

20.1.2020

## Hankeraportti Viisasta Liikkumista pyörällä

### 1. Hankkeen toteuttaja

Keski-Suomen Liikunta ry  
Hankevastaavana on toiminut hankkeessa aikuisliikunnan kehittäjä Jyrki Saarela  
jyrki.saarela@kesli.fi, puh. +358 45 650 3771

### 2. Hankkeen nimi ja hanketunnus

Viisasta liikkumista pyörällä, KSL/225/04.05.00.00/2018, Keski-Suomen liiton päätös 42/2018.

### 3. Yhteenveto hankkeesta

Keski- Suomen Liikunta toteutti keväällä 2018 maakunnan kattavan pyöräilynedistämishojelman. Tuo edistämishojelma on ns. politiikkaohjelma ja on suunnattu kuntien päättäjiille ja johtaville viranhaltijoille. Tämän nyt raportoitavan Viisasta liikkumista pyörällä 2019 -hankkeen tavoitteena oli jalkautua kuntiin ja saada sieltä kuntatason tietoa pyöräilyn edistämisen nykytilasta sekä käydä keskustelua pyöräilyn edistämisen tulevaisuuden kehitysnäkymistä.

Hankeaikana toteutettiin pyöräilyaiheinen tapaaminen lähes kaikissa Keski-Suomen maakunnan kunnissa ,18/23. Loppuihin viiteen kuntaan oltiin yhteydessä tai niistä saatiin materiaalia. Lisäksi hankevastaava oli mukana viidessä kunnassa toteutuneessa, lähinnä kuntalaisille suunnatussa, Fillarit liikkeelle tapahtumassa yhdessä Jyväskylän Pyöräilyseuran, Jyväskylän Kestävä kehitys, JAPA ry:n ja Liikenneturvan kanssa.

Kuntakiertueella kävi selväksi, että monissa kunnissa asioista on keskusteltu, mutta pääosin jäädyään yleiselle hyvinvointipuheen tai ideologiselle tasolle, eikä konkreettisiin toimenpiteisiin ole erityisesti panostettu. Kuntakerroksen pohjalta syntyi hankevastaavalle kuva, että pyöräilyn edistämistä ei koeta vielä niin tärkeäksi asiaksi, että (pelkkää) pyöräilyä ja sen olosuhteita käsiteltäisiin erikseen kuntien luottamuselimissä. Pyöräilyn (ja kävelyn) edistäminen kyllä nähdään hyvänä asiana ja todetaan niiden myötä tapahtuvan arki- ja kuntoliikunnan edistävän kuntalaisten terveyttä ja hyvinvointia, mutta näiden kulkutapojen edistäminen jää kuitenkin vain marginaaliseksi asiaksi kunnan keinovalikoimassa. Yleinen kuntatalouden tilanne ja erityisesti sote sektorin myllerrys ja sen sektorin vaatimat suorat kustannukset ovat päällimmäisenä huolena Suomen kunnissa ja kaupungeissa.

Kuntien strategioissa ei ole suoria kirjauksia eri liikkumismuotojen edistämisestä. Yleisimmin kirjaukset ovat asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen ja toimivaan asuin ympäristöön liittyviä. Keski-Suomen kunnista pyöräilyn edistämisen ohjelma on vain Jyväskylän kaupungilla. Muutamat keskiuuret kunnat ovat keskustelleet sellaisen ohjelman tuottamisesta mm. viiden kunnan vuonna 2018 oltua mukana Sitowisen ja Stafikan toteuttamassa olosuhteiden kartoitushankkeessa. Tuossakin prosessissa mukana olleet Pihtipudas ja Viitasaari ovat loppuvuodesta 2019 päättäneet yhteistyössä käynnistää kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjelman laatimisen.

Ylpeydellä voidaan todeta, että Jyväskylä on yksi johtavista kaupungeista Suomessa pyöräilyn edistämässä. Toisaalta Jyväskylä on ”valovuoden edellä” tällä saralla muuta maakuntaa.

20.1.2020

## **4. Raportti**

### **4.1 Hankkeen tausta**

Keski- Suomen Liikunta toteutti keväällä 2018 maakunnan kattavan pyöräilyedistämishankkeen. Tuo edistämishankkeen on ns. politiikkaohjelma ja on suunnattu kuntien päättäjille ja johtaville viranhaltijoille. Ohjelma on osa Viisaan liikkumisen edistämistyötä. Keskeinen ajatus ohjelmassa on, miten pyöräilyn edistäminen saataisiin vahvemmin osaksi kuntien hyvinvointia. Ohjelmassa todetaan, että tarvitaan tukea ja apua ohjelmakirjausten saattamiseen kuntien strategioihin ja hyvinvointityöhön. Kuntapäättäjät tulee saada tietoisiksi viisaan Liikkumisen merkityksestä kuntalaisten hyvinvoinnille. Tämän nyt raportoitavan Viisasta liikkumista pyörällä 2019 -hankkeen tavoitteena on jalkautua kuntiin ja saada sieltä kuntatason tietoa pyöräilyn edistämisen nykytilasta sekä käydä keskustelua pyöräilyn edistämisen tulevaisuuden kehitysnäkymistä.

