

Valtion liikuntaneuvoston tehtävänä on käsitellä liikunnan kannalta laajakantoisia ja periaatteellisesti tärkeitä asioita ja erityisesti arvioida valtionhallinnon toimenpiteiden vaikutuksia liikunnan alueella. Neuvosto tuottaa arvioinnin tuloksena toimikausittain esityksen liikunnan ja huippu-urheilun kehittämistä ja kehittämistarpeesta osana valtionhallinnon toimintaa. Nyt julkaistava luonnosta tuloskortista päivitetään toimikauden aikana uuden tiedon ja saadun palautteen perusteella.

PERUSTIEDOT

Tehtäviä:

liikennejärjestelmien suunnittelu ja kehittäminen, liikenneverkkojen ylläpito ja kehittäminen, tieliikenne, henkilöliikennepalvelut, liikenteen turvallisuus- ja ympäristöasiat, viestintäverkkojen, -palveluiden ja -markkinoiden yleiset toimintaedellytykset, Yleisradio Oyj:tä koskevat asiat

Hallinnonalan toimijoita mm:

- Liikennevirasto
- Liikenteen turvallisuusvirasto
- Viestintävirasto
- Yleisradio Oy

Budjettitalouden

henkilöstö:

2000: 172 kpl
2005: 184 kpl
2010: 168 kpl
2015: 152 kpl



LIIKENNE JA VIESTINTÄMINISTERIÖN YDINTAVOITE

Liikenne- ja viestintäpolitiikan päämääränä on lainsäädännön keinoin turvata kansalaisten toimiva arki ja tiedon, tavaroiden ja ihmisten liikkuminen. Edistyksellisellä lainsäädännöllä luodaan edellytyksiä markkinaehtoiselle palvelutuotannolle ja uusille liiketoimintaideoille.

Liikunnan kiinnittyminen LVM:n strategiaihin:

2008–2013

- Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma ILPO (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008)
- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011)
- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 (Liikennevirasto 2012)
- Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020 sekä LVM:n ilmastopoliittisen ohjelman päivitys (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013)

Tavoite: Vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 % enemmän kuin v. 2005. Matkamääränä tämä tarkoittaisi yli 300 miljoonaa kävely- ja pyöräilymatkaa enemmän vuodessa kuin vertailuvuonna 2005.

2016 >

- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia (Valtioneuvosto 2016)
- Keskipitkän aikavälin ilmastopoliittinen suunnitelma Kaisu (2017)
- Valmisteilla valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjelma.

Tavoite: Kävely- ja pyöräilymatkojen määrä kasvaa 30 % vuoteen 2030 mennessä.



Tavoitteena on, että vuonna 2030 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 30% enemmän kuin vuonna 2005.



KOSKETUSPINTA LIIKUNTAAN

Tavoitteet

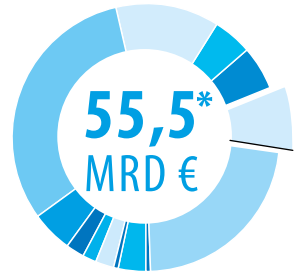
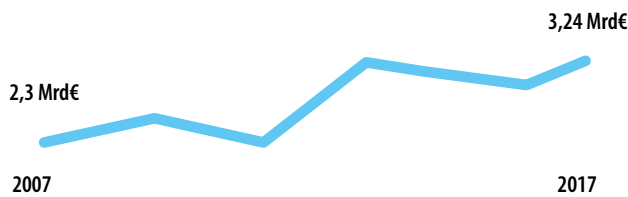


Kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimet





LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN TOIMIALA VALTION BUDJETISSA



Valtion talousarvio, LVM:n osuus 3,24 Mrd€ josta kävelyn ja pyöräilyn osuus 30 M€*

* Kävelyn ja pyöräilyn osuutta liikennejärjestelmien kehittämisessä ei ole eroteltu ja seurattu. Luvut perustuvat LVM:n ja Liikenneviraston toimittamiin arvioihin.

