

VARSINAIS-SUOMEN LIKKUMISEN OHJAUKSEN TOIMENPIDESUUNNITELMA

2021–2025



SISÄLLYS

- 1 Mitä liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan?
- 2 Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa
- 3 Toimenpidesuunnitelma 2021 – 2025
- 4 Suunnitelman lähtökohdat ja taustatiedot
 - 4.1 Varsinais-Suomen ilmastotiekartta
 - 4.2 Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat
 - 4.3 Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus
 - 4.4 Ohjelma 2030 ja Valonian rooli
 - 4.5 Turun kaupunkiseudun liikenneympäristökysely
 - 4.6 Kysely liikkumisen ohjauksen tarpeista
 - 4.7 Nostoja maakunnan suunnitelmista ja sopimuksista
- 5 Kärkiteemat ja toimenpiteet
 - 5.1 Joukkoliikenteen kokonaisvaltainen edistäminen
 - 5.2 Pyöräilyn edistäminen myös keskusta- ja taajama-alueiden ulkopuolella
 - 5.3 Kävelyn edistäminen etenkin keskusta- ja taajama-alueilla
 - 5.4 Liikkumistarpeen vähentäminen
 - 5.5 Toimenpiteitä kohderyhmittäin
 - 5.6 Viestintä ja osallisuus
- 6 Kestävän liikkumisen ratkaisupaletti – työkalu kunnille ja työnantajille
 - 6.1 Esimerkkejä pyöräilyn tukemisesta
 - 6.2 Esimerkkejä joukkoliikenteen tukemisesta
- 7 Linkkejä ja lisätietoja

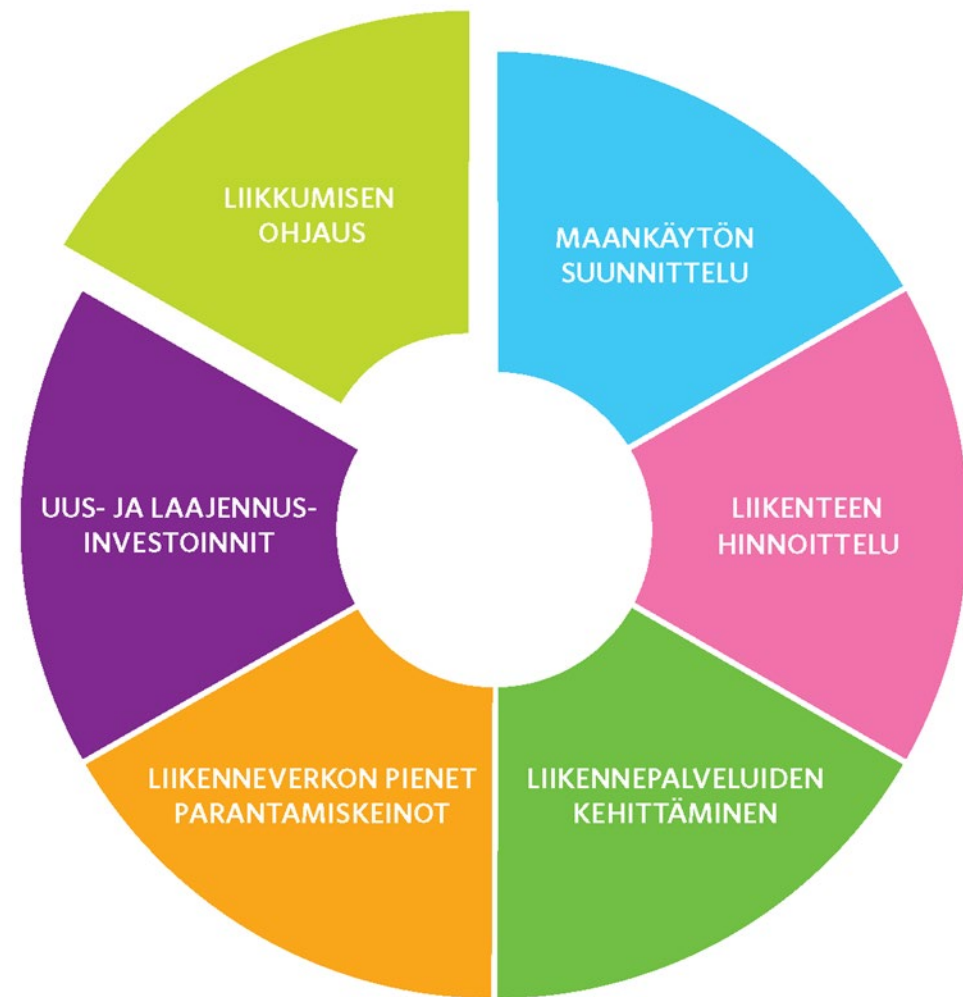
1 MITÄ LIIKKUMISEN OHJAUKSELLA TARKOITETAAN?

Liikkumisen ohjauksella edistetään viisasta liikkumista. Tarkoituksena on vaikuttaa liikkumisen määrään, tarpeisiin ja liikkumismuotoihin ihmisten tietoisuuden, asenteiden ja tottumusten kautta. Kun tietoa ja mahdollisuuksia tarjotaan, on helpompi valita toisin.

Tarkoituksena on lisätä jo olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman hyödyllistä ja viisasta käyttöä. Usein tämä tarkoittaa sitä, että pyritään ohjaamaan ihmiset kulkemaan julkisilla, pyöräillen tai kävellen yksityisautoilun sijaan aina, kun se on järkevää ja mahdollista. Yksi liikkumisen ohjauksen keskeisistä tavoitteista on lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta liikenteessä. Liikkumisen ohjaus on yksi keino vaikuttaa liikenteen kysynnän hallintaan.

Liikkumisen ohjauksen toimilla on todettu olevan vaikutusta kulkutapojen käyttöön. Usein tulokset eivät kuitenkaan ole nähtävissä heti, vaan toiminnan tuloksia arvioitaessa tulee niille antaa riittävän pitkä aika näkyä.

Liikkumisen ohjausta tehdään yhteistyössä valtion paikallishallinnon, maakunnan, kuntien viranomaisten sekä järjestöjen ja yritysten kanssa.



