
Byrokratia ei ole este, mutta hallinnonalojen väliset rajat näkyvät joskus liiankin selvästi	Helsingissä on hyvää kävely-ympäristöä
Ajankäyttö valuu suunnittelun sijasta toimenpiteiden perusteleamiseen	Pyöräilyn edistämishjelman avulla on saatu pyöräilyn investointeihin osoitetut määrärahat kolminkertaistettua
Toimenpiteiden vaikutukset näkyvät vasta pitkän ajan päästä, mutta taloudelliset vaikutukset tulevat heti <ul style="list-style-type: none">- Tulevaisuutta ei osata hahmottaa vaikka toimenpidettä pitäisi verrata nimenomaan tulevaisuuden vaihtoehtoihin eikä nykytilanteeseen- Pitäisi ymmärtää, että toimenpiteiden tekemättä jättäminenkin on aktiivinen päätös	Positiivisia vaikutuksia pitää pystyä konkretisoimaan: pelkkä ilmastonmuutos ei herätä riittävästi mielenkiintoa
Asioita ei vastusteta suoralta kädeltä vaan vasta sitten, kun pitäisi tehdä valinta	
Yritykset kantavat yhteiskuntavastuuta, mutta eivät halua luopua nykyisistä eduista kuten pysäköinnistä	

Helsingin hyvien kokemusten monistettavuus muualla.

Mitä asioita voitaisiin monistaa muualla?
Strateginen ohjelma on välttämätön ja kertoo kunnan tahtotilasta
Aito täytäntöönpanokyky ja oikeat tekijät
Helsinki on hyödyntänyt oppia mm. Tukholmasta ja New Yorkista
Arviointimenetelmät: muutosten perustelu asukkaille ennalta, kattavat ennen- ja jälkeentutkimukset

TURUN VIRANHALTIJAJAHAASTATELUN YHTEENVETO

Turun perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi ja tärkeimmät tavat edistää sitä.

Miksi Turussa edistetään kestävää liik- kumista?	Miten Turussa edistetään kestävää liikku- mista?
Osa ilmastonmuutoksen ehkäisemistä ja hii- lineutraaliuden tavoittelua	Ei laadita erillisohjelmia vaan sisällytetään osaksi kaupungin strategiaa
Kaupungilla on voimakas kasvutavoite, joka perustuu kaupunkirakenteen eheyttämiseen eikä laajenemiseen ulospäin: vaatii muutosta liik- enteessä	Yleiskaavassa on esitetty, että kävely ja pyöräily ovat tiiviin kaupunkirakenteen ensisijaisia kulku- muotoja ja joukkoliikenne pääasiassa joukkoli- kennekäytävien varrella
	Yksityisautoilua lisäävää rakennetta ei enää tehdä
	Ydinkeskustassa olevat pyörätiepuutteet ovat olleet poliittisesti hankalia, mutta toteutetaan osa- na toriparkki-hanketta
	Investoinnit kävelyn ja pyöräilyn väylähankkeisiin edistyvät MAL-sopimusten synnyttämän vipuvai- kutuksen turvin niin kaupungissa kuin yleisten teiden varsillakin
	Joukkoliikenteessä seudullinen joukkoliikennevi- ranomainen Föli on ollut tärkein edistäjä
	Joukkoliikenteen edistäminen vaatii siirtymistä välineorientoituneesta ajattelutavasta järjestelmä- tason ajatteluun
	Sähkökäyttöistä bussiliikennettä kehitetään ja siitä saadut positiiviset käyttäjäkokemukset lisäävät sen houkuttelevuutta
	Julkinen sektori ei voi toimia yksin mutta se voi mahdollistaa
	Turussa on käynnissä kansainvälisiä kokeiluja erilaisista digitaalisista liikkumispalveluista, jotka tuovat taloudellista dynamiikkaa

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen Turussa.