Lähde: valtiovarainministeriö



LVM:N OHJAUSKEINOT LIIKUNTAAN JA URHEILUUN LIITTYEN

SÄÄDÖSOHJAUS:

- Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista (1273/2013) -> sisältää myös liikkumisen ohjauksen valtionavustukset kunnille
- Tieliikennelaki
- Maantielaki ja Ratalaki
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ja
- Maankäyttö- ja rakennuslaki

RESURSSIOHJAUS:

- Perusväylänpidon raha kevyen liikenteen väylien ylläpitoon, hoitoon ja kehittämiseen
- Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset kunnille
- Liikenneturvallisuuden edistämisen avustukset

INFORMAATIO-OHJAUS:

Liikkumisen ohjauksen työ jakaantuu kolmeen osaan:

- 1) Liikenneviraston valtakunnallinen vastuu,
 - 2) Liikenneviraston Motiva Oy:ltä hankkima valtakunnallinen koordinoitunut,
 - 3) Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset kunnille
- Liikennevirasto rahoittaa yhdessä muiden toimijoiden kanssa Pyöräilykuntien verkoston työtä. Verkosto tekee kunnissa tiedonvälitys- ja vaikuttamistyötä pyöräilyn – ja yhä enenevässä määrin myös kävelyn – osalta.
 - Liikenteen hallinnonala tuottaa valtakunnallisia tilastotietoja eri kulkumuotojen käytöstä, mukaan lukien kävely ja pyöräily; esimerkkinä valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus www.hlt.fi
 - Liikennevirasto ylläpitää myös kävelyn ja pyöräilyn tietopankkia, www.kulkulaari.fi



ARVIO LIIKUNTAAN JA URHEILUUN KOHDENTUVISTA RESURSEISTA LVM:N HALLINNONALALLA

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja infran kehittämiseen käytettävää rahoitusta ei ole eroteltu omaksi seurattavaksi asiakseen valtion määrärahoissa. Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen jyvittyvät normaaliin toimintaan ja sekä kunnat, valtio ja muutkin toimijat resursoivat toimenpiteitä. Pysyväisluonteisen seurannan aikaansaaminen edellyttäisi nykyistä selkeämpiä määrittelyjä ja tiedon jatkuvaa keräämistä. Strategiatasolla kävely ja pyöräily näkyvät todellista resursointia painavammin.

- Liikenneviraston tutkimus- ja kehittämistoiminta kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on tällä hetkellä noin 50 000–100 000 euroa/vuosi.
- Liikkumisen ohjausta tuetaan Valtioneuvoston asetuksen mukaisesti joukkoliikenteen valtionavustuksilla. Liikkumisen ohjauksella kannustetaan kestäviin liikkumistottumuksiin. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksista vuosittain noin 300 000–400 000 euroa/vuosi kohdentuu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

- Henkilöresursointi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on niukkaa. Liikenne- ja viestintäministeriössä, ELY-keskuksissa ja Liikennevirastossa on ollut yksi kävelystä ja pyöräilystä vastaava virkahenkilö. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistäminen huomioidaan yleisessä säädösvalmistelussa ja liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Kunnissa kävely ja pyöräily kuuluu osaksi virkamiesten toimenkuvaa. Kokopäivätoimisia kävely- ja pyöräilysuunnittelijoita ei juuri ole – Helsinkiä lukuun ottamatta. Kävelyn edistäminen on kunnissa usein hyvin pienessä roolissa pyöräilyn verrattuna.



MILLÄ MITTAREILLA MITATA TULOKSELLISUUTTA?



Kävely- ja pyörämatkojen määrät ja kulkutapaosuudet

Valtakunnan tason seurantatietoa ei ole saatavilla vuoden 2011 jälkeen. Uusi Henkilöliikennetutkimus (HLT) julkaistaan vuonna 2018.

Vuoden 2010 jälkeen kaupungit ovat kehittäneet erilaisia välineitä kävelyn ja pyöräilyn seurantaan ja tutkivat asiaa paikallisesti.

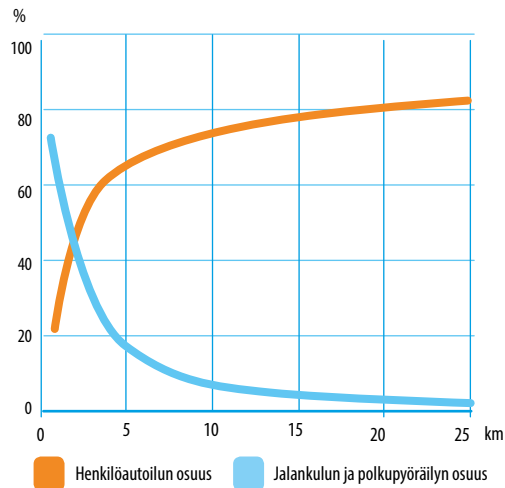
Vuoden 2010–2011 HLT osoitti, että kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on laskenut 2000-luvulla ja vastaavasti henkilöauton käyttö lyhyillä matkoilla on lisääntynyt.