*Liikkumisen ohjaus on yksi liikkumisen hallinnan keinoista.
Kuva: Motiva.*

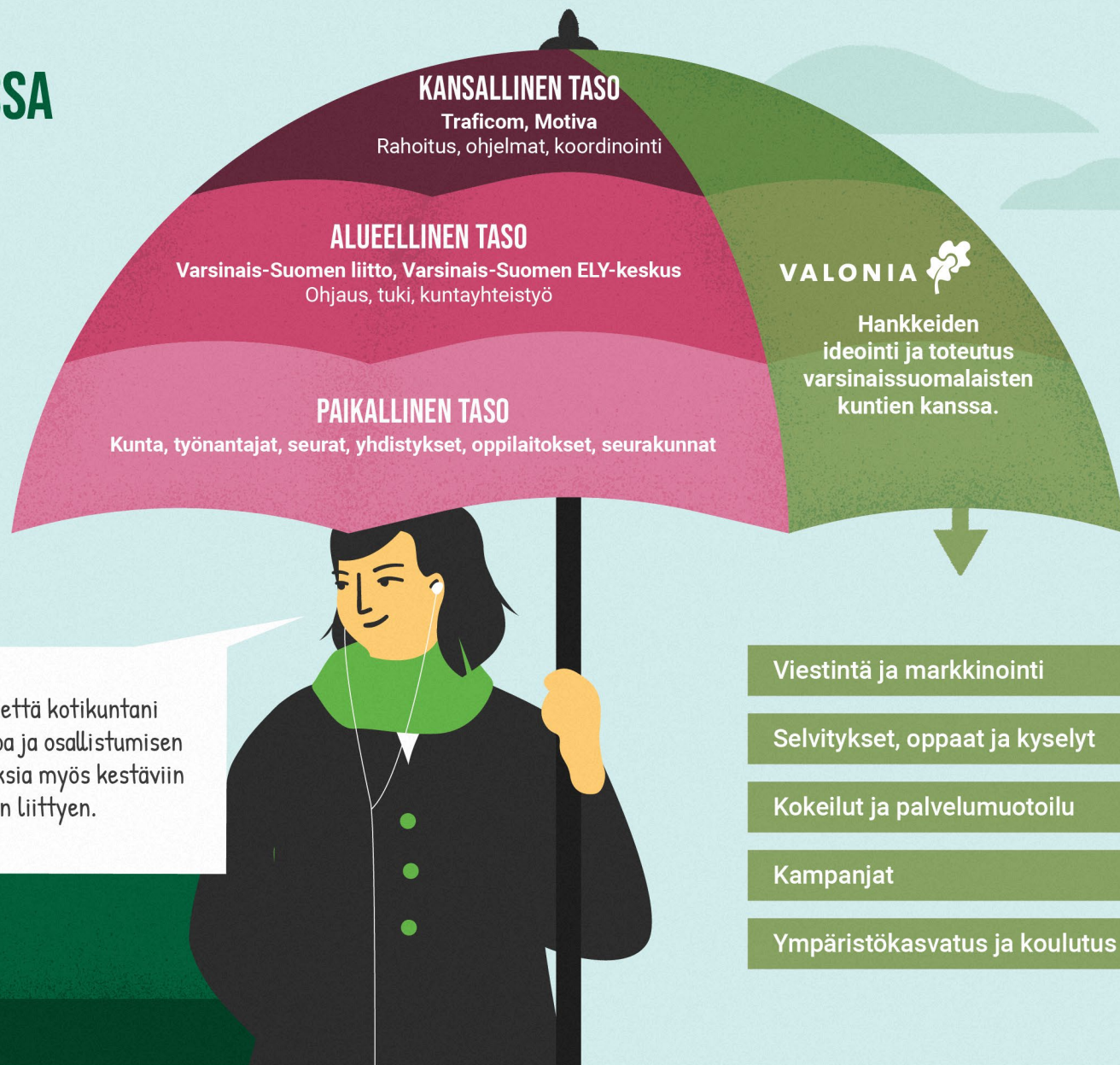
LIKKUMISEN OHJAUS VARSINAIS-SUOMESSA

– KEINOJA JA TOIMIJOITA

Liikkumisen ohjaus on määrään, tarpeeseen ja liikkumistapavalintoihin vaikuttamista ihmisten tietoisuuden, asenteiden ja tottumusten kautta. Tarkoituksena lisätä jo olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman hyödyllistä ja viisasta käyttöä.



On tärkeää, että kotikuntani tarjoaa tietoa ja osallistumisen mahdollisuuksia myös kestäviin kulkutapoihin liittyen.



3 TOIMENPIDESUUNNITELMA 2021–2025

Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2021–2025 **toteuttaa maakunnan strategioihin ja ohjelmiin kirjattuja liikkumisen ohjauksen tavoitteita**, toimii **ohjenuorana maakunnan liikkumisen ohjaustyölle** sekä **apuna toimenpiteiden rahoituksen hakemiselle** muista lähteistä. Toimenpidesuunnitelma tukee myös Varsinais-Suomen jatkuvaa **liikennejärjestelmätyötä** ja on yksi Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpide, tarkentaen suunnitelmaa liikkumisen ohjauksen osalta.

Ensimmäisen kerran Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma laadittiin vuosiksi 2012–2015 Liikenneviraston rahoittamana. Ohjelma päivitettiin vuosiksi 2016–2020 ja nyt toinen päivitystyö tehdään vuosiksi 2021–2025 Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin vuosittain jakamalla avustuksella liikkumisen ohjauksen toimintaan.

Toimenpidesuunnitelmassa määritellään kärkikohderyhmät ja -toimenpiteet lähivuosille.

Huomattava on, että vuoden 2020 koronapandemia tulee mitä todennäköisimmin muuttamaan liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita ja sitä kautta niitä toimenpiteitä, joita liikkumisen ohjauksessa suositetaan. Tämä toimenpidesuunnitelma on laadittu niiden tietojen ja suunnitelmien perusteella, jotka olivat voimassa ennen pandemiaa ja sen tuomiin muutoksiin reagoidaan tarvittaessa myös liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä suunniteltaessa.

Varsinais-Suomessa seudullisen liikkumisen ohjaustyön koordinoinnista ja hankemuotoisena toteutetun rahoituksen hakemisesta on vastannut Valonia – Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus yhteistyössä Varsinais-Suomen liiton koordinoiman liikennejärjestelmätyön kanssa. Liikkumisen ohjauksen työtä tehdään aina tiiviissä yhteistyössä alueen kuntien kanssa.

4 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT JA TAUSTATIEDOT

Varsinais-Suomessa liikenteen saralla on tapahtunut vuonna 2020 paljon. **Varsinais-Suomen ja Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien** päivitystyö saatiin päätökseen ja Turun kaupunkiseutu solmi uuden **MAL-sopimuksen. Maakunnan ilmastotiekartta**, jonka yksi pääteema on liikenne, julkaistiin alkuvuodesta 2021. Lisäksi liikennejärjestelmätyön tukena toteutettiin alkuvuodesta 2020 seutukuntaakohtaisia työpajoja ja niiden pohjalta laadittiin **seutukuntaakohtaiset toimenpidesuosituks**et kestävä liikumisen edistämiseksi seuduilla.

Liikkumisenohjaustoiminnassa vuosina 2021–2025 tullaan seuraamaan mainittujen suunnitelmien ja selvitysten tulosten antamia suuntaviivoja.

Toimenpidesuunnitelmassa on hyödynnetty myös Kansainvälisessä Civitas Eccentric -hankkeessa toteutettua, **Turun ydinkaupunkiseudun asukkaille suunnatun sähköisen kyselyn** tuloksia. Kyselyn avulla saatiin tietoa

alueen asukkaiden liikkumistottumuksista ja asenteista liikenneympäristöä kohtaan. Vuoden 2020 syksyllä toteutettiin myös sähköinen kysely varsinaissuomalaisille kunnille liikkumisen ohjauksen tarpeista.

Toimenpidesuunnitelman tueksi Ramboll on tehnyt esiselvityksen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikutuksista. Toimenpidesuunnitelman teossa on myös hyödynnetty Essi Pohjalaisen tekemää opinnäytetyötä ”Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kultutapaan”. Myös Valonian vuosien saatossa hyväksi havaitut kokemukset vaikuttavat toimenpiteiden priorisoinnissa.

