

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMISOHJELMA

Työn vaiheet ja ohjeet kunnalle



SISÄLLYS

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma – mikä ja miksi?

- Esimerkkejä pyöräily- ja kävelyolosuhteiden parantamisesta
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyötyjä

Suunnitelmapohja ja työn vaiheet

1. Työryhmä ja roolit
2. Sidosryhmäsuunnittelu
3. Taustatiedot ja tiedonkeruu
4. Tavoitteet ja toimenpiteet
5. Rahoitus

Hyödyllisiä materiaaleja suunnittelun tueksi

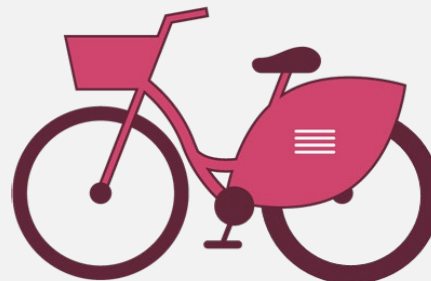
- Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
- Linkkivinkkejä

MISTÄ ON KYSE?

Tämä ohjekirja on tehty kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmatyön tueksi. Ohjekirjan lisäksi on julkaistu ohjelman suunnittelupohja, jonka täyttöön tämä ohjekirja antaa eväitä.

Valonia on toteuttanut suunnittelupohjan ja ohjeistuksen osana [Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2021 -hanketta](#) Traficomien tuella.

valonia.fi/käpy





KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEEN EDISTÄMISOHJELMA — MIKÄ JA MIKSI ?

**YK suosittaa, että
kävelyyn ja
pyöräilyyn
käytettäisiin 20 %
kaikista liikenne-
budjeteista.**



Kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma auttaa kuntaa pitkjänteisessä suunnittelussa. Se on myös selkeä viesti kuntalaisille, yrityksille ja matkailijoille, että kunta haluaa todella edistää kävelyä ja pyöräliikennettä sekä ilmastoasioita.

Kävely ja pyöräily ovat tasa-arvoisia kulkumuotoja moottoroituihin kulkumuotoihin nähden. Kävelyn ja pyöräliikenteen kunta- tai seutukohtaisilla strategioilla varmistetaan, että alueen liikenneympäristön kokonaisuus on hallinnassa ja kävelyä sekä pyöräliikennettä kehitetään tasapuolisesti osana muuta liikennejärjestelmää.

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma tukee vahvasti kunnan ilmasto-ohjelman toimeenpanoa. Siinä voidaan tunnistaa ja määritellä konkreettisia toimenpiteitä, jotka edistävät poikkihallinnollisesti kävelyä ja pyöräilyä.

Valtakunnallisessa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa vuoden 2030 tavoitteeksi asetetaan 30 % matkamäärien kasvu, eli noin 450 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa.

**Toimenpiteet tavoitteen
saavuttamiseksi tehdään pääosin
kunnissa.**

Kuntia kannustetaankin kävelyn- ja pyöräliikenteen edistämishjelmien tekoon erilaisilla rahoitusmalleilla. Lisäksi edistämishjelmien olemassaolo voi edesauttaa infrastruktuurin parantamiseen tarkoitetun rahoituksen saamisessa.

VALONIA



auttaa Varsinais-Suomen
kuntia edistämishjelman
valmistelussa.

**Lue lisää ja tutustu
materiaaleihin:**

valonia.fi/käpy



ESIMERKKEJÄ PYÖRÄILY- JA KÄVELYLOLOSUHTEIDEN PARANTAMISESTA

Pyöräilyn ja kävelyn erottaminen toisistaan

Kävely- ja pyöräily ovat omanlaisiaan kulkumuotoja. Turvallisuuden ja miellyttävyyden kannalta on usein suotavaa erottaa kulkumuodot toisistaan kaistojen tai erillisten väylien avulla.

Nopeusrajoitukset

Kunnissa asetetaan yhä useammin 30 km/h nopeusrajoituksia asuin- ja keskusta-alueille, jotta liikkuminen olisi turvallisempaa. Nopeuksien rauhoittaminen on tehokas turvallisuustoimi alueilla, joissa kävellään ja pyöräillään paljon.

Pyöräilyreitistön kehittäminen

Katkeamattomat ja vaivattomat pyöräily-yhteydet motivoivat tehokkaasti fillarointiin. Joskus on kannattavampaa täydentää ensin pyöräilyreitistön puuttuvat osat kuin rakentaa uusia, erillisiä pyöräiteitä.

Liikennemerkkit ja opasteet

Pyöräilyä voi helpottaa pyöräilyä suosivien liikennemerkkien ja kaistajärjestelyjen avulla. Opasteiden riittävyys ja liikennemerkkien ajanmukaisuus kannattaa huomioida suunnittelussa.

Ympäristön miellyttävyys

Ihminen kulkee kävellessään noin 5 km / h. Ympäristön aistiminen (kuulo, näkö, tunto) ovat tällöin aivan erilaisessa asemassa, kuin moottoriajoneuvolla kulkiessa.