Pyöräilyn kulkumuoto-osuus valtakunnallisesti 8 % matkoista, mutta vaihtelee kunnittain muutamasta prosentista vajaa 20 prosenttiin.

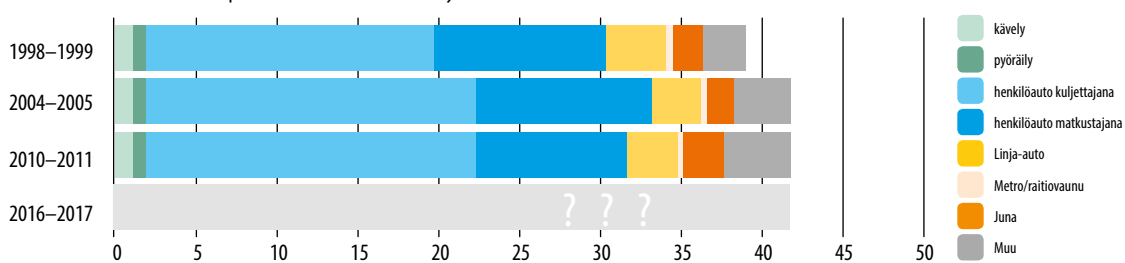
Kävelyn kulkumuoto-osuus valtakunnallisesti 21 % matkoista – matkat ovat pääsääntöisesti lyhyitä. Pyöräilyn kausivaihtelu on suurta: pyöräilyn matkasuorite laskee talvikuukausina noin kuudesosaan kesäkuudesta.

Matkasuoritteiden (km/päivä/henkilö) suhteen tehty tarkastelu osoittaa kulkemisen autoriippuvaisuuden.

Jalan tai polkupyörällä sekä henkilöautolla tehtyjen matkojen osuudet - koko maa



Matkasuorite km/päivä/henkilö – kaikki kunnat yhteensä



Kävelyn ja pyöräilyn asema strategiatyössä

Kävely ja pyöräily näkyy entistä vahvemmin sekä valtion, aluehallinnon, seutukuntien ja kuntien strategisessa suunnittelussa. Lukuisat kunnat ovat viime vuosina laatineet kävelyn ja pyöräilyn edistämishoelmia. Johtuen strategioiden erillisestä luonteesta ja kattavuudesta, tarkkojen lukujen osoittaminen on haastavaa.

SUUNTAA ANTAVAT SEURANNAT OSOITTAVAT, ETTÄ

- Kävely ja pyöräily näkyy valtionhallinnon asiakirjoissa aiempaa näkyvämmiin erityisesti kunnianhimoisten ilmasto- ja päästötavoitteiden näkökulmasta.
- Noin viidenneksellä kunnista on strategia tai sellaiseksi katsottava. Tämä kattaa Suomen väestöstä 62 prosenttia. Osa strategioista on seudullisia, jolloin kaikki seutuun kuuluvat kunnat on laskettu mukaan. Osa aiemmin seudulliseen strategiaan kuuluvista kunnista on tehnyt kuntakohtaisen strategian.
- Lisäksi osalla ELY-keskuksista on oma kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma.



Kansalaisten tyytyväisyys kävely- ja pyöräilyolosuhteisiin

- Yleisarvosana on pysynyt lähes muuttumattomana sekä kävelyn että pyöräilyn osalta.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteisiin oltiin yleisesti ottaen sitä tyytyväisempiä, mitä useammin vastaaja ilmoitti tekevänsä matkoja kävelen tai pyörällä.
- Jalankulun osalta tyytyväisimpiä oltiin väylien määrään, muuhun turvallisuudentunteeseen sekä jalankulkuympäristön esteettömyyteen. Tyytymättömiä oltiin talvikunnossapitoon, reittien kuntoon sekä reittien viihtyisyyteen ja houkuttelevuuteen.
- Pyöräilyn osalta tyytyväisimpiä oltiin pyöräliikenteen sujuvuuteen, väylien määrään sekä muuhun turvallisuudentunteeseen. Vähiten tyytyväisiä oltiin talvikunnossapitoon ja pysäköintimahdollisuuksiin asemilla ja pysäkeillä.