Valonian toimintaa ohjaava **Ohjelma 2030** sitoo liikkumisen ohjauksen toimenpiteet osaksi Varsinais-Suomen kuntien kestävä kehityksen työtä. Valonian roolina kestävä liikumisen edistäjänä on muun muassa relevantin tiedon esittäminen ja levittäminen kohderyhmille ymmärrettävällä tavalla sekä kestävä liikumisen eri näkökulmien esiin tuominen.

4.1 VARSINAIS-SUOMEN ILMASTOTIEKARTTA

Vuonna 2021 tammikuussa hyväksytty Varsinais-Suomen ilmastotiekartta koostaa yhteen Varsinais-Suomen kannalta tärkeimmät tavoitteet ja vaikuttavimmat toimenpiteet, joita toteuttamalla voidaan tavoitella hiilineutraalia Suomea vuoteen 2035. Tiekartan tavoitteet ja toimenpiteet pohjautuvat tutkimustietoon, kansallisiin strategioihin ja ohjelmiin sekä lukuisiin keskusteluihin ja tilaisuuksiin eri toimijoiden ja asiantuntijoiden kanssa. Ilmastotiekartta päivitetään vuosittain ja työtä ohjaa maakunnallinen ilmastovastuujasto.

Liikenteen ja liikkumisen päästöjen vähentämiseksi keskeistä on tieliikenteen määrän (suorite) vähentäminen, liikkumisen siirtyminen yhä enemmän kestäviin kulkutapoihin ja liikkumispalveluihin sekä fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä käyttövoimilla. Päästöihin voidaan vaikuttaa lisäämällä kävelyn, pyörä- ja joukkoliikenteen edellytyksiä etenkin taajamissa ja ottamalla käyttöön erilaisia – myös maaseudulla toimivia – liikkumispalveluja.

Ilmastotiekarttaan on liikenteen osalta valittu kuusi kärkiteemaa:



4.2 VARSINAIS-SUOMEN JA TURUN KAUPUNKISEUDUN LIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAT

Liikennejärjestelmätyön tavoitteena on kehittää seudun liikennejärjestelmää kokonaisvaltaisesti ja mahdollisimman hyvin eri toimijoita palvelevaksi. Työtä seurataan ja suunnitellaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien avulla. Vuonna 2020 päivitettyjen maakunnan ja kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien päätavoitteet ovat:

Kestävä ja vähäpäästöinen

Vähäpäästöinen ja kestävä liikennettä edistävä liikennejärjestelmä, jota toteutetaan kustannustehokkaasti ja eri alueille sekä eri asukasryhmille oikeudenmukaisella tavalla.

Kilpailukykyinen ja vetovoimainen

Toimiva, ympäristöönsä sopiva ja hyvän saavutettavuuden tarjoava liikennejärjestelmä, joka toteutetaan kullakin alueella ja yhteysvälillä tarkoituksenmukaisia kulkutapoja priorisoiden.

Turvallinen ja terveellinen

Liikennejärjestelmä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti ja joka suosii arkimatkojen kulkemista omin lihasvoimin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on tunnistettu selkeästi liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden merkitys, sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyt kaikille sektoreille ja toimijoille.



Kuva: Kävelyn ja pyöräilyn kasvu tukee useiden yhdyskuntasektoreiden tavoitteita, Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

4.3 TURUN KAUPUNKISEUDUN MAL-SOPIMUS

Turun kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) 2020 –2031 solmittiin Turun kaupunkiseudun kuntien ja valtion välillä syksyllä 2020.

Sopimuksen tarkoituksena on vahvistaa kuntien keskinäistä **yhteistyötä** ja **suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta**, kumppanuutta **seudun kuntien ja valtion välillä** sekä osapuolten yhteistä **sitoutumista** seudun pitkäjänteistä kehittämistä koskeviin tavoitteisiin ja niiden edellyttämiin toimenpiteisiin. Lähtökohtana MAL-sopimukselle ovat maakuntakaava ja kuntien ajantasaiset oikeusvaikutteiset kaavat.

Sopimuksen tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävä yhdyskuntarakennetta ja sitä tukevaa

liikennejärjestelmää ilmastonmuutoksen torjumiseksi sekä mahdollistaa sujuva arki, työmarkkinoiden toimivuus ja elinkeinoelämän elinvoimaisuus.

Kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on kasvattaa kestävien liikkumismuotojen osuutta liikennesuoritteesta, parantaa liikenneturvallisuutta ja lisätä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta.

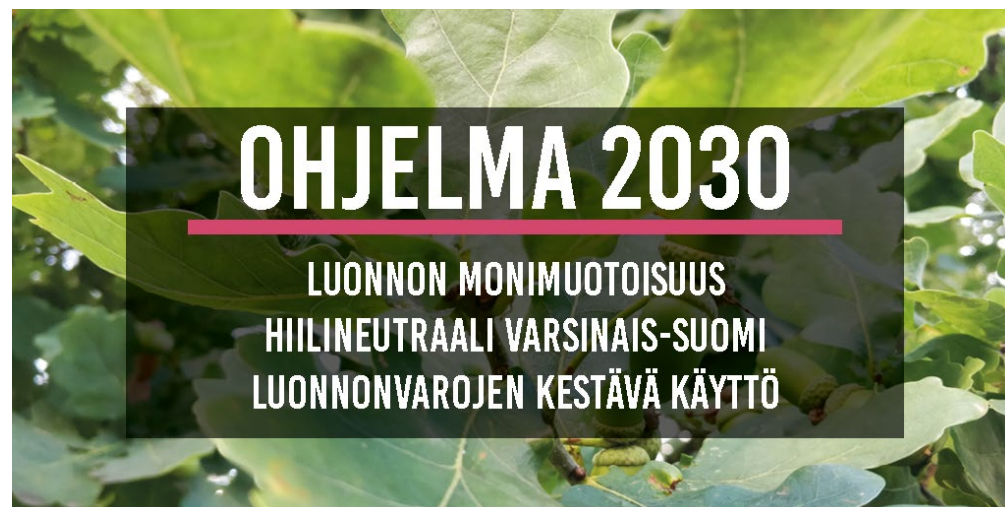
MAL-sopimuksen toimenpiteillä konkretisoidaan Turun kaupunkiseudun rakennemallin, liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä kansallisten ilmastotavoitteiden toteuttamista alueella.

4.4 OHJELMA 2030 JA VALONIAN ROOLI

Varsinais-Suomen kunnat ovat yhdessä sitoutuneet jatkamaan kestävän kehityksen työtä tähtäimenään vuosi 2030, johon mennessä meidän on kyettävä konkreettisiin ratkaisuihin kestävyyskriisin ratkaisemiseksi.

Valonia on Varsinais-Suomen kuntien apuna matkalla kohti kestävämpää yhteiskuntaa ja [Ohjelma 2030](#) kirittää pitkälle ulottuvaa yhteistyötä. Ohjelmassa on kolme pääteemaa: **hiilineutraali Varsinais-Suomi**, **monimuotoinen luonto** sekä **luonnonvarojen kestävä käyttö**.