### **4.2 Hankkeen tavoitteet**

Hankkeen tavoitteena ja toimenpiteinä ovat pyöräilyn politiikkaprosessin seuranta ja tukemien kunnissa ja maakunnassa sekä pyöräilyn edistäminen osaksi kuntien strategioita ja hyvinvointityötä. Hankkeessa jalkaudutaan kuntakierrokselle kuntien päättäjien tapaamisiin ja tilaisuuksiin.

Hankkeesta syntyy maakunnallinen näkemys, miten pyöräilyn edistämiseen liittyvät asiat näkyvät tällä hetkellä kuntien strategioissa. Kuntien viranhaltijoita ja päättäjiä ohjataan pohtimaan viisaan liikkumisen merkitystä osana kuntalaisten hyvinvointia. Pyöräilyohjelma on käsitelty kuntien valtuustoissa ja kuntien päätöksentekijöille on annettu suositusten kautta konkreettisia työkaluja.

### **4.3 Hankkeen toteutus**

#### **4.3.1. Hankkeen toimenpiteet**

Hankkeessa toteutettiin hankevastaavan toimesta kuntakiertue Keski-Suomen maakunnan kuntiin. Osin kuntakiertuetta yhdistettiin myös Jyväskylän Pyöräilyseuran toteuttamaan Fillarit liikkeelle - pyöräilytapahtumakiertueeseen. Kyseisellä Fillarit Liikkeelle kiertueella olivat mukana myös JAPA ry ja Liikenneturva. Kunnan viranhaltijatapaamisia täydentäen näiden pyöräilytapahtumien aikana tavattiin kunnan myös paikallisia pyöräilyaktiiveja ja tavallisia kuntalaisia. Keskustelut pyöräilystä ja paikallisesta pyöräilyn edistämisestä olivat vilkkaita joka paikkakunnalla. KesLin hankevastaava oli mukana ”Fillarit Liikkeelle” tapahtumissa Saarijärvellä 24.5., Keuruulla 4.6., Hankasalmella 6.6., Viitasaarella 7.6. ja Toivakassa 5.9..

Hankkeen alkaessa tavoitteeksi asetettiin käydä jokaisessa Keski-Suomen kunnassa pyöräilyaiheinen palaveri vuoden 2019 aikana. Raporttia kirjattaessa tapaaminen on toteutunut 18/23 kunnassa. Yhteydenotto palaverin sopimiseksi on tehty myös loppuihin 4/23 kuntaan (Petäjävesi, Karstula ja Kivijärvi, Konnevesi). Lisäksi Muuramen kuntaan kyseitä palaveria ei saatu sovittua useammastakin yrityksestä huolimatta. Muuramen kunta kuitenkin toimitti hankevastaavalle raporttitietoa ja karttoja siellä tehdystä väyläkartoituksesta ja kehityskohteista. Jyväskylän osalta hankevastaava sai jo ennen hankeajan virallista alkamista kutsun Jyväskylän seudun liikkumisen ohjauksen työryhmän kokouksiin ja on niissä käynyt hankevuoden aikana kolme kertaa.

20.1.2020

Vuoden 2019 aikana toteutuneet pyöräilypalaverit:

- Jyväskylä 11.1., 1.10., 18.12.
- Saarijärvi 7.5.
- Jämsä 9.5.
- Äänekoski 16.5.
- Keuruu 4.6.
- Hankasalmi 6.6.
- Toivakka 5.9.
- Uurainen 16.9.
- Multia 16.9.
- Laukaa 18.9.
- Joutsa ja Luhanka 22.10.
- Kuhmoinen 23.10.
- Pihtipudas ja Viitasaari 6.11.
- Kinnula 19.11.
- Kannonkoski 27.11..
- Kivijärvi 5.12.

