



Kohti kestävää ja aktiivista kaupunkiliikennettä

Keli-projektin päätöstilaisuus 20.4.2023, Tampere
Ira Ahokas, tutkimuspäällikkö, Tulevaisuuden tutkimuskeskus,
Turun yliopisto





Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE) -hanke



Tutkimme kestävän kasvun edellytyksiä arkiliikkumisen edistämisen keinoin

www.styletutkimus.fi

Strategisen tutkimuksen neuvoston (STN) rahoittama viisivuotinen hanke (2019-)

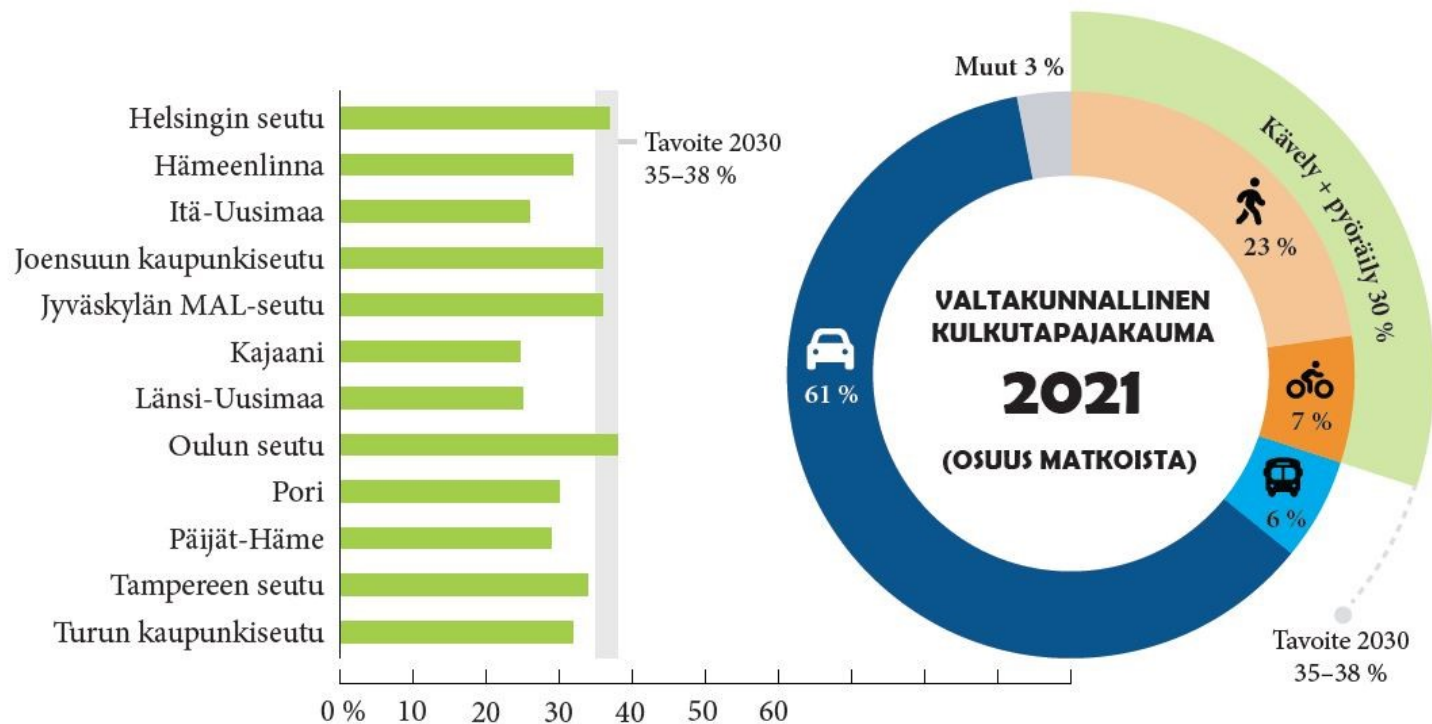
Partnerit:

- Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto (koordinaattori)
- Suomen ympäristökeskus (SYKE)
- Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- Terveystieteiden tutkimuskeskus, Jyväskylän yliopisto
- Turun kauppakorkeakoulu, Markkinoinnin ja kansainvälisen liiketoiminnan laitos
- UKK-instituutti



Nykytilanne – takamatkaa kirittävänä

Kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 2021



- LVM:n kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on nostaa v. 2030 mennessä kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta nykyisestä noin 30 %:sta 35–38 %:iin.
- Nykytoimilla tavoite ei toteudu.

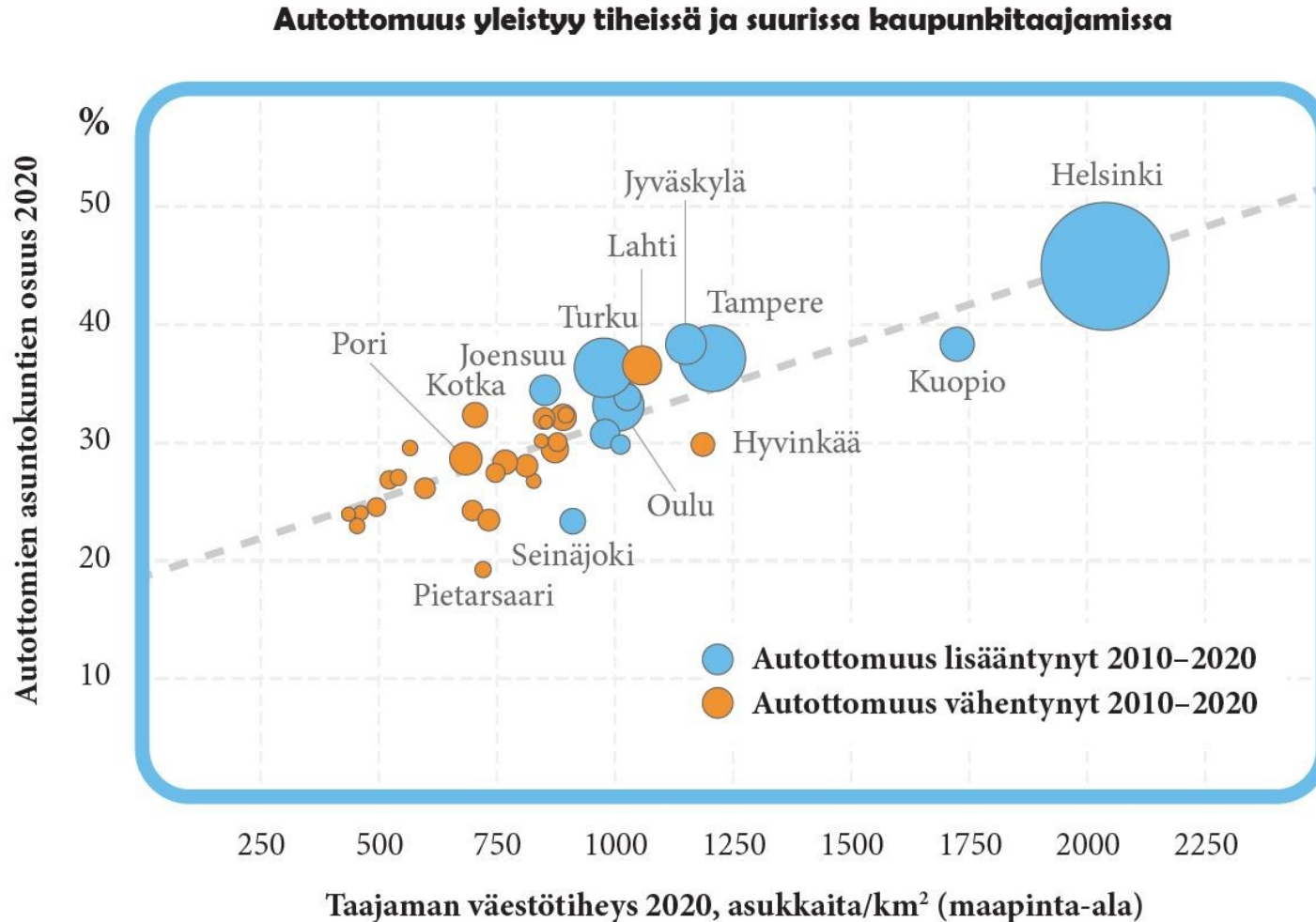
ARKILIIKKUMISTA EDISTÄVÄ SUUNNITTELU