Kuntien kanssa pohditaan sopivia toimenpiteitä ja seurataan tavoitteiden toteutumista. Liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma toteuttaa osaltaan ohjelman tavoitteita ja sitä kuljetetaan mukana keskusteluissa ja väliarvioinneissa.



4.5 TURUN KAUPUNKISEUDUN LIIKENNEYMPÄRISTÖKYSELY 2019

Osana kansainvälistä Civitas Eccentric -hanketta luotiin kysely, jonka avulla haluttiin selvittää asukkaiden suhtautumista seudullisen liikennejärjestelmätyn tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Kysely toteutettiin Turun ydinkaupunkiseudun (Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio ja Turku) yli 15-vuotiaille asukkaille vuosina 2017 ja 2019. Molemmilla kerroilla siihen vastasi yli 3000 asukasta.

Kyselyssä annetuista liikennejärjestelmätyn tavoitteista arjen matkatarpeita palvelevat **joukkoliikenneyhteydet, liikenneonnettomuuksien vähentäminen ja kestävien kulkutapojen edistäminen** koettiin kaikkein useimmin erittäin tärkeinä tavoitteina. Kestäviä kulkumuotoja edistävistä parhaista toimenpiteistä tehokkaimmiksi koettiin **liikenneturvallisuuden lisääminen** ja säännöllisen **liikennekasvatuksen tarjoaminen** peruskouluissa. Joukkoliikenteen **matkustajainformaation parantaminen** ja monipuolisempi lippujen ostamisen mahdollisuus nousivat myös esiin.

Vastaajat kokivat vaikuttamismahdollisuutensa lähiliikenneympäristöönsä melko huonoiksi, joten **liikennesuunnittelun osallistavuuden** lisäämisessä on paljon tehtävää.

TURUN KAUPUNKISEUDUN LIKENNEYMPÄRISTÖKYSELY 2019



VALONIA
VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

KYSELY AVOINNA 21.10.–30.11.2019 | ALUE: KAARINA, LIETO, NAANTALI, RAISIO, TURKU

3038 VASTAAJAA



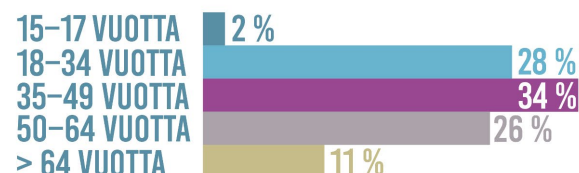
TURKU 69 %

KAARINA 12 %

RAISIO 7 %

NAANTALI 6 %

LIETO 6 %



15-17 VUOTTA

18-34 VUOTTA

35-49 VUOTTA

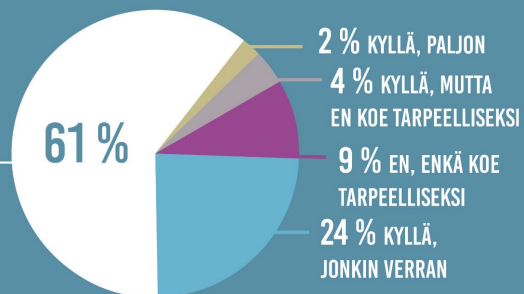
50-64 VUOTTA

> 64 VUOTTA



KOETKO VOIVASI VAIKUTTA LÄHIALUET-
TASI KOSKEVAAN KÄVELY-, PYÖRÄILY TAI
JOUKKOLIIKENNEOLOSUHTEIDEN
KEHITTÄMISEEN?

EN, MUTTA KOEN
TARPEELLISEKSI



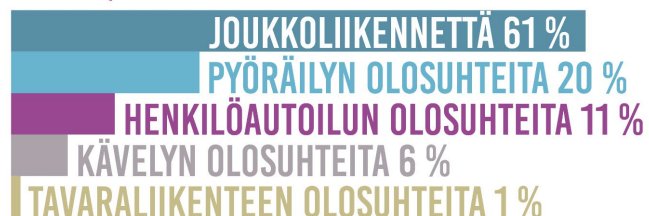
2 % KYLLÄ, PALJON

4 % KYLLÄ, MUTTA
EN KOE TARPEELLISEKSI

9 % EN, ENKÄ KOE
TARPEELLISEKSI

24 % KYLLÄ,
JONKIN VERRAN

MITÄ SEURAAVISTA PITÄISI
MIELESTÄSI ENSISIJAISESTI
KEHITTÄÄ KOKO KAUPUNKISEUDULLA?



JOUKKOLIIKENNETTÄ 61 %

PYÖRÄILYN OLOSUHTEITA 20 %

HENKILÖAUTOILUN OLOSUHTEITA 11 %

KÄVELYN OLOSUHTEITA 6 %

TAVARALIIKENTEN OLOSUHTEITA 1 %

SUOSITUIMMAT OSALLISTUMISTAVAT
TOP 4

SÄHKÖISET KYSELYT
KUNNAN NETTISIVUT
ASUKAS- JA YLEISÖTILAISUUDET
SOSIAALINEN MEDIA

4.6 KYSELY LIIKKUMISEN OHJAUKSEN TARPEISTA

Lokakuussa 2020 varsinaissuomalaisille kunnille ja muille toimijoille toteutettiin kysely, jossa kartoitettiin tarpeita ja suunnitelmia liikkumisen ohjauksen toimiin. Vastaajia oli 35 henkilöä 14 kunnasta. Kolmannes vastaajista oli Turun ydinkaupunkiseudulta ja Salosta ja loput maaseutumaisista kunnista. Vastaajat jakautuivat tasaisesti kuntien toimihenkilöihin, luottamushenkilöihin sekä yritysten, järjestöjen, korkeakoulujen ja valtionhallinnon edustajiin.

Kyselyn tuloksista nousi esiin tarve kuntien ja muiden toimijoiden yhteistyön tiivistämiselle ja erilaisille yhteistyömalleille, tiedolle erilaisista hankemahdollisuuksista ja – rahoituksista sekä monipuoliselle viestinnälle. Vastaajat toivoivat liikkumisen ohjauksen toimenpiteinä erityisesti erilaisia kokeiluita esimerkiksi kutsuliikenteestä sekä viestinnällisiä toimenpiteitä.

Tärkeimmiksi liikkumisen ohjauksella edistettäviksi asioiksi koettiin pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen erityisesti keskusta-alueiden ulkopuolella. Olennaisimmiksi kunnan yhteistyökumppaneiksi valittiin koulut, päiväkodit ja työpaikat.

”Keskustan kaupungit aiheuttavat paljon autoilla tehtävää asiointiliikennettä ja sen myötä myös vaaratilanteita, tilanpuutetta, melua jne. Kauppiaat tulisi saada mukaan edistämään kestävästä liikkumisesta.”

”Kokeilut ja hyvät toimivat esimerkit ovat tärkeitä, viestintä- ja tiedotuskampanjoilla saadaan ihmisten kynnys uusiin liikkumismuotoihin matalammaksi.”

EDISTETTÄVIÄ ASIOITA

Mitä asioita olisi erityisesti edistettävä kunnassasi



OLENNAISIA SIDOSRYHMIÄ

Mitkä ovat kunnan olennaisimmat sidosryhmät/yhteistyökumppanit liikkumisen ohjauksen työssä?