Pyöräilyn edistämisen tapaamiset toteutuivat hyvin erilaisilla kokonpanoilla eri kunnissa. Muutamissa kunnissa hankevastaava tapasi vain kunnan liikunnan ohjaajan tai vapaa-aikatoimen johtajan (tai vastaava). Joissain kunnissa mukana oli katu- ja puisto-osaston, teknisen puolen ja/tai kaavoituspuolen vastaavia henkilöitä. Kaksi tapaamista toteutui kahden kunnan yhteispalaverina. Näin tehtiin Joutsan ja Luhangan vapaa-ajan toimen viranhaltijoiden kanssa sekä Viitaunionissa järjestettiin Pihtiputaan ja Viitasaaren kunnan yhteispalaveri. Tässä yhteistapaamisessa Viitasaarella oli mukana kuntien eri toimialojen lisäksi pyöräilyaktiiveja ja videoyhteydellä Ramboll Finland Oy:n asiantuntijat Tapio Kinnunen ja Anna Korpinen. Näin tehtiin Viitasaaren Vapaa-aikatoimenjohtajan Jorma Rihdon toivomuksesta, koska Ramboll Oy oli ehdottanut Viitasaarelle, että he tekisivät tarjouksen kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ohjelman tuottamisesta. Tällainen tarjous sovittiin Rambolin myös Viitaunionille tekevän. Tarjous johti Viitaunionin hankehakemukseen Traficalle Liikkumisen edistämisen avustushakuun (7.1.2020 mennessä)

Hankevastaava osallistui myös erilaisiin pyöräilyä edistävien työryhmien palaveriin ja pyöräilyn edistämisen tai viisaan liikkumisen paikallisiin seminaareihin, sekä seurasi kaksi Pyöräilykuntien verkoston valtakunnallista seminaaria live -striimauksien kautta.

### **4.3.2 Hankkeen tulokset**

#### **4.3.2.1 Jyväskylä**

Hankkeen käynnistyessä hankevastaava pääsi melko nopeasti kiinni Jyväskylän kaupungin (Jyväskylän seudun) tilanteeseen Liikkumisen ohjauksen työryhmään osallistumisen ja esim. Jyväskylän pyöräilyviikon seminaareihin osallistumisen kautta.

Jyväskylän kaupungilla on olemassa [pyöräilyn edistämishjelma](#), jonka toteutuminen näkyy jo nyt esimerkiksi kaupungin keskustan punaisina pyöräkaistoina ja -taskuina, kevyen liikenteen pääväylien talvikunnossapidon lisäämisenä ja tulevaisuudessa muun muassa yhdeksän pyöräbaanan verkostona. Suunnitellut baanat tulevat olemaan laadukkaita pyöräilyn pääväyliä, joita pitkin pyöräily eri asuinalueilta keskustaan on sujuvaa ja mutkatonta. Yksi baana

20.1.2020

on jo alkuvaiheen toteutuksessa Seppälä Palokka välillä ja Kankaan uudelle asuinalueelle rakenteilla oleva pyöräbaana tulee puolestaan valmistuessaan olemaan Suomen pyörävylien kärkikastia. Myös kaupunkipyöräjärjestelmän toteutunut kilpailutus ja viivästynyt hankintaprosessi on ollut vahvasti kansalaistenkin keskustelun aihe kuluneena vuonna. Jyväskylän pyöräilyviikko on jo valtakunnallisesti tunnettu ja tunnustettu tapahtumakokonaisuus, joka vuosittain näkyy maakunnallisessa mediassa, mutta usein myös valtakunnallisesti. Se on ollut ja on edelleen vahvasti luomassa pyöräilykaupungin imagoa niin omille kaupunkilaisille kuin muualle valtakuntaankin päin.

Vuonna 2015 valmistuneessa Jyväskylän kaupungin pyöräilyn edistämishjelmassa tavoitteena on nostaa pyöräilyn osuus 25 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä. Potentiaalia pyöräilyyn kyllä riittää, sillä noin 80 prosenttia kaupungin asukkaista asuu alle 30 minuutin pyörämatkan päässä keskustasta.

Jyväskylässä pyöräilyä edistetään pääasiassa ”Fiksun liikkumisen” brändin alla ja tämä kokonaisuus sisältää paljon muutakin kuin polkupyöräilyn edistämistä; yhdyskuntarakenteen suunnittelua ja ympäristörakentamista, paikallisliikenteen, arkiliikunnan ja kävelyn edistämistä, tapahtumia ja järjestö- sekä työpaikkayhteistyötä. Osana strategiaansa Jyväskylän kaupunki on sitoutunut edistämään kestävästä liikkumisesta: ”Toteutamme eheää yhdyskuntarakennetta ja kannustamme kestävästä liikkumiseen”. Kokonaisuutena voidaan ylpeydellä sanoa, että Jyväskylä on yksi johtavista kaupungeista Suomessa pyöräilyn edistämiseksi. Toisaalta Jyväskylä on ”valovuoden edellä” tällä saralla muuta maakuntaa. Vaikka pyöräily on vain osa ”resurssiviisasta ja kestävästä liikkumisesta” se on selvästi merkittävä liikkumismuoto kaupunkisuunnittelussa ja rakentamisessa, mikä näkyy nykyään siis katukuvassakin. Oman lisänsä pyöräilyn edistämisen teemaan antaa myös näkyvästi ja valtakunnallisestikin kampanjoitu Liikuntapäika-kaupunki -brändi. Pyöräilykaupungin imago tukee vahvasti tätä työtä ja tarjoaa tunnistettavaa sisältöä tuolle brändille.