Asukkaat avuksi väylien kunnossapidon valvontaan

On olemassa sovelluksia, joilla voidaan joukkoistaa reitistön kunnossapidon valvontaa ja kunta saa helposti tietoa korjattavista kohteista kuntalaisilta. Korjattavat kohteet saadaan tietoon huomattavasti tehokkaammin.



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN HYÖTYJÄ

Aikuisväestöstä vain murto-osa liikkuu viikoittain liikkumisen suositusten mukaisesti. Liikkumattomuus näkyy miljardiluokan kansantaloudellisina kustannuksina. Tutkimukset osoittavat, että turvallinen ja laaja pyörä- ja kävelytieverkosto kannustaa kuntalaisia lisäämään arkiliikkumista. (UKK-instituutti)

Jokainen pyöräilyyn sijoitettu euro tuottaa yhteiskunnalle 8 euron hyödyn.

Tärkein hyöty on pienentyneet sairaanhoitokulut parantuneen kansanterveyden ansiosta. (Pyöräilymetropoli 2017)

Kävely ja pyöräily ovat kustannustehokkaita päästövähennystoimenpiteitä: niiden vaatimat investoinnit ovat murto-osan ajoneuvo- ja joukkoliikenteen investointivaatimuksista (Pyöräliitto)

OSA 1

SUUNNITELMAPOHJA JA TYÖN VAIHEET



SUUNNITELMAPOHJA

Kun kunnassa käynnistetään kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmatyötä, kannattaa ohjelmalle laatia suunnitelmarunko.

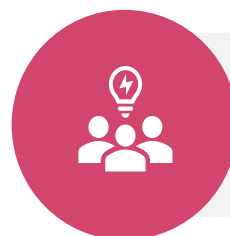
Suunnitelmarunko auttaa hahmottamaan kokonaisuuden ja toimii ohjelmatyön to do -listana.



Suunnitelmarungossa olisi hyvä huomioida oheiset teemat. Kunnassa voidaan muotoilla runko omiin lähtökohtiin ja tarpeisiin sopivaksi. Teemat ovat limittäisiä, eikä suunnittelussa ole tarpeen edetä kronologisesti.

**Lataa
suunnitelman
Excel-pohja:**

valonia.fi/käpy



1. Työryhmä ja roolit



2. Sidosryhmä-
suunnittelu



3. Taustatiedot ja
tiedonkeruu



4. Tavoitteet ja
toimenpiteet



5. Rahoitus



1. TYÖRYHMÄ JA ROOLIT

Monessa kunnassa on esimerkiksi ilmasto- tai liikenneturvallisuus-työryhmiä, jotka voisivat edistää KäPy-ohjelmatyötä!



Ohjelman kokoamista varten on hyvä kasata monialainen työryhmä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ei ole vain esimerkiksi liikennesuunnittelusektorin vastuulla, vaan mukaan kannattaa ottaa muun muassa terveyden- ja hyvinvoinnin, liikunnan ja viestinnän parissa työskentelevät.



Ryhmää kootessa kannattaa pohtia

- millaisia työryhmiä kunnassa jo on?
 - tarvitaanko uutta ryhmää vai voidaanko asiaa käsitellä jossakin olemassa olevassa työryhmässä?
- 
- 



2. SIDOSRYHMÄSUUNNITTELU 1/3

Keskeistä on tärkeimpien sidosryhmien tunnistaminen.

- ketkä halutaan mukaan ohjelman suunnitteluun tai toteutukseen?
- missä vaiheessa heidät tarvitaan mukaan?
- mitä tietoa heiltä halutaan?

Osallistamisen työkalut pohditaan aina tapauskohtaisesti resurssien mukaan. Hyvällä suunnittelulla voidaan pienilläkin resursseilla saada vaikuttava lopputulos.

Sidosryhmäsuunnittelun myötä saadaan alustava runko myös viestintäsuunnitelmalle.

Vinkkejä
sidosryhmä-
suunnitteluun:

- [Osallistavan kaupunki-suunnittelun käsikirja](#)
- GreenSAM: [Työkalupakki](#)





2. SIDOSRYHMÄSUUNNITTELU 2/3

Vuorovaikutteinen suunnittelu

Olennaista tunnistaa kaksi tasoa:

- Ohjelman valmisteluprosessi ja siihen tarvittavat sidosryhmät
- Varsinaisen ohjelman toimenpiteet ja vuorovaikutuksen paikat sekä onnistumisen arviointi

Resurssien puitteissa on olennaista pohtia, mitä tietoa tarvitaan ja keneltä sitä saa. Vuorovaikutus on myös olennainen tapa sitouttaa sidos- ja kohderyhmiä mukaan

Sidosryhmä = potentiaalinen yhteistyökumppani, apuna/osana ohjelman suunnittelussa, toimenpiteissä ja jalkautuksessa

Kohderyhmä = ihmiset, joiden liikkumiseen ohjelmalla halutaan vaikuttaa

Sidos- ja kohderyhmät voivat olla myös limitittäisiä!





2. SIDOSRYHMÄSUUNNITTELU 3/3

Sidosryhmien osallistaminen

Miksi sidosryhmien huomioiminen on tärkeää ja kuinka tiedät, keitä ottaa mukaan?