4.7 NOSTOJA MAAKUNNAN SUUNNITELMISTA JA SOPIMUKSISTA

Liikkumisen ohjauksen keinoja voidaan hyödyntää tehokkaasti, kun tavoitellaan Varsinais-Suomen maakuntakaavan ja keskeisten suunnitelmien mukaista kestävä, turvallista ja terveellistä kaupunki- ja taajamaliikennettä sekä viihtyisiä ja vetovoimaisia jalankulku- ja pyöräilykaupunkeja ja taajamia.

Suunnitelmissa ja sopimuksissa on korostettu mm. että Varsinais-Suomessa

- pyritään kasvattamaan kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuutta,
- kehitetään menettelytapoja kestävä liikumisen huomioimiseksi kaikessa suunnittelussa,
- nostetaan kävely ja pyöräily ykkösiksi kaupunkialueilla ja taajamissa sekä suunnittelussa ja päätöksenteossa
- suunnitellaan hyvää kaupunki- ja taajamaympäristöä, parannetaan liikenneturvallisuutta ja edistetään arkiliikuntaa jalan ja pyörällä,
- parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kaupungeissa ja taajamissa,
- muutetaan liikumisen tapoja kestävämpään suuntaan uusilla palveluilla, markkinoinnilla ja motivoinnilla,
- houkutellaan kunnat, työpaikat ja järjestöt kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen,
- kehitetään etenkin pyöräliikenteen matkailua Saariston matkailureiteillä ja muilla maakunnan kulttuurimaisema-alueilla,
- vaikutetaan matkojen määriin ja ajankohtiin vaikuttaviin toimintatapoihin, käytäntöihin ja tottumuksiin,
- kytketään liikenneturvallisuustyöhön entistä vahvemmin mukaan kestävä liikumisen edistäminen,
- vahvistetaan viestintää ja ohjausta kunnissa sekä yrityksissä kestävä liikumisen edistämiseksi,
- edistetään maakunnallisesti eri liikennepalvelujen yhteensopivuutta ja käyttäjäystävällisyyttä,
- tehostetaan ja kehitetään kuljetuslogistiikkaa myös kaupungeissa: hyödynnetään digitalisaation mahdollisuuksia, parannetaan saavutettavuutta ja ratkaistaan hidastavia pullonkaulakohtia.

5 KÄRKITEEMAT JA TOIMENPITEET

Kestävien kulkutapojen edistäminen vaatii monenlaisia liikkumisen ohjauksen keinoja. Toimenpiteitä suunniteltaessa tehdään yhteistyötä kuntien kanssa ja tarkat toimenpiteet muotoutuvat aina tapauskohtaisesti. Toimenpiteitä suunniteltaessa ja niitä toteutettaessa tarvitaan myös tiivistä yhteistyötä kuntien ja muiden toimijoiden välillä.

Seuraavilla dioilla on esitetty ne teemat, joilla on koettu erityisesti tarvetta seuraavan viiden vuoden aikana:

- Joukkoliikenteen kokonaisvaltainen edistäminen
- Pyöräilyn edistäminen, myös keskusta- ja taajama-alueiden ulkopuolella
- Kävelyn edistäminen etenkin keskusta- ja taajama alueilla
- Liikkumistarpeeseen vaikuttaminen



Kuva: Antti Vaalikiivi

5.1 JOUKKOLIIKENTEEN KOKONAISVALTAINEN EDISTÄMINEN

Joukkoliikenne on tunnistettu kaikkialla maakunnassa ratkaisevaksi liikkumisen palveluksi. Varsinais-Suomessa on alueita, joissa perinteinen bussiliikenne ei ole vaihtoehto vähäisen käyttäjäpotentiaalin vuoksi. Ihmisillä, joilla ei ole mahdollisuutta oman auton käyttöön, tulee kuitenkin olla oikeus liikkua vapaasti.

On tärkeää, että jokaiselle alueelle löydetään sinne sopivat ratkaisut laadukkaan joukkoliikenteen ja sujuvien matkaketjujen kehittämiseksi. **Joukkoliikennettä voidaan kehittää esimerkiksi:**

- rataverkkoa hyödyntämällä sekä asemanseutuja ja matkaketjuja kehittämällä,
- kutsu-/tarvepohjaisia palveluja kehittämällä (esimerkiksi julkisen sektorin liikkumisen dataa avaamalla),
- uudenlaisten palvelujen edistämisellä.

Tiivistä yhteistyötä joukkoliikenteen kehittämiseksi tehdään muun muassa Turun seudun joukkoliikenne Fölin sekä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa.

5.2 PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN MYÖS KESKUSTA- JA TAAJAMA-ALUEIDEN ULKOPUOLELLA

Pyöräilyn matkasuoritteiden lisäämisessä on paljon potentiaalia: Pyöräily on varteenotettava vaihtoehto auton korvaamiseen etenkin työmatkaliikenteessä, jos pyöräliikenneväylät ovat sujuvia. Erilaiset pyörämallit, kuten sähköpyörät ja tavarapyörät tuovat uusia mahdollisuuksia pyöräilyyn.

Pyöräilyn edistäminen tuo hyötyjä myös muuten kuin vähentyneiden päästöjen kautta. Liian vähäinen arkiliikunta seurauksineen on yksi yhteiskunnan isoista ongelmista. Arkimatkojen kulkeminen pyörällä on useimmille helppo keino liikkua terveyden kannalta riittävästi. Kuntia kannustetaan nyt vahvasti pyöräilyedistämishojelmien tekoon valtiontasolta.

Pyöräilyn edistämisessä tehokkaita keinoja ovat muun muassa:

- liikenneturvallisuuden edistäminen esimerkiksi opastusta ja viitoitusta lisäämällä,
- liikennekasvatus, esimerkiksi oppimateriaalien tekeminen ja käyttäminen eri oppiasteilla
- eri kohderyhmille suunnatut tapahtumat, tempaukset ja kampanjat, joissa päästään itse kokeilemaan erilaisia kulkuvälineitä.



Kuva: Petteri Sundell

5.3 KÄVELYN EDISTÄMINEN ETENKIN KESKUSTA- JA TAAJAMA-ALUEILLA

Kävely on itsenäinen kulkumuoto, mutta kaikkiin kulkutapoihin liittyy myös kävelyä, vaikka pääsääntöisen matkustusmuoto olisi joukkoliikenne tai oma auto. Kävely on myös osa matkaketjua, kun vaihdetaan kulkuvälineestä toiseen. Viihtyisät ja turvalliset jalankulkuympäristöt lisäävät sekä kävelyä että joukkoliikenteen käyttöä, kun vaihtoyhteydet on tehty miellyttäviksi.

Kävely sopii lähes kaikille ikäryhmille sekä monenlaisiin arkimatkoihin. Lihasvoimin tehtävä liikkuminen lisää viihtyisyyttä ja sosiaalista turvallisuutta sekä lähipalvelujen käyttöä. Kuntien kannattaakin ottaa kävelyn edistäminen osaksi strategioitaan ja laatia erillisiä kävelynedistämishjelmia.