#### 4.3.2.2. Keskisuuret kunnat/kaupungit

Keskisuuret kaupungit ovat seutukunnallisia vetureita ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta niissä on sen kokoisia ydintaajamia, joissa kevyen liikenteen ja sen sisällä pyöräilyn edistämisen asiat näkyvät jossain määrin varteen otettavina. Tällaisiksi keskisuuriksi kaupungeiksi luokittelun tässä yhteenvedossa Muuramen, Joutsan, Keuruun, Laukaan, Jämsän, Saarijärven, Viitasaaren ja Äänekosken. Yhdessäkään tämänkään kokoluokan kunnassa en kuitenkaan törmännyt pyöräilyn edistämisen ohjelmaan tai edes viisaan liikkumisen tai kestävästä liikkumisesta ohjelmiin. Jämsällä ja Viitasaari-Pihtipudas kuntaparilla eli Wiitaunionilla oli tämän suuntaista kiinnostusta jo keväällä. Nyt 2019 -2020 vuoden vaihteessa Pihtipudas ja Viitasaari, eli Wiitaunioni haki Ramboll Oy:n avustamana avustusta Traficalta pyöräilyn ja kävelyn edistämisen ohjelman toteutukseen. Lähinnä ohjelmien puuttumisen syyksi ilmeni se, että erillisen ohjelman luomiseen ei nähty selkeää tarvetta. Toiseksi kerrottiin, että kunnan viranhaltijoilla ei ole arjen töiltä mahdollisuutta satsata työaikaan tällaisen ”erityisohjelman” luomiseen. Jotkut kunnat saattaisivat lähteä mukaan sellaiseen kehityshankkeeseen, jossa esim. hankeraha mahdollistaisi lisäresurssina tulevan henkilön yhteispalkkauksen. Ja tällä tavoin yhteisvoimin ja ”yhteismitallisesti” saataisiin pyöräilyn edistämisen ohjelmia tuotettua.

Hankevastaavan tekemien kuntien nettisivujen tarkasteluiden ja käytyjen keskustelujen perusteella, kuntien strategioissa ei ole suoria kirjauksia eri liikkumismuotojen edistämiseksi. Yleisimmin kirjaukset ovat asukkaiden hyvinvoinnin edistämiseen ja toimivaan asuinympäristöön liittyviä. Esimerkkeinä Äänekoski: ”Äänekosken kaupunki edistää asukkaidensa hyvinvointia ja mahdollistaa monipuolisen elinkeinoelämän” ja Keuruu: ”Keuruu on vuonna 2022 lapsiperheiden paratiisi, jonka perustan luovat turvallinen ympäristö, terveet päiväkodit ja koulut. Kaiken ikäisten sujuva ja hyvinvoiva arki syntyy lähellä olevista hyvinvoimaa tuottavista palveluista, luonnosta ja monipuolisista harrastus- ja kulttuurimahdollisuuksista sekä hyvästä työllisyystilanteesta”. Jämsän strategiakalvoista löytyy jopa lauseet: ”Julkisen ja kevyen liikenteen käyttö houkuttelee” ja ”Kannustetaan kestävästä liikkumiseen”.

Hyvinvointisuunnitelmat jatkavat pitkälle samaa linjaa. Kuntalaisten harrastusmahdollisuudet ja viihtyisä ja toimiva ympäristö ovat teemoja, jotka toistuvat niissä. Turvalliset ja sujuvat liikenneyhteydet liittyvät tähän

20.1.2020

hyvinvointiteemaan. Hyvinvoinnin kontekstissa tulee esiin myös lähiliikuntapaikat ja luontoliikunnan edistäminen. Luontoliikunnan yhteydessä nähdään omien kuntalaisten hyvinvoinnin palveluiden ja kunnan vetovoimaisuuden lisäksi myös matkailuelinkeinon edistäminen ja sitä kautta jopa kuntien ”pitovoiman” paraneminen ja talouden edistäminen.