Keuyen liikenteenväyliin liittyy merkittäviä jatkuvuuspuutteita ja liian usein pyöräily tapahtuu yhdistetyillä jalankulku- ja pyöräilyväylillä, mistä aiheutuu turvallisuusongelmia. *Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa* -selvityksessä tehdyn kyselyn mukaan pyörätieverkostosta n. 90 % oli yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä.

Kansalaisten tyytyväisyys jalankulun olosuhteisiin yleisarvosana (0–5)



Kansalaisten tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin yleisarvosana (0–5)



Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt voimavaraksi

Viime vuosina on tuotettu ansiokasta tietoa kävelyn ja pyöräilyn hyvistä käytännöistä ja merkityksestä (mm. Kulkulaari.fi, Pykälä-hankkeet). Kävelyn ja pyöräilyn moninaiset hyödyt tunnustetaan yhä paremmin.

Kävelyn ja pyöräilyn valitseminen henkilöautoilun sijaan vähentää liikenteen päästöjä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen todettiin Ilmastopaneelin toiseksi kustannustehokkaimmaksi toimenpidetekonaisuudeksi liikenteen ilmastotoimien joukossa. Kävely ja pyöräily vähentävät ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä (typenoksidit, hiukkaset ja häkä) ja melua. Pyöräily kohottaa kuntoa. Se ylläpitää ja kehittää sydämen ja verenkiertoelimistön kuntoa sekä suorituskykyä. Kun isot alavartalon lihakset työskentelevät yhtä aikaa, energiaa kuluu runsaasti. Pyöräilyssä niveliin kohdistuva kuormitus on pientä, laji sopii myös yli-painoisille ja tuki- ja liikuntaelinvaikeuksista kärsiville.

Taloudellisten hyötyjen laskentaan on Maailman terveysjärjestön WHO:n toimesta kehitetty ns. HEAT-menetelmä. Eri maissa ja kaupungeissa tehdyt laskelmat osoittavat, että yhden euron investointi pyöräteihin, palautuu monenkertaisena takaisin. Kaikkia väestöryhmiä koskeva fyysisen kokonaisaktiivisuuden puute on mittava kansanterveydellinen ja -taloudellinen haaste. LVM:n toimiala on yksi merkittävimmistä yhteiskuntapolitiikan osa-alueista, jolla positiivista muutosta väestön terveyskäyttäytymisessä on mahdollista saavuttaa. Kävely- ja pyöräilymyönteisissä kaupungeissa on

havaittu myönteistä kehitystä ihmisten viihtyvyydessä, liikenneturvallisuuden paranemisena sekä sosiaalisen kanssakäymisen näkökulmasta.

Osuista strategioista kohti konkreettisia toimia ja vahvempaa resursointia

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien nostamiseksi ovat kunnianhimoiset. Energia- ja ilmastopoliittisissa strategioissa tavoitteena on, että kävely- ja pyöräilymatkojen määrä kasvaisi 30 % vuoteen 2030 mennessä. Myös kaupunkien ohjelmat ja strategiat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen yleistyvät. Monilla kaupunkiseuduilla pyöräilymäärät ovat nousussa.

Kunnianhimoiset valtakunnalliset tavoitteet edellyttävät, että kävelylle ja pyöräilylle annetaan oma tunnustettu asemansa liikennejärjestelmän kehittämisessä ja kunnossapidossa. Kävelyn ja pyöräilyn resursointi ja sen johdonmukainen seuranta vaativat myös voimallista kehittämistä.

Infran kehittäminen vain osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä

Kävelyn ja pyöräilyn asema on voimakkaasti si-doksissa yhdyskuntarakenteen ja palveluverkoston eheyteen. Pitkät välimatkat ovat keskeinen tekijä sille, että ihmiset eivät valitse kävelyä ja pyöräilyä kulkutavakseen. Tällä hetkellä noin reilu viidennes peruskoululaisista (n. 120 000) on kuljetuspalveluiden piirissä. Oppilaitosverkoston muutokset voivat olla talouden näkökulmasta välttämättömiä, mutta niiden aiheuttamat hyvinvointi- ja terveysvaikutukset tulee tunnistaa. Poikkihallinnollinen yhteistoiminta on välttämätöntä. Maankäytön suunnittelu,

kaavoitus ja palveluverkoston suunnittelu edellyttävät ympäristö- ja liikennepolitiikan saumatonta yhteistyötä.