- Monenlaisten näkökulmien avulla suunnitteluprosessi onnistuu paremmin
- Vuorovaikutus kasvattaa ymmärrystä: mikäli ratkaisuja taustatekijöineen avataan sidosryhmille ja eri osapuolet kokevat tulleen kuulluksi, voi suhtautuminen myös itselle epämieluisiin ratkaisuihin olla suopeampaa

Kaupunki- ja liikennesuunnittelussa keskeisiä sidosryhmiä voivat olla esimerkiksi

- Kuntien työntekijät eri sektoreilta
- Poliittiset päättäjät
- Erilaiset asukasryhmät (esimerkiksi seniorit, julkisen liikenteen käyttäjät, lapset ja nuoriso jne.)
- Järjestöt
- Yrittäjät





Jo tehdystä työstä
kannattaa viestiä
ohjelman teon
yhteydessä!

3. TAUSTATIEDOT JA TIETOTARPEET

Ennen tiedonkeruuta kannattaa päällekkäisyyksien välttämiseksi kartoittaa, mitä on jo tehty

- Eri sektoreiden tekemät kyselyt, selvitykset ja palautteet kannattaa koota yhteen

On tärkeää miettiä huolellisesti, mitä tietoja tullaan tarvitsemaan

- Tarvitaanko erillisiä selvityksiä kulkutavoista tai solmukohdista? Halutaanko ohjelman myötä kokeilla jotakin uutta palvelua?

Tiedonkeruun aikataulu: missä vaiheessa tietoja tarvitaan?

- Tiedonkeruu voi olla myös yksi ohjelman toimenpiteistä, esim. pyöräilymääriä mittaavan tolpan asentaminen.

Ohjelmaan on hyvä koota myös lähivuosien olennaisimmat infran kehityskohteet.

Jos infrakohteiden priorisointia ei ole vielä tehty, voi käpyohjelman yhteydessä tehdä priorisointikyselyitä eri tahoille





4. KÄRKITEEMAT JA TAVOITTEET

Vinkkejä
toimenpidesuunnitteluun:
Kestävän liikkumisen
ratkaisupaletti

Teemat ja tavoitteet ovat ohjelman selkäranka.

- Mitkä asiat ovat olennaisimpia kunnallemme?
- Mitä me todellisuudessa tavoittelemme?

Ketkä ovat keskeisimmät vaikuttajatahot, jotta pääteemat edistyvät?

Miten ohjelmasta ja toimenpiteistä kannattaa viestiä?

Huolehdi, että toimenpiteet ovat linjassa tavoitteiden kanssa. Jokaisen toimenpiteen kohdalla on syytä pohtia, kuinka olennainen toimenpide on.

Tavoitteita ja toimenpiteitä tulee seurata!

- Miten ohjelman toteutusta seurataan?
- Miten vaikuttavuutta seurataan vai voiko sitä seurata?
- Mitkä ovat indikaattorit: mitkä tavoitteista ovat mitattavissa?





5. RAHOITUS

Valonian asiantuntijoilta
voi kysyä vinkkejä
rahoituksen etsimiseen
ja hakuun!

Osa toimenpiteistä voidaan rahoittaa kunnan omasta budjetista, mutta osa tarvitsee ulkopuolista rahoitusta.

Rahoituskanavia kannattaa miettiä ohjelman teon yhteydessä, jottei mikään tärkeä toimenpide jää toteutumatta rahoituksen puutteen vuoksi.

Kannattaakin tehdä listausta siitä, mitä potentiaalisia rahoituskanavia on ja mikä on rahoitusohjelmien aikataulu.

Sopivien rahoituskanavien löydyttyä on tärkeää määrittää vastuutahot sekä hankesuunnittelulle että hankkeen mahdolliselle toteuttamiselle.

- Katso esim. [Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus \(Traficom\)](#)



OSA 2

HYÖDYLLISIÄ MATERIAALEJA SUUNNITTELUN TUEKSI



VALTAKUNNALLINEN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISOHJELMA

Vuonna 2018 laadittu valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on ensimmäinen Suomessa valtioneuvoston tasolla hyväksytty ohjelma aktiivisten liikennemuotojen lisäämiseksi.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla halutaan

- parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa
- tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja
- kansanterveyden parantamista Suomessa.

Keskeisiä keinoja ovat muun muassa

- infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen,
- rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen
- asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen

LINKKIVINKKEJÄ

- Olemassa olevat kuntien pyöräilyn edistämishjelmat (poljin.fi)
- HEAT-työkalu (kuolemien vähentämisen taloudellisten hyötyjen laskenta)
- Kestävän liikkumisen ratkaisupaletti
- Osallistavan kaupunkisuunnittelun käsikirja
- GreenSAM: Työkalupakki
- Kestävää menoa! Viisasta liikkumista luokassa ja ulkoilmassa (oppimateriaali)
- Fiksusti kouluun –materiaalit
- Liikenneturvan vaaranpaikkakartoitus
- Liikkuva -ohjelmat (Liikkuva koulu, liikkuva aikuinen jne.)