Luontoliikunnasta puhuttaessa maastopyöräilyn nousu jo tunnustetaan aika laajasti potentiaalisesti kasvavana luontoliikunnan muotona. Lähes kaikissa kunnissa kuitenkin todettiin resurssin puuttuminen reittien kehittämisestä ja käytännön opastuksen ja reittien kunnostuksenkin osalta. Mutta erityisesti kun alettiin puhua reittien ”luvitusprosesseista”, vastaus oli käytännössä kaikkialla, että niihin ei ole mahdollisuutta lähteä, koska ne ovat niin monimutkaisia johtuen lukuisista maanomistajista (monet perikuntia) ja monien maanomistajien negatiivisesta suhtautumisesta vakituisiin reitteihin (oletetusta / kokemuksellisesta?). Monissa kunnissa puhuttiin myös ”liiallisuusiin menneestä reittien hallinnoijien vastuusta”. Esimerkkeinä käytettiin uimarantojen valvontaa ja esim. kuntolatujen sulkemista 2018-2019 talvelta, johtuen lumikuormasta taipuneista puista ja niiden riskistä kaatua liikkujien päälle. Monissa kunnissa tapahtumien järjestäminen samoilla reiteillä kuitenkin on onnistunut. Toki lähinnä seurojen, järjestöjen ja yksityisten toimijoiden voimin. Esimerkkeinä mm. Himos Trail, Himos MTB, Summassaari Duathlon, Häähni MTB.

Vuonna 2018 viidessä tämä kokoluokan kunnassa toteutettiin K-S liiton rahoittama kestävä liikunnan nykytila, selvitys, jonka tekivät Strafica ja Sitowise Oy. Keuruun, Jämsän, Saarijärven, Viitasaaren ja Äänekosken alueella tehtiin kyselyitä ja mallinnettiin tieverkkoa kevyen liikenteen näkökulmasta. Jokaiselle kunnalle syntyi listausta tavoitteista ja toimenpiteistä. Näitä tuloksia, kuten maakunnallista pyöräilyohjelmaakaan ei ole käsitelty näiden kuntien luottamuselimityksissä. Lähinnä niitä on hyödynnetty viranhaltijoiden vuosi- ja toimenpidesuunnitelmissa yhdessä liikenneturvallisuustutkimusten tulosten kanssa. Esim. Muuramessa on selvitetty kevyen liikenteen turvallisuuden parantamisen kohteita ja listattu sekä priorisoitu näitä kehityskohteita toteuttaviksi.

Monissa näistä keskisuurista kaupungeista on juuri tehty, on käynnissä tai ihan lähitulevaisuudessa alkamassa koulurakentamisen hankkeita. Niihin liittyen joudutaan koulujen ympäristön kulkuväyliä ja pihasuunnittelua miettimään projektiin liittyen. Erityisesti esiin nousevat asiat saattoliikenteestä ja koululaisten kouluun liikuttamisen, eli kävelyn ja pyöräilyn yhdistämistä koulun pihalla ja koulun välittömässä lähiympäristössä. Keskusteluissa on käynyt ilmi, että saattoliikenteeseen liittyvät asiat nousevat turvallisuusnäkökulmasta jo hyvin puheenaiheeksi, mutta esimerkiksi pyöräpysäköinnistä ei vielä käydä ”laatukseskustelua”. Lähinnä pysäköintipaikkojen määrä, on se asia, josta tässä yhteydestä keskustellaan. Samoin muun julkirakentamisen yhteydessä ei juurikaan vielä pyöräilyyn liittyviä erityiskysymyksiä huomioida.

Tämän keskisuuren kokoluokan kuntiin liittyy usein myös monen taajaman huomioiminen. Usein ”sivutaajamissa” pyöräilyasiat eivät ole juuri mitenkään ajankohtaisia, ellei siellä ole käsillä juuri koulu- tai liikuntapaikkarakentamista. Keskustaajamissa myös kaupan keskittymien rakentaminen pakottaa miettimään liikennejärjestelyitä ja tässä yhteydessä mahdollisesti myös kevyen liikenteen väyliä. Näissä yhteyksissä pyöräilyllä harvoin on erityisasemaa, vaan suunnitellaan nimenomaan kevyen liikenteen väyliä, eli pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden yhteysväyliä.

Usein sivutaajamissa ja keskustaajaman reuna-alueilla tulee vielä esiin se että, tiet eivät siellä olekaan kunnan hallinnoimia vaan Ely -keskuksen hallinnoimia. Tämä ”hallintoraja” koetaan usein kehittämisen esteeksi ja ainakin hitaaksi ja kankeaksi. Toisaalta kunnilla ei nykyisessä kuntataloustilanteessa ole isoa halukkuutta ottaa itselleen hallinnoitaviksi lisäkustannuksia aiheuttavia tieosuuksia. Muutamissa kunnissa tässä yhteydessä nousi myös esiin linja-autoliikenteen pysäkit ja niiden yhteydessä liityntäpysäköinnin kehittäminen. Nykyisellään yhteydet kuntakeskuksiin ovat niin vähäisiä, että isoa tarvetta pysäkkien yhteydessä pyöräpysäköintiin ei ole koettu tarvittavan. Mutta esimerkiksi Laukaassa asia nousi esiin, kun siellä tehtiin nyt juuri syksyllä päätös tavoitella selkeää kulkutapaosuuksien kasvua yhdessä Jyväskylän seudun joukkoliikenne ”Linkki” verkoston kanssa. Myös Muuramen kunnanhallitus on tehnyt päätöksen linkki tulevaisuuteen 2030 kehittämisohjelmaan mukaan lähtemisestä.