Liikkumistottumuksia, arvostusta ja asenteita ei muuteta vuodessa eikä kahdessa. Liikunta-, koulutus-, sosiaali- ja terveys- ja liikennepolitiikan yhteistyö kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistamisessa on luontaista, sillä kaikkien tavoitteena on väestön hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen.

Sujuvat palvelut ja lukuisat konkreettiset, arjen sujuvuuteen liittyvät yksityiskohdat ratkaisevat monesti yksilön tekemän valinnan. Onko pyörä turvallista ja helppoa pysäköidä, voiko pyörän viedä julkiseen kulkuvälineeseen, onko pyörätie turvallinen ja viihtyisä, voiko työpaikalla käydä suihkussa työmatkan jälkeen? Näihin tekijöihin monet toimijat voivat päätöksillään vaikuttaa.

Tietoperusta kuntoon

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteiden vaikutusten ja vaikuttavuuden osoittaminen edellyttävät säännöllisesti kerättävää tietoa kävelyn ja pyöräilyyn kohdistettavista resursseista, toimenpiteistä ja niiden saavutettavuudesta, toimenpiteiden tuloksista sekä kävelyn ja pyöräilyn yleisyydestä ja kehittämistarpeista. Tietoa on tällä hetkellä olemassa, mutta sitä tulisi jalostaa ja koota hallittavammaksi kokonaisuudeksi asian näkyvyyden turvaamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön keinoit lisätä tiedon järkevää keräämistä ja hyötykäyttöä myös digitalisaation keinoin on jatkossa huomioitava.

Kevyen liikenteen väylien rakentamiseen, kunnossapitoon ja hoitoon kohdennetaan arviolta 30 miljoonaa euroa vuosittain.

Valtakunnallisesti on laskettu, että kävelyn lisääminen Suomessa 20 prosentilla tuottaisi yhteensä 3,3 miljardin euron ja pyöräilyn lisääminen 1,1 miljardin euron arvosta terveyshyötyjä.

Turvallisuudesta huolehtiminen ovat keskeisimpiä asioita jalankulun ja pyöräilyn edistämisessä. Jalankulkijoiden liikennekuolemien määrä on vähentynyt yli 40 prosentilla ja loukkaantuneiden määrä neljänneksellä viimeisen 10 vuoden aikana. Vuonna 2015 menehtyi 32 ja loukkaantui 456, joista 57 vakavasti. Pyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on hieman korkeammalla tasolla kuin kymmenen vuotta sitten. Loukkaantuneiden määrä on vähentynyt puolestaan viidenneksellä vastaavana aikana. Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut vuosittain keskimäärin 27 ja loukkaantunut lähes 800 pyöräilijää.



LÄHTEITÄ:

Taustaa ja nykytilatietoja (2017). Keskustelu kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmasta vuosille 2018-2022. Liikenne- ja viestintäministeriö; Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 1998-99, 20014-05 ja 2010-11, Liikennevirasto; Taloustutkimus 24.-27.4.2017, Telebus vk 17; www.kulkulaari.fi; Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2011, Liikenne- ja viestintäministeriö; Tilastokatsaus jalankulkijoiden onnettomuuksista. Liikenneturva 2017; Tilastokatsaus pyöräilijöiden onnettomuuksista. Liikenneturva 2017; Valtion liikuntahallinto terveyttä edistävän liikunnan kokonaisuudessa. Huhtanen, Kerko & Pyykkönen, Teijo. Valtion liikuntaneuvoston julkaisuja 2012:1. Yhteisjulkaisu Liikuntatieteellisen Seuran kanssa; Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston toimittamat lisätiedot sähköpostilla; TEHYLI-ohjausryhmän seuranta-aineistot; Valtion liikuntaneuvoston kyselyt ministeriöille 2012, 2014 ja 2017; Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpideohjelman seurantarayhmä, yhteenveto indikaattoreiden nykytilasta sekä taustatietoja, päivitetty joulukuussa 2014; Kunnille syyskuussa 2012 tehty kysely Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa –selvitys (2011), Liikunnan ja kansanterveyden edistämistäitiön julkaisuja 243; Kansalaisten tyytyväisyyss liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 52/2015. Kiiskilä, Kati & Tuominen, Janne. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä; UKK-instituutti