Kävelyn edistämisessä olennaista on myös pienempien toimenpiteiden merkitys.

Kävely on hidas kulkumuoto, joten kulkija kokee ja aistii liikkumisympäristöään toisenlaisessa mittakaavassa. Pieniä viihtyisyyteen vaikuttavia toimenpiteitä voi yksinkertaisemmillaan olla:

- penkkien ja lajittelupisteiden lisääminen puistoihin ja kävelyreiteille,
- istutusten ja kaupunkivihreän lisääminen esimerkiksi viherrakenteiden avulla,
- katutilan uudelleenjärjestelyt kevyin rakentein, kuten aitojen, korokkeiden, kukkaruukkujen ja maalien avulla,
- jalankulun turvallisuuden edistäminen esimerkiksi opastusta ja viitoitusta lisäämällä.



Kuva: Maiju Oikarinen

5.4 LIIKKUMISTARPEESEEN VAIKUTTAMINEN

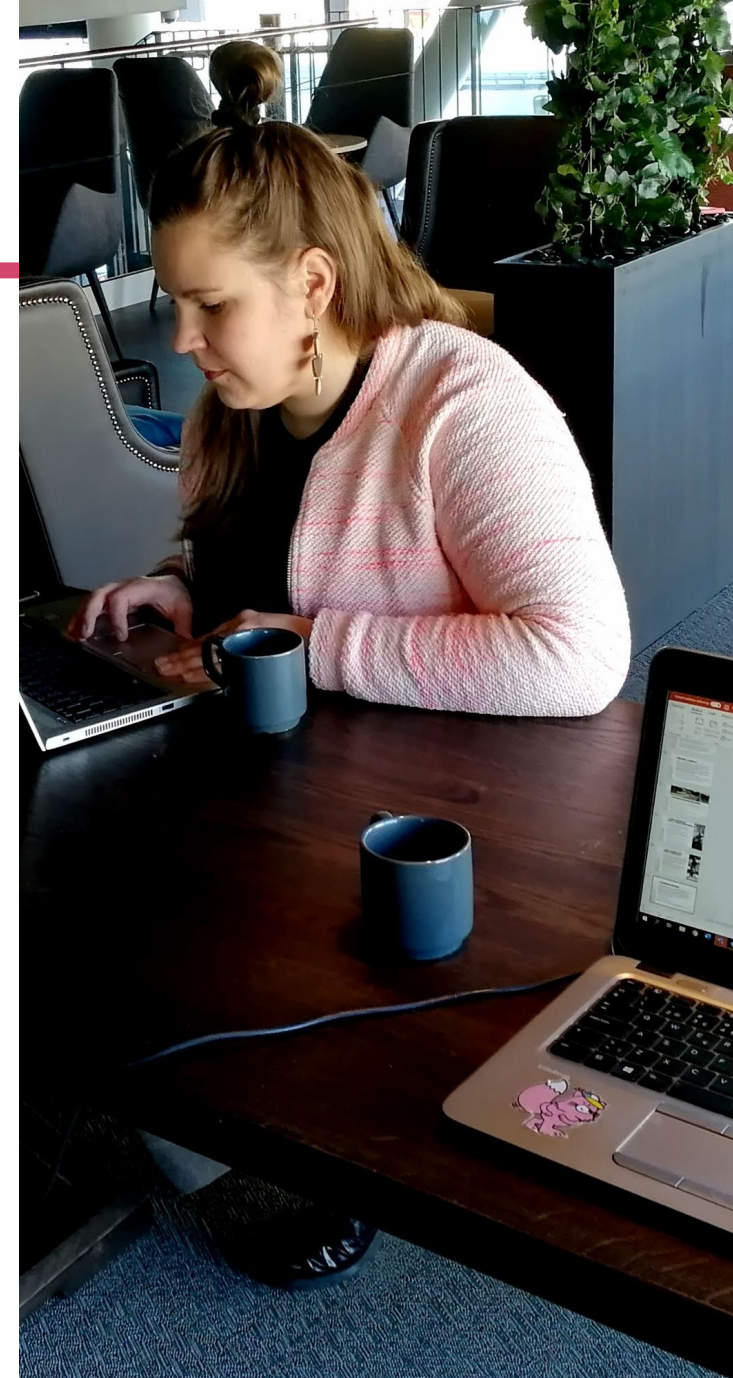
Vähäpäästöisten liikkumismuotojen lisäämisen lisäksi, on myös tarvetta vähentää ajettuja autokilometrejä. Niitä voimme vähentää vaikuttamalla tarpeeseen liikkua.

Suuri osa arjen liikkumistarpeista tapahtuu kodin ja työpaikan tai oppilaitoksen välillä. Työnantajilla ja oppilaitoksilla on tärkeä rooli kestävien kulkumuotojen edistämisessä. Työpaikat toimivat myös mahdollistajana liikkumistarpeen vähentämisessä **etä- ja monipaikkatyön** sekä **etäopiskelun** avulla. Etä- ja monipaikkatyö ovat yhä tärkeämpiä työpaikan vetovoimatekijöitä. Niiden mahdollistaminen voi helpottaa myös asuinkunnan valitsemisessa kun liikenneyhteydet eivät ole ratkaisevimpia tekijöitä. Toisen asteen opiskelijoille etäopiskelumahdollisuudet voivat tuoda laajemman mahdollisuuden opintoihin, kun opintojen suorittaminen ei ole enää kiinni liikkumismahdollisuuksista tai muuttamisesta opintojen perään.

Liikkumistarpeeseen vaikutetaan tehokkaasti myös

- nettikaupan mahdollisuuksien lisäämisellä,
- erilaisilla kotiinkuljetuspalveluilla,
- henkilö- ja tavaraliikennettä yhdistämällä,
- julkisien palvelujen verkkomahdollisuuksilla.

Kun asiat voidaan hoitaa kotoa käsin, vähentää se luonnollisesti tarvetta liikkua. **On kuitenkin huolehdittava, että kaikilla kansalaisilla on tarvittavat digitaidot ja -yhteydet palvelujen käyttämiseen.**



Kuva: Maiju Oikarinen

5.5 TOIMENPITEITÄ KOHDERYHMITÄIN

Teema	Liikkumisen ohjauksen keinoja	Kohderyhmät	Mahdollisia toimenpiteitä
Joukkoliikenteen kokonaisvaltainen edistäminen	Kokeilut, selvitykset ja kyselyt, tiedotus ja markkinointi	Työpaikat, oppilaitokset, työikäiset, opiskelijat seniorit	Kutsuliikenne- sekä henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistämisen kokeilut Asemanseutujen ja sujuvien matkaketjujen kehittäminen: esimerkiksi kyselyt ja selvitykset sekä tiedonkulun edistäminen Kunnan sisäisten henkilökuljetusten (SoTe-kuljetukset ja koulukuljetukset) yhdistelyiden kokeilut Harrastekuljetusten kehittäminen
Pyöräilyn edistäminen, myös keskusta ja taajamaalueiden ulkopuolella	Kampanjat, kokeilut, kyselyt, tiedotus ja markkinointi	Työpaikat, koulut, työikäiset ja koululaiset	Kuntien pyöräilyn edistämishjelmien tukeminen Tiedon tuottaminen etenkin pyöräilyohjelmien tueksi: esim. Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyn kehittäminen Liikenneturvallisuuden lisääminen mm. liikennekasvatus Pyöräilykatsauksen säännöllinen päivittäminen
Kävelyn edistäminen etenkin keskusta-alueilla	Tempaukset ja kokeilut, kyselyt ja selvitykset	Järjestöt, työikäiset ja seniorit	Maakunnallinen kävelykatsaus Kuntien kävelyn edistämishjelmien tukeminen Tiedon tuottaminen etenkin kävelyohjelmien tueksi, esim. Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyn kehittäminen Kävelyolosuhteiden ja -ympäristön viihtyisyyden lisääminen taajamissa ja keskusta-alueilla: pop up - tempaukset ja kevyet infrakokeilut
Liikkumistarpeeseen vaikuttaminen	Tiedotus ja markkinointi, kokeilut	Työpaikat, oppilaitokset, työikäiset ja opiskelijat	Etä- ja monipaikkatyöskentelyn ja -opiskelun edellytysten parantaminen: esim. Hub-tilojen kokeilut ja kehittäminen Kuntalaisten digiosaamisen kehittäminen
Tarpeellisia toimenpiteitä, jotka edistävät kaikkia teemoja			Tiedon välittäminen: mm. monikanavaisen viestinnän kehittäminen, Kulje.fi - sivujen kehittäminen Kouluympäristöjen kestävä liikenteen ratkaisut: esim. Koulujen saattoliikenteen kehittämien

5.6 VIESTINTÄ JA OSALLISUUS

Viestinnän rooli asenteiden muuttumisessa on tunnistettu, mutta toimenpiteiden vaikuttavuutta on lyhyellä aikavälillä haastavaa osoittaa, sillä asenteiden ja toimintatapojen muuttaminen on pitkäjänteistä työtä. Kiistatonta kuitenkin on, että viestinnällä ja markkinoinnilla on merkittävä rooli liikkumisen ohjauksen toimenpiteissä. Kokeiluista ja niiden tuloksista, tapahtumista, olemassa olevista liikkumisen vaihtoehtoista ja hyvistä esimerkeistä on viestittävä oikeissa kanavissa ja oikeille kohdeyleisöille.

Kuntalaisen etu on tietää, mitä kotikunnassa tapahtuu ja millaisia palveluja ja vaihtoehtoja kunta tarjoaa kestävän liikkumisen edistämiseksi. Sama koskee yrityksiä: kuntien esimerkki ja yhteistyö alueen yritysten kanssa kannustaa kehittämään ja kokeilemaan uudenlaisia liikkumisen tapoja ja palveluita. Kestävän liikkumisen toimenpiteiden toteuttaminen ja niistä viestiminen niin asiakkaille kuin työntekijöille luo positiivista brändiä niin kunnille kuin yrityksillekin.

Kuntalaisia ja työntekijöitä on hyvä aktivoida mukaan tarjoamalla osallistumisen paikkoja esimerkiksi kyselyjen, työpajojen tai sovellusten muodossa. Valonia ja Varsinais-Suomen liitto tukevat eri toimijoita tehokkaasti viestinnän suunnittelussa osana hankkeita.

6 KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUPALETTI

Vuoden 2020 aikana Ramboll teki esiselvityksen liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikutuksista. Selvityksessä huomioitiin useita kymmeniä kotimaassa toteutettuja toimenpiteitä. Lopputuloksena valittiin 20 toimenpidettä, joista tehtiin tarkempi arvio kustannuksista, vaativuudesta sekä toimenpiteen vaikutuksista päästöihin ja terveyteen.

Esiselvitystä on käytetty toimenpidesuunnitelman tukena ja sitä lähdemateriaalina käyttäen on rakennettu **kestävän liikkumisen ratkaisupaletti kunnille ja työpaikoille**. Työkalun avulla ratkaisuja voi etsiä kohderyhmittäin, teemoittain tai esimerkiksi kulkutavan mukaan. Työkalun avulla ratkaisuja voi etsiä itselle sopivista lähtökohdista tai vaihtoehtoisesti selata kaikkia ratkaisuja ideoiden etsimiseksi.

Paletti on sähköisessä muodossa osoitteessa www.valonia.fi/liikkumisenratkaisuja.

Ratkaisupalettia hyödynnetään jatkossa liikkumisen ohjauksen hankkeita suunniteltaessa. Viestinnän avulla kuntia ja muita toimijoita rohkaistaan myös sen kautta ideoimaan tulevia projekteja.

Ratkaisupaletti täydentyy uusilla toimenpiteillä hankekokeilujen ja muiden hyvien esimerkkien myötä. Seuraavilla dioilla on muutama esimerkki ratkaisukorteista.

6.1 ESIMERKKEJÄ JOUKKOLIIKENTEEN TUKEMISESTA

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

TARJOTAAN HENKILÖSTÖLLE ETU KODIN JA TYÖPAIKAN VÄLISIIN MATKOIHIN



KUVAUS

Tarjotaan työntekijöille samansuuruinen etu kodin ja työpaikan välisiin matkoihin. Työntekijä voi itse valita käyttääkään tuen esim. auton pysäköintiin, sähköauton lataamiseen, joukkoliikenteeseen tai pyörän huoltoon.

RAJOITUKSET

Huomioitavaa on, että eri eduilla on eri verotusarvo, esimerkiksi pysäköintietu on veroton, kun taas esim. työsuhteiden pyörä on verollinen etu (tilanne muuttu-
massa 2021 hallituksen linjattua budjettiriihessä 9/2020 työsuhteiden pyörä-
veroodusta sekä sähköauton verotusarvon alenemisesta.)

TOTEUTETTU AIEMMIN

Espoon kaupunki: Kestävä liikkuminen osana Espoo-tarinaa KESTO (2019)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

MATERIAALIPAKETTI VIISAAN LIIKKUMISEN EDISTÄMISEKSI



KUVAUS

Luodaan julkaisu tai materiaalipaketti kunnan asukkaalle jaettavaksi. Julkaisu voi sisältää esimerkiksi koosteen kävelyn ja pyöräilyn terveyshyödyistä, alueellisen kartan pyöräiteistä tai liikuntamahdollisuuksista ja Liikenneturvan materiaalia.

RAJOITUKSET

Hankkeessa ei ole varsinaisia rajoituksia, sillä julkaisua voidaan muokata tarpeiden mukaisesti. Julkaisun voi lähettää kaikille kotitalouksille tai rajata sitä eri kohderyhmille kuten kouluikäiset, uudet asukkaat tai iäkkäät. Hyvin mietitty kohderyhmä parantaa vaikuttavuutta.

TOTEUTETTU AIEMMIN

Kouvola kaupunki: Kouvola kaupungin viisaan työmatkaliikunnan toimenpidesuunnitelma (2017); Porin kaupunki: Porin liikkumisen ohjauksen materiaalipaketit (2017)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

HARRASTEBUSSI



KUVAUS

Harrastebussi on sopiva kunnilla ja kaupungilla, joissa joukkoliikenneverkko on suppea. Alueelle luodaan linja(t), joka kulkee harrastuspaikkojen ohi ja aikataulussa huomioidaan eri harrastusten aikataulut. Parhaimmillaan linja toimii myös liityntäyhteytenä esimerkiksi keskustan ja moottoritien linja-autopysäkkien välillä.

RAJOITUKSET

Ei rajoituksia.

TOTEUTETTU AIEMMIN

Loviisan kaupunki: Loviisan joukkoliikenne tehdään yhdessä! (2019)

Katso myös sovelluspohjaiset kokeilut: Valonia: Harrastetaksi (2019) sekä Tampereen kaupunki: NääsMaas harrastekyyti (2019–2020)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

TYÖSUHDEMATKALIPPU



KUVAUS

Tuetaan ja kannustetaan henkilöstöä joukkoliikenteen käyttöön kodin ja työpaikan välillä matkoilla. Edun suuruus voi olla esimerkiksi 20 €/kk.

RAJOITUKSET

Toimenpide vaatii työn tarpeisiin nähden riittävän tiheän ja kattavan joukkoliikennetarjonnan.

TOTEUTETTU AIEMMIN

Espoon kaupunki: Kestävä liikkuminen osana Espoo-tarinaa KESTO (2018)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

6.2 ESIMERKKEJÄ PYÖRÄILYN TUKEMISESTA

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

TYÖMATKAPYÖRÄILYN TUKEMINEN

KUVAUS

Työmatkapyöräilyä voidaan tukea esim. parantamalla nykyisen pyöräpysäköinnin ja sosiaalitulojen tasoa. Suurin vaikutus saadaan, kun **pyöräpysäköintia ja sosiaalituloja suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja niiden parantamiseen investoidaan riittävästi**.

Kevyempiä toimenpiteitä ovat olemassa olevien henkilökohtaisten kaappien käytön tehostaminen, pyörien kevyt- ja syysuudot, sähköpyörien tai muiden erikoispyörien kokeilut, pyöräpysäköintipaikkojen huollon, käytön ja ylläpidon tehostus ja ohjeistus, pyöräparkkien näkyvyyden ja löydettävyyden parantaminen sekä pyöräilyyn liittyvien työmatkaetujen ja kannustimien tarjoaminen. Kaikkien toimien tukena voidaan tuoda esille pyöräilyn hyötyjä talous- ja terveysnäkökulmista sekä kerrata tieliikennelakiä ja turvavälineiden käyttöä. Työyhteisöt voi kilpaila myös esim. Kilometrikisassa.

RAJOITUKSET

Pyöräpysäköinti ja sosiaalitulat on ratkaistava toimipisteittäin.

TOTEUTETTU AIEMMIN

FIT-Fiksusti töihin Jyväskylässä (2017); Meilahden sairaala-alueen viisaan liikkumisen edistämishjelma (2019); Iisalmi liikkuu viksusti (2016)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

MUKSUBUSSIEN, PERÄPYÖRIEN JA SÄHKÖPYÖRIEN LAINAUS-MAHDOLLISUUS PÄIVÄKOTEIHIN

KUVAUS

Kaupungista/kunnasta voidaan valita pilotointipäiväkodit, joiden **henkilöstölle ja vanhemmille kohdennetaan mahdollisuus lainata kulkuvälineitä**. Kokeilun päämääränä on saada vanhemmat huomaamaan muiden kuin henkilöautolla kulkemisen mahdollisuudet, helpottaa investointipäätöstä sekä testata liikkumisvälinelainaamon toimintaa. Kokeilua varten perustetaan liikkumisvälinelainaamo, jonka kautta lainaaminen ja huolto tapahtuu.

RAJOITUKSET

Lainaamon ylläpito sekä välineiden hankinta vaatii jonkin verran resursseja.

TOTEUTETTU AIEMMIN

Tampereen kaupunki: Päiväkotimatkojen liikkumisen ohjaus Tampereella (2018)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

LIIKKUMISEN OHJAUKSEN TOIMET TYÖPAIKOILLA

KUVAUS

Malin voi luoda työpaikalle tai vaikka useamman työpaikan toimitilaan. Sopivia toimia on kaikenkokoisille työpaikoille. Esimerkkejä erilaisista toimista:

- Tehdään työmatkakysely, jonka tuloksia hyödynnetään.
- Pidetään yhteisiä työpajoja, kokeiluja (sähköpyörä yms.)
- Yrityskohtaisia toimenpiteitä ovat esim. liikkumisen ohjauksen tukitoimet ja onnistumisten nostaminen näkyviin.
- Linja-autokokeilut yhteistyössä seudun joukkoliikenteen kanssa.
- Työpäivän aikaisia asiointimatoja varten hankittavien, lainattavien bussilippujen käyttökokeilu.
- Kävelyn ja pyöräilyn teemapäivät yhteistyössä paikallisten urheiluseurojen ja toimijoiden kanssa.
- Kokeillaan maksuttoman kaupunkipyöräkauden tarjoamista esim. 100 halukkaalle kaupunkipyöräkauden ajan.

TOTEUTETTU AIEMMIN

Jyväskylän kaupunki: Fiksujen liikkujien Jyväskylä (2018); FIT-Fiksusti töihin Jyväskylässä (2017); HUS: Meilahden sairaala-alueen viisaan liikkumisen edistämishjelma (2019); Hinku-kunnat ja Valpastin Oy: Työmatkaliikkuksen aktivointihanke Hinku-kunnille (2017); Espoon kaupunki: Liikkumisen suunnitelmalla kohti kestävää liikkumista ja uusia liikkumisen palveluita (2018)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN RATKAISUJA

PYÖRÄILEVÄT JA KÄVELEVÄT KOULUBUSSIT

KUVAUS

Pyöräilevässä ja kävelevässä koulubussissa matka kouluun tai harrastukseen pyöräillään tai kävellen **aiikuisen johdolla ryhmässä**. Yhteistä matkantekoa nimitetään "koulubussiksi", koska **matka kuljetaan sovittu reitin ja aikataulun mukaan**.

Koulubussitoimintaa järjestetään yhteistyössä kunnan henkilöstön, järjestöjen ja eri seurojen kesken.

RAJOITUKSET

Hankkeessa ei ole varsinaisia rajoitteita. Hanke tarvitsee henkilöstöresursseja tai vapaaehtoisia ja se on kopioitavissa myös harrastustoimintaan ja aikuisten työmatkoihin.

TOTEUTETTU AIEMMIN

Päiväkotien verkosto: Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit (2012)



Vaikutusten arviointi: Ramboll 2020

7 LINKKEJÄ JA LISÄTIETOA

- [Varsinais-Suomen maakuntakaava](#)
- [Varsinais-Suomen ilmastotiekartta](#)
- [Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)
- [Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)
- [Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus](#)
- [Valonian Ohjelma 2030](#)
- Turun kaupunkiseudun liikenneympäristökyselyt [2017](#) ja [2019](#)
- [Kestävän liikkumisen ratkaisupaletti kunnille ja työnantajille](#)
- [Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutus kulkutapaan](#)



MARJA TOMMOLA

kestävän liikkumisen asiantuntija
marja.tommola@valonia.fi
040 832 8515



RIIKKA LESKINEN

toimialapäällikkö
riikka.leskinen@valonia.fi
044 907 5995