<http://linkki.jyvaskyla.fi/kehittamisohjelma>

20.1.2020

#### 4.3.2.3. Pienet kunnat

Keski-Suomessa on lukuisia määriä pieniä kuntia, joissa asukasmäärä on pieni ja koko ajan laskemaan päin. Ikärakenne lisäksi on vielä vahvasti kallellaan ikääntyneeseen väestöön. Tämä aiheuttaa haasteita kuntataloudelle. Monessa kunnassa on yksi tai kaksi koulua, joihin pyörällä liikkuminen aika pitkälle keskittyy, eli kouluikäisten koulumatkoihin. Maaseudun pienissä kunnissa ja myös keskisuurissa kunnissa kouluun kyydittävien määrä on huomattavan iso osa koululaisista, joten pyöräilyn edistäminen ei nouse siksikään maakunnan kouluissa kovin isoon rooliin.

Pienissä kunnissa aikuiset joutuvat kulkemaan autolla töissä jossain kauempana tai työskentelevät kotona. Ikääntyvän väestön sijoittuminen (missä asuvat) riippuu osin siitä, miten kotihoitopalveluita tarjotaan haja-asutusalueelle. Ja vaikka ikääntyvä väestö muuttaisikin keskustaajamiin, niin pyöräily ei pääsääntöisesti ole se kulkutapa, jolla silloin liikutaan vaan kävely. Parempien kauppa ja esim. vaativamman sairaanhoidon perässä sitten joudutaan liikkumaan autolla seutukunnallisen keskuksen (keskisuuri kunta/kaupunki) ja tai jopa Jyväskylään. Usein pienissä kunnissa tiet ovat pääsääntöisesti Elyn hallinnassa, jolloin kunta ei aktiivisesti kehitä kevyttä liikennettä ”omalla kustannuksella”. Joissakin tapauksissa Ely on kunnostanut tienpätkiä, jonka jälkeen ne on siirretty kuntien hallintaan. Tässä yhteydessä on selviä parannuksiakin kevyen liikenteen väyliin saatu. (esimerkkinä Uurainen). Usein kunnissa myönnetään, että määrärahat eivät tällä hetkellä riitä edes teiden ”korjausvelan” hoitamiseen. Eli investointeja ei ole odotettavissa ja toivottavasti Ely:ltä siirtyvät tiet ja kevyen liikenteen väylät kestävät kunnossa pitkään.

#### 4.3.3 Pohdinta

Pyöräilyn edistämistä ei koeta tällä hetkellä niin tärkeäksi asiaksi, että pelkkää pyöräilyä ja sen olosuhteita käsiteltäisiin erikseen kuntien luottamuselimissä. Tämä ehkä heijastelee sitä, että Keski-Suomen ”keskisuuret kaupungit” saati kuntakeskukset ja taajamat ovat niin pieniä ja rakenteeltaan sellaisia, että kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet niissä ovat suhteellisen pieniä. Näissä kaupungeissa ja kunnissa asutaan useissa pienemmissä taajamissa (niiden vaikutusalueella) tai kokonaan haja-asutusalueella, missä omalla autolla liikkuminen on lähes välttämätöntä. Näin ollen kansalaisten välttämättömän paikasta A paikkaan B liikkumisen osalta mennään edelleen autoilun johdolla ja kevyt liikenne kulkee siinä rinnalla hyvinkin kohderiippuvaisesti, ilman laajempia edistämisen toimenpideohjelmia. Vain hyvin harvassa kunnassa, lähinnä Jyväskylän ympäryskunnissa, linja-autoliikenne saattaa tarjota todellisen vaihtoehdon yksityisautoilulle.

Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen kyllä nähdään hyvänä asiana ja todetaan niiden myötä tapahtuvan arki- ja kuntoliikunnan edistävän kuntalaisten terveyttä ja hyvinvointia, mutta se jää kuitenkin vain marginaaliseksi asiaksi kunnan keinovalikoimassa. Yleinen kuntatalouden tilanne ja erityisesti sote sektorin myllerrys ja sen sektorin vaatimat suorat kustannukset ovat päällimmäisenä huolena Suomen kunnissa ja kaupungeissa.

Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen toimenpiteitä tehdään normaalin infran ja kaupunkirakenteen kehittämisen lomassa ja usein vielä korjausrakentamiseen liittyen mikä epämääräistää ja usein venyttää toteutusaikatauluja. Näin toimiessa ei synny kehityskokonaisuuksia tai -projekteja, joita vietäisiin määrätietoisesti ja kauaskantoisesti eteenpäin. Ja vielä niin, että näissä kehitysprosesseissa osallistettaisiin kuntalaisia ja projektien etenemisestä ja toteutumisesta sitten kuntalaisille viestittäisiinkin. Hyvin paljon on kiinni kunnan yksittäisten viranhaltijoiden ”valveutuneisuudesta” ja kansalaisten sekä pyöräilyä edistävien yhteisöjen aktiivisuudesta, miten kävely ja pyöräilyolosuhteet ja infra otetaan huomioon kunnallisessa suunnittelussa.

Sinällään kuntien vetovoimaisuus, tai pikemminkin ”pitovoima”, nykytilanteessa, jossa muutamaa Jyvässeudun kuntaa lukuun ottamatta lähes kaikki kunnat ovat väestötappion kourissa, on noussut kunnissa tärkeäksi strategiseksi tavoitteeksi. Ensisijaisia tekijöitä työikäisestä väestöstä kiinni pitämisessä ovat mm. työpaikat, hyväkuntoiset ja terveelliset koulut ja päiväkodit ja sote sektorin palvelut. Tässä yhteydessä kuntalaisten hyvinvoinnin lähteeksi nähdään kyllä myös toimiva sekä turvallinen kuntainfra, ja viihtyisät puitteet, niin arkiliikkumiseen kuin vapaa-ajan viettoonkin lähiliikuntapaikoilla, luontoreiteillä tai muiden palveluiden parissa. Muutamassa kunnassa on

20.1.2020

luontoliikunta (esim. Kannonkoski, Kivijärvi, Keuruu, Kuhmoinen) ja siihen liittyvät palvelut nostettu yhdeksi elinkeinokehittämisenkin painopistealueeksi. Tämä ei valitettavasti ainakaan vielä näy laajasti laadukkaasti hoidettuina ja opastettuina reitteinä, jotka kuntalaiset ja muualta tulleet matkalaiset löytävät helposti. Saatika palvelukokonaisuuksina tai palveluntuottajaverkostoina, jotka edistäisivät reittien käyttöä ja elävöittäisivät näin myös kunnan arkea ja elinkeinoelämää.

Kunnissa erilaiset luontoreittien kehityshankkeet ovat ilmeisen hankalia saada käynnistettyä. Ilmeisesti kokemukset vuosikymmenten varrelta kaavoitus ja erityisesti luvitusprosesseista ovat olleet sellaista suhtautumista edesauttavia. Viranhaltijat ja luottamuselinten toimijat kokevat luvitusprosessit hankaliksi ja aikaa vieviksi, eivätkä yksityiset toimijat, seurat tai yhteisöt voi tällaista virallista prosessia olla käynnistämässä. Ne voivat vain tuoda esiin ideoita ja ehdotuksia ja voivat kyllä olla auttamassa ja näyttämässä esimerkkiä mahdollisuuksista mm. luontoliikunta- ja urheilutapahtumia tuottamalla. Tällaiset tapahtumat avaavat ehkä näkymiä eri osapuolille ja siten syntyy alustaa yhteiselle keskustelulle ja sitä kautta yhteisen hyvän ymmärrykselle. Oma toiveeni on, että kunnat alkavat ponnekkaammin ja rohkeammin ajaa ja erityisesti itse rahoittaa erilaisia luontoreittien kehityshankkeita. Näin luontoa saadaan ihmisille tykö ja toisaalta suunnitelmallisuudella voidaan kustannuksia esim. opastuksista ja reittikunnostuksista jakaa pidemmille ajanjaksoille. Suunnitelmallisilla projekteilla voidaan myös ohjata ihmisiä halutuille reiteille ja ehkäistä mahdollisia haittoja, joita potentiaalisesti lisääntyvä ”villi” luontokohteiden virkistys- ja jopa elinkeinokäyttö saattaisi aiheuttaa.