Ketkä osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
Kaupungin hallinto <ul style="list-style-type: none">- Vapaa-ajan toimiala: kansanterveydellinen näkökulma- Kiinteistötoimiala: infrastruktuurin investoinnit- Ympäristötoimiala: varsinainen katu- ja liikennesuunnittelu- Konsernihallinto: kansainvälinen toiminta ja yhteishankkeet
Varsinais-Suomen liitto <ul style="list-style-type: none">- Valonia: mielipidevaikuttamista ja liikkumisen ohjausta- Jatkuva liikennejärjestelmätyö, mukana myös ELY-keskus ja kunnat
Föli joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena
Itämeren kaupunkien liiton ympäristösihteeristö <ul style="list-style-type: none">- Kansainvälistä toimintaa- Laaja hankesalkku
MAL-ryhmässä tehdään kuntarajat ylittävää suunnittelua
Median suhtautuminen on pääasiassa positiivista <ul style="list-style-type: none">- Media ei kuitenkaan seuraa eikä uutisoi isoja linjauksia- Keskitytään ristiriitoihin, jotka kiinnostavat enemmän kuin yksimielisyys asioista- Mediaa käytetään kuitenkin paljon tiedottamisessa
Vuoropuhelua käydään erityisesti maankäytön suunnittelusta systemaattisesti ja riittävästi <ul style="list-style-type: none">- Erilaisia tilaisuuksia asukkaiden kanssa järjestää Valonia

Suurimmat esteet ja onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä.

Mitkä ovat suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi?	Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä?
Resurssien puute on lähinnä hidaste, ei este	Poliittinen hyväksyntä saatu maankäytön ja liikenteen linjauksille <ul style="list-style-type: none">- Tulevaisuudenkuvasta ollaan yksimielisiä
Asenteellisia tai byrokratiasta johtuvia esteitä ei juurikaan ole, hitautta sen sijaan on ja se johtuu julkisen organisaation luonteenomaisesta toimintamallista	Jalankulun ja pyöräilyn verkostot ovat pääosin hyvässä kunnossa vaikkakaan eivät valmiita
Yrittäjät saattavat vastustaa yksittäisiä hankkeita, mutta eivät tavoitteita tai kaupunkirakenteen tiivistämistä	Kestävä liikkuminen on integroitu strategiaan, jolloin sen takana on poliittinen enemmistö
Poliittisia esteitä tai vastustusta ei ole	Tarvitaan sekä toimintaympäristön ja asenteiden muuttumista että kaupungin ylimmän johdon vahvaa visiota ja tahtoa
Yksittäinen hanke voi joskus herättää joissain päättäjissä vastustusta, koska heidän intressiryhmänsä vastustaa sitä	

Turun hyvien kokemusten monistettavuus muualla.

Mitä asioita voitaisiin monistaa muualla?
Pilottihankkeiden toteuttaminen tähtää nimenomaan monistettavuuteen
Sähköbussiliikenne, digitalisaatio ja uudet palvelukonseptit
Sitran ja Tekesin läsnäolo on olennaista

JOENSUUN VIRANHALTIJAJAHAASTATTELUN YHTEENVETO

Joensuun perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi ja tärkeimmät tavat edistää sitä.

Miksi Joensuussa edistetään kestävää liik-kumista?	Miten Joensuussa edistetään kestävää liikkumista?
Pitkä perinne pyöräilystä	Pysäköintinormi vähentää tonttien autopaikkoja ja kakkosautoja
Poliitikot eivät ole kyseenalaistaneet edistämisen tarpeellisuutta, vaan on tunnistettu terveellisyys, helpous, taloudellisuus, ympäristöystävällisyys ja positiivinen imagoarvo	Kaupunkistrategiassa kävely ja pyöräily ovat vahvasti mukana
Pohjois-Karjala tavoittelee hiilineutraalia ja öljy-vapaata maakuntaa vuoteen 2025: vaatii muutosta liikenteessä	Työn alla kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, johon sitoudutaan ja joka huomioidaan kaikessa suunnittelussa
Terveysvaikutusten tunnistaminen on muuttanut poliitikoiden ajatusmaailmaa	Joukkoliikenteen kehittäminen jää yleensä kävelyn ja pyöräilyn kehittämisen jalkoihin, koska se ei ole yhtä kilpailukykyinen
Kaupunkikeskustaa halutaan kehittää	Liikkumisen ohjaus on yksi vaikuttavimmista ja vaikeimmista keinoista, sillä sen avulla muokataan asenteita
Perheiden kakkosautot ovat kuluerä, joka voitaisiin käyttää myös muihin palveluihin ja siten lisätä elinvoimaa ja työllisyyttä	Kaupunki toimii mahdollistajana kaikille kulkutavoille, asukkaiden oma halu kulkea jalan ja pyörällä on kuitenkin tärkeintä

Tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen Joensuussa.

Ketkä osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
Kaupungin toimialat: vapaa-aika, liikunta, koulu
Poliittinen päätöksenteko <ul style="list-style-type: none"> - Osallistutaan strategisella tasolla, esim. yleiskaavatyössä - Kuntavaalien alla osallistuminen on aktiivisempaa - Osallistuminen voisi olla parempaakin, sillä usein samat henkilöt osallistuvat
Pohjois-Savon ELY-keskus
Liikenneturva
Kaupungin johdosta moni näyttää esimerkkiä liikkumistavoillaan <ul style="list-style-type: none"> - Päätöksentekijöistä taas kovin moni ei pyöräile
Seudullisesti tehdään yhteistyötä mm. Itä-Suomen liikennejärjestelmätöiden kautta <ul style="list-style-type: none"> - Kestävä liikkuminen on läpileikkaava teema - Keskitytään usein Joensuun keskustaan, mutta kaikki kunnat osallistuvat mahdollisuuksiensa mukaan
Valtiolla on huonot resurssit, mutta esim. liikkumisen ohjauksen valtionavustusta haetaan aktiivisesti ja on myös saatu
Median suhtautuminen on ollut positiivista <ul style="list-style-type: none"> - Kaupungin omassa lehdessä on usein nostoja aiheesta - Yritettiin myös pysyvämpää yhteistyötä Karjalaisen toimituksen kanssa liikenneasioiden käsitteystä, mutta se ei toiminut
Vuoropuhelua eri tahojen välillä on liian vähän <ul style="list-style-type: none"> - Toisaalta sitä on myös vaikea lisätä, koska ihmiset eivät halua kokea liikaa tuputtamista - Sosiaalisen median hyödyntämisessä on varaa parantaa

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Suurimmat esteet ja onnistumiset kestävän liikkumisen edistämässä.

Mitkä ovat suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi?	Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämässä?
Resurssien puute erityisesti liikkumisen ohjauksen lisäämiseksi	Systemaattinen kehittäminen ja asioiden esillä pitäminen
Toimenpideohjelmat toteutuvat hyvin hitaasti	Päättäjät ovat suhtautuneet positiivisesti, jolloin jokaista toimenpidettä ei tarvitse perustella yhtä kattavasti
Maaailman muuttumisen mieltäminen on vaikeaa, mikä voi johtua siitä ettei osata kertoa ihmisille riittävän ymmärrettävästi, mitä ollaan tekemässä	Myönteinen asenneilmapiiri <ul style="list-style-type: none">- Joensuussa kävellään ja pyöräillään hyvin paljon- Kaupunki on valittu kahdesti vuoden pyöräilykunnaksi ja saanut KKI:n vuoden liikkumisen olosuhteiden edistäjä -palkinnon
Poliittista vastustusta ei ole <ul style="list-style-type: none">- Yksittäishankkeita voidaan vastustaa, mutta niissäkin usein löydetään kompromissi	Strategiset ohjelmat ovat edellytys edistämiseksi <ul style="list-style-type: none">- Ne antavat tukea ja niitä on vaikea sivuuttaa, koska ne ovat poliitikoiden itse hyväksymiä
Yrittäjien kohdalla on yllättävän vähän vastustusta <ul style="list-style-type: none">- Pysäköintipaikkojen vähentäminen herättää huolta, mihin toriparkki vastaa- Kriittikkiä syntyy suunnitteluvaiheessa	

Joensuun hyvien kokemusten monistettavuus muualla.

Mitä asioita voitaisiin monistaa muualla?
Oma pesä on saatava kuntoon eli suunnittelijoiden on itse uskottava kestävään liikkumiseen
Oppia on hyvä hakea muualta ja soveltaa omiin olosuhteisiin sopivaksi
Esimerkiksi Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmää ei voi sellaisenaan siirtää Joensuuhun, mutta muokattuna mahdollisesti voisi

VAASAN VIRANHALTIJAJAHAASTATTELUN YHTEENVETO

Vaasan perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi ja tärkeimmät tavat edistää sitä.

Miksi Vaasassa edistetään kestävää liik- kumista?	Miten Vaasassa edistetään kestävää liik- kumista?
Asukkaiden onnellisuus ja terveys kasvuun	Kaupunkistrategiassa huomioidaan energia- ja ilmastopoliittisia tavoitteita, mutta strategia pitäisi saada näkyvämmäksi
Hillitään ilmastonmuutosta	Maankäytön suunnittelu mahdollistaa
Noudattaa kaupungin strategiaa	Joukkoliikenteen edistämiseksi on vahva poliittinen tuki, kävely ja pyöräily ei synnytä yhtä paljon keskustelua
Kaupungissa on energia- ja teknologiakeskittymä, jota voidaan hyödyntää helposti	Joukkoliikenteessä on parannettu vuorotiheyttä
Elinvoiman kasvattaminen	Biokaasupohjaisen joukkoliikenteen lisäämiseksi on tehty suuria investointeja
Kompakti kaupunki mahdollistaa	Vaasan ja Seinäjoen välinen rataosuus on saatu sähköistettyä kuntien aktiivisuuden ja ennakkorahoituksen turvin
	Ydinkeskustan rauhoittaminen autoilta lisää viihtyisyyttä, vähentää melua ja pölyä ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta
	Reunakivien madaltaminen parantaa pyöräilyn miellyttävyyttä
	Pyritään edistämään biokaasupolttoaineiden yleistyminen myös henkilöautoissa, koska autoista ei pääse eroonkaan

Tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen Vaasassa.

Ketkä osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
Kaupunki <ul style="list-style-type: none"> - Tekninen toimi - Poliittinen päätöksenteko - Liikuntatoimi - Ylin johto ei juurikaan osallistu kestävän liikkumisen asioihin
Pohjanmaan liitto vetää liikennejärjestelmätyötä, johon osallistuvat kuntien lisäksi myös Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto
Eryteisesti seudun kehittämissyhtiöt ovat aktiivisia
Korkeakoulut, mm. yliopiston kanssa tehty yhteistyötä opiskelijoiden liikkumiseen liittyen
Vaasassa ei ole erityistä kestävän liikkumisen foorumia

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Suurimmat esteet ja onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä.

Mitkä ovat suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi?	Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä?
Mukavuudenhalu ja asenteet <ul style="list-style-type: none">- Kaupungin on oltava rohkea uudistuja ja siirryttävä myös epämukavuusalueelle	Biokaasubussit <ul style="list-style-type: none">- Pitkä selvitystyö taustalla- Investointina hyvin suuri, mikä vaatii rohkeutta- Laajentaminen muuhun liikenteeseen tavoitteena
Pitkästä taantumasta johtuva taloudellinen tilanne on hidaste	Vaasa–Seinäjoki-ratayhteyden sähköistäminen <ul style="list-style-type: none">- Rohkeus investoida- Vuoropuhelu onnistui
Kestävän liikkumisen markkinoinnin puute on heikkous	Reunakivien madaltaminen <ul style="list-style-type: none">- Pitkäjänteinen työ johti suunnittelunormin muuttamiseen- Vaati henkilökohtaista panostusta
Tilakysymys voi aiheuttaa vaikeuksia keskustassa erityisesti pyöräteiden jatkuvuuden varmistamisen kannalta <ul style="list-style-type: none">- Tarvitaan rohkeutta ottaa tilaa autoilta- Yleiskaavassa tähän on tartuttu	Kampuslinjan toteuttaminen <ul style="list-style-type: none">- Tiheän vuorovälin linja on jo omaksuttu opiskelijoiden keskuudessa- Mukana suunnittelussa olivat kaupungin johto ja ylioppilaskunnan hallitus- Linja vastaa joukkoliikenteen kasvutavoitteisiin ja vastaavia tuotetaan lisää
Kaupunkirakenne ei aiheuta estettä lukuun ottamatta Vähäkyrön irrallista eksklaavia	
Poliittisia esteitä ei ole	

Vaasan hyvien kokemusten monistettavuus muualla.

Mitä asioita voitaisiin monistaa muualla?
Biokaasuhanke mahdollinen isoissa kaupungeissa
Kaupungin strategia tai energia- ja ilmastostrategia ei yksin riitä, tarvitaan myös liikkumiseen keskittynyt oma ohjelma
Vuoropuhelua pitää harrastaa tiiviisti eri tahojen kanssa ja toimintatapoja tulee soveltaa paikallisesti
Peräänantamattomuus ja sitkeys

ROVANIEMEN VIRANHALTIJAJAHAASTATTELUN YHTEENVETO

Rovaniemen perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi ja tärkeimmät tavat edistää sitä.

Miksi Rovaniemellä edistetään kestävää liikkumista?	Miten Rovaniemellä edistetään kestävää liikkumista?
Yhdyskuntarakenne on tiivis ja tukee siten kävelyä ja pyöräilyä, mutta on joukkoliikenteen kannalta vaikea	Luodaan turvallista ympäristöä
Toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jonka painopisteenä on kestävän liikkumisen osuuden lisääminen	Ei pelkästään teknistä rakentamista vaan kaikkien toimialojen yhteistyötä
Toteuttaa ilmastostrategiaa, jossa liikenteellä on merkittävä osuus	Ei käytetä keppiä esim. pysäköintiä rajoittamalla, koska kaupunki elää mm. ohi kulkevien matkailijoiden henkilöautovirroista
Toteuttaa kaupunkistrategiaa	Kävely ja pyöräily on miellyttävä osaksi liikennejärjestelmää ja aidoksi liikkumisvaihtoehdoksi, nyt liikenne ratkaisujen lähtökohtana on usein autoilu
Poliittista tahtotilaa löytyy	Kävelyä tai pyöräilyä ei saa nostaa yli muiden kulkutapojen
Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on helppo saada tukea, mutta yksityiskohdista käydään kriittisempää keskustelua	Lisätään sosiaalisten verkostojen ja kolmannen sektorin käyttöä valistamisessa
Joukkoliikenne puhuttaa merkitystään enemmän ja halua tukea sitä on enemmän kuin mahdollisuuksia	Ihmiset pitää saada innostumaan omin voimin liikkumisesta, mikä onkin ollut pienimuotoinen trendi
Kävely ja pyöräily edistävät terveyttä ja tuovat rahallista hyötyä	

Tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen Rovaniemellä.

Ketkä osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
Liikennejärjestelmätyöryhmään kuuluvat kunnat ja Lapin ELY-keskus <ul style="list-style-type: none"> - Kestävän liikkumisen asiat keskittyvät Rovaniemelle, Kemiin ja Tornioon - Muissa kunnissa lähinnä pitkän matkan joukkoliikenne
Liikenneturvallisuustyöryhmässä ovat mukana kaikki hallintokunnat ja se käsittelee myös viisaan liikkumisen asioita
Seudullista yhteistyötä on lähinnä valtion kanssa, koska naapurikunnat ovat kaukana <ul style="list-style-type: none"> - Lapin ELY-keskuksen kanssa tehdään hyvää yhteistyötä ja tavoitellaan yhteistä käyttäjälähtöistä näkökulmaa
Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman laadinnassa on tavoiteltu poikkihallinnollista otetta
Maankäytön ja liikenteen suunnittelua tehdään yhteistyössä
Mediassa on pidetty ohjelmaa aktiivisesti ja myönteisellä tavalla esillä <ul style="list-style-type: none"> - Autoilun ja kävelyn tai pyöräilyn välinen vastakkainasettelu ei ole vielä rantautunut Rovaniemelle
Vuoropuhelua ei ole riittävästi <ul style="list-style-type: none"> - Kaupungin johto on tietoinen, mutta varsinaista osallistumista ei ole tyrkytetty - Hallinto on pidetty tietoisempuna kuin poliittinen päätöksenteko

Suurimmat esteet ja onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä.

Mitkä ovat suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi?	Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä?
<p>Henkilöautokeskeinen elämäntapa seudulla</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autot koetaan tärkeiksi ja ajaminen joka paikkaan kansalaisoikeudeksi - Tietoisuuden tasolla ymmärretään myös vaihtoehdot, mutta käytännössä ollaan kapeakatseisempia - Yrittäjät kokevat, että heidän asiakkaansa eivät pyöräile - Tarvitaan näkökulman muutosta: tulisiko pyöräilevätkin ihmiset saada asiakkaiksi? - Vanhoja autopainotteisia alueita on vaikea muuttaa kävely- ja pyöräilypainotteisiksi asenestyistä - Pelkoja pitää järjeistää myös koulujen saattoliikenteessä, jossa auto koetaan turvallisuustekijäksi 	<p>Johdonmukainen komentoketju strategias-ta ja liikennejärjestelmäsuunnitelmasta alkaen</p> <ul style="list-style-type: none"> - On muutettu omia toimintatapoja ja ymmärretty kestävän liikkumisen tärkeys kaupunkiympäristössä - Tavoitteet on pidetty korkealla mutta ratkaisut maanläheisinä
<p>Resurssien puute</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odottavia hankkeita on enemmän kuin ehditään tekemään 	<p>Osa kouluista viestii kävelyn ja pyöräilyn puolesta omatoimisesti</p>
<p>ELY-keskuksen resurssit ovat heikot</p> <ul style="list-style-type: none"> - Isompien hankkeiden päättäminen ei ole paikallisissa käsissä, jolloin päätöksenteon järjestyminen ja jouhevuus kärsivät - Joskus joudutaan tekemään valtion vastuulla olevia toimenpiteitä kaupungin varoin 	
<p>Vastustus herää liian myöhään suunnitteluprosessissa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rakentamisvaiheessa tulee kommentteja - Omaa esitystapaakin pitäisi parantaa: milloin on oikea vaihe kuunnella asukkaita? Miten kerrotaan hankkeista? - Kokonaisuus ei kiinnosta vaan yksittäiset detaljit 	
<p>Prosessit ovat hitaita</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poliittisesti ajettuna tietyt hankkeet voivat toteutua nopeasti, mutta ne eivät välttämättä ole parhaita mahdollisia - Pitkän suunnitteluprosessin aikajänne pakottaa ajatuksen kypsytämiseen sekä suunnitteleavassa organisaatiossa että asukkaiden keskuudessa ja johtaa siten parempaan lopputulokseen 	

Rovaniemen hyvien kokemusten monistettavuus muualla.

Mitä asioita voitaisiin monistaa muualla?
<p>Ei pidä monistaa suoraan vaan soveltaa</p>
<p>Kokonaisuutta pitää johtaa pitkäjänteisesti pohjaten strategiseen suunnitteluun, ei detajli kerrallaan</p>
<p>Kaupunkien keskeinen yhteydenpito on tärkeää, koska lainsäädännöllistä ohjausta on vähän</p>
<p>Luovista ratkaisuista voidaan oppia muuallakin niin hyvässä kuin pahassa</p>

KANGASALAN VIRANHALTIJAJAHAASTATTELUN YHTEENVETO

Kangasalan perustelut kestävän liikkumisen edistämiseksi ja tärkeimmät tavat edistää sitä.

Miksi Kangasalla edistetään kestävää liikkumista?	Miten Kangasalla edistetään kestävää liikkumista?
Asukkaiden terveysvaikutukset	Enemmistö poliitikoista on ollut kestävän liikkumisen kannalla
Kaupunkitilan käyttö siten, että myös ihmisille on tilaa	Tampereen kaupunkiseutu on ollut merkittävä piristysruiske kestävän liikkumisen edistämässä <ul style="list-style-type: none"> - Seudullisesti on laadittu strategioita ja edistämishjelmia - Tavoitteita seurataan kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen työryhmissä - Seutuyhteistyön tuloksena on laadittu myös kunnallisia kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmia mm. Kangasalle ja Ylöjärvelle
Ruuhkien ja päästöjen vähentäminen	Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja joukkoliikennettä tukeva maankäyttö
Energian säästö	Palvelukeskittymät tuovat asukkaat julkisten ja kaupallisten palveluiden ääreen
Ihmisten väliset sosiaaliset kontaktit lisääntyvät erityisesti kävellessä ja joukkoliikenteellä liikkumassa	Joukkoliikenteen laatutason parantaminen mm. vuorovälejä lyhentämällä
	Liityntäpysäköinti on tärkeää seudullisesti kuntakeskusten pitkien välimatkojen vuoksi
	Pyöräilyn laatuikävät lisäävät pyöräilyn houkuttelevuutta

Tahot, jotka osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen Kangasalla.

Ketkä osallistuvat kestävän liikkumisen edistämiseen ja missä roolissa?
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadinnassa laaja osallistuminen <ul style="list-style-type: none"> - Kuntalaiset: arkipäivän liikkumisen pohdinta - Elinkeinoelämä: erityisesti nuorekkaat yritykset innostuneet - Poliittinen päätöksenteko alkuvaiheessa
Kuntaan perustettiin ohjelman jälkeen kävelyn ja pyöräilyn edistämisyhmä <ul style="list-style-type: none"> - Ryhmällä ei ole omaa rahoitusta eikä se ole kovin jatkuvaa - Mukana on edustajia eri hallintokunnista: maankäytön suunnittelu, katusuunnittelu, liikunta-toimi, koulutoimi, sosiaali- ja terveystoimi - Mukana ei ole yhdistysedustajia: 1990-luvulla yhdistykset osallistuivat innokkaammin vastaamaan toimintaan
Kunnan johto on kannustavaa, mutta johtavat henkilöt eivät ole itse pyöräilystä kovin innostuneita
Valtion rooli on pieni <ul style="list-style-type: none"> - Lähinnä MAL-sopimuksen kautta - Pirkanmaan ELY-keskus hoitaa liityntäpysäköintiasioita
Mediassa suhtaudutaan pääosin myönteisesti, mutta osa suosii ristiriitoja <ul style="list-style-type: none"> - Kunta on aktiivinen tiedottamaan itse - Sosiaalista mediaa käytetään jonkin verran, mutta Facebook-sivuja kunnalla ei ole

Kestävän liikkumisen asema kuntien poliittisessa päätöksenteossa

Suurimmat esteet ja onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä.

Mitkä ovat suurimmat esteet kestävän liikkumisen edistämiseksi?	Mitkä ovat suurimmat onnistumiset kestävän liikkumisen edistämisessä?
<p>Yksittäisiä hankkeita voidaan vastustaa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erityisesti yrittäjät vastustavat jalankulun parantamistoimenpiteitä, jos se heikentää pysäköintimahdollisuuksia - Pyöräpysäköintiä ei mielletä kovinkaan tärkeäksi 	<p>Tampereen kaupunkiseudun vahva tuki</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seudun rakennesuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaavat liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen - Tavoitteita seurataan aidosti
<p>Aluepoliittiset ratkaisut ohjaavat joskus mm. pyörätiehankkeita paikkoihin, joissa niistä ei ole hyötyä</p>	<p>Valtion tuki</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liikkumisen ohjauksen valtionavustus auttaa toteuttamaan toimenpiteitä - MAL-sopimus tuo paljon hyvää mukanaan
<p>Seudulla on pitkät etäisyydet, mikä johtaa auton käyttöön</p>	<p>Tuki kunnan johdolta on tärkeää</p>
<p>Maasto on mäkistä, mihin sähköpyörien käyttöön kannustaminen voi tuoda apua</p>	<p>20 vuotta vanha pyöräilysuunnitelma on toiminut vahvana pohjana jatkolle ja tuonut mm. muutoksia rakennusjärjestykseen</p>
<p>Rahoituksen saaminen on hidasta ja sitä myönnetään usein lähinnä väylähankkeisiin</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koetaan, että autoliikenteen investoinnit ovat ainoita kuntaa hyödyttäviä 	<p>Onnistumisiin ovat johtaneet osallistuvat kuntalaiset, hyvät edistäjät, viisaat poliitikot sekä toimivat strategiset linjaukset</p>
<p>Rakennetuissa väylissä on laatuongelmia</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pyöräpysäköinti on unohtunut - Reunakivet ovat liian korkeita - Laatuikäviksi tarkoitettut väylät eivät poikkea laadultaan muista väylistä - Virheiden korjaaminen jälkeenpäin on kallista ja työlästä 	
<p>Kunnassa ei ole varsinaista liikennesuunnittelua</p>	
<p>Kaupan kehitys on johtanut maaseutumarketteihin</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se ei ole Kangasalla niin iso ongelma kuin muualla Tampereen seudulla - Sijoittuminen on kestävän liikkumisen järjestämisen kannalta hankalaa 	

Kangasalan hyvien kokemusten monistettavuus muualla.

Mitä asioita voitaisiin monistaa muualla?
Seutuyhteistyötä kannattaa edistää aina kun mahdollista
Tampereen kaupunkiseutu on itsenäinen kuntayhtymä, jolla on oma hallinto ja erittäin hyvät osaajat
Kunnallinen edistämishjelma, joka on selkeä, yksinkertainen, tavoitteellinen ja jossa on todettu oikeat painotukset sekä nimetty ohjelmaa edistävät toimielimet