Julkista uudisrakentamista, kuten koulujen, päiväkotien ja terveysasemien rakentamista, on jouduttu lisäämään osin kuntien kiinteistökannan vanhenemisen ja kunnostustarpeen, mutta muutamissa kunnissa myös, jotta pystytään tarjoamaan riittävästi laadukkaita palveluita kuntalaisille. Näissä julkisrakentamisen yhteyksissä myös kaavoitus ja suunnitteluvaiheessa, lisääntyvissä määrin, otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn sekä autoliikenteen yhteen sovittaminen. Samaa edistystä kevyen liikenteen ratkaisuihin tarjoavat myös kunnallisista lähtökohdista erityisesti lähiliikuntapaikkojen lisääntyneet rakentaminen ja yksityisen kaupan sektorin keskittymien rakentaminen. Näitä liikerakentamisen kohteita näkyy erityisesti valtakunnan tieväylien solmukohdissa (esim. Äänekosken iso tiehanke) ja kuntakeskuksissa/taajamissa jotka kasvavat (esim. Tikkakoski ja Muurame). Valitettavasti tältä kiertueelta minulle jäi tuntuma, että harvoin näissä rakennushakkeissa käytetään hyväksi hyviä toteutusmerkkejä muualta tai esim. hyödynnetään Suomessa jo edellä kulkevien pyöräilykaupunkien, kuten Helsingin, Oulun tai edes Jyväskylän suunnitteluohjeistuksia ja kokemuksia. Yksittäisen kohteen; koulun tai terveyskeskuksen liikenne- ja kulkuväylät ja rakenteet epäonnistuessaan saattavat tuottaa ongelmia ja jopa vaaratilanteita ihmisille mahdollisesti seuraavat 50 vuotta.

Hankaluuksia tai ainakin kehityksen hidasteita syntyy nykyisellään tienpidon hallintorajoista kunnan ja Ely -keskuksen kesken. Kunnat eivät selvästikään ole nykyisessä taloustilanteessaan innokkaita ottamaan lisää hallintoa tuottavia teiosuuksia itselleen. Toisaalta nähdään, että kehitystarpeita on. Teiden ja kevyen liikenteen väylien kunto rapistuu, ja Ely -keskus joutuu priorisoimaan rahankäyttöään ja kohteitaan kuitenkin enemmän (auto)liikennöidylle väylille. Jotkut kunnat ovat pystyneet saamaan kehityshankkeita yhteistyöllä ja ”50/50” rahoituksella eteenpäin. Tästä esimerkkinä mm. Laukaa. Tämä kuitenkin taitaa koskea hyvin pientä osaa kunnista ja on paljon kiinni kohteista ja tietysti myös kunnan omista rahoitusmahdollisuuksista.

Muutamassa ”keskisuudessa kaupungissa” syntyi keskustelua pyöräilyohjelman tuottamisesta ja esiin nostettiin lähinnä resurssimelessä kuntien yhteishankkeistus tai vastaava. Sinällään tällaisella mallilla varmasti saatettaisiin saada tuotettua ohjelmapapereita, mutta tulisivatko ne kuinka hyvin käyttöön, jos kunnissa ei tällä hetkellä ole intressiä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen satsaamiseen. Kehitystyön tulisi tukea paikallista visiota ja strategiaa. Ne tuntuvat olevan aika hataria monessakin kunnassa. Keinot, toteutustavat ja resurssit kyllä löytyvät, jos kunnassa sekä luottamustason päättäjät, että viranhaltijat suuntaavat samoihin tavoitteisiin ja syntyy yhteiset näkymät keinoista, joilla tavoitteisiin pyritään.

Tämän hankeprojektin tavoitteeksi alussa asetettiin, että maakunnallinen pyöräilyohjelma tulisi käsiteltyä kuntien luottamuselimissä. Näin jälkempäin katsottuna tuo tavoite ei ollut alkuunkaan realistinen. Kuntakiertueella kävi

20.1.2020

selväksi, että monissa kunnissa asioista on keskusteltu, mutta pääosin jäädään yleiselle hyvinvointipuheen tai ideologiselle tasolle, eikä konkreettisiin toimenpiteisiin ole erityisesti panostettu. Toisaalta kuntakiertue kuitenkin puolsi paikkaansa juuri siksi, että nostettiin nimenomaan pelkkä pyöräily keskusteluun. Ehkä keskusteluista jää tai lähtee liikkeelle ajatuksia ja ideoita, jota ei vielä voi tunnistaa ja arvioida.

Kuntakierroksesta syntyi hankevastaavalle käsitys maakunnan tilanteesta, jota olen tässä raportissa pyrkinyt kuvaamaan. Kyseessä on tietenkin vain yhden henkilön hahmottama kuva, eikä millään muotoa kaiken kattava ja tieteellinen. Joka tapauksessa Maakunnallista pyöräilyohjelmaa vietin Keski-Suomen kuntien viranhaltijoiden tietoisuuteen. Samalla saatiin päivitettyä tietoa suoraan kunnista, jota voidaan hyödyntää KesLin kautta maakunnan liikkumisen edistämiseksi, erityisesti maakunnallisissa verkostoissa.

Jyväskylässä 20.1.2020

Jyrki Saarela  
aikuisliikunnan kehittäjä  
Keski-Suomen Liikunta ry  
jyrki.saarela(at)kesli.fi  
p. 045 650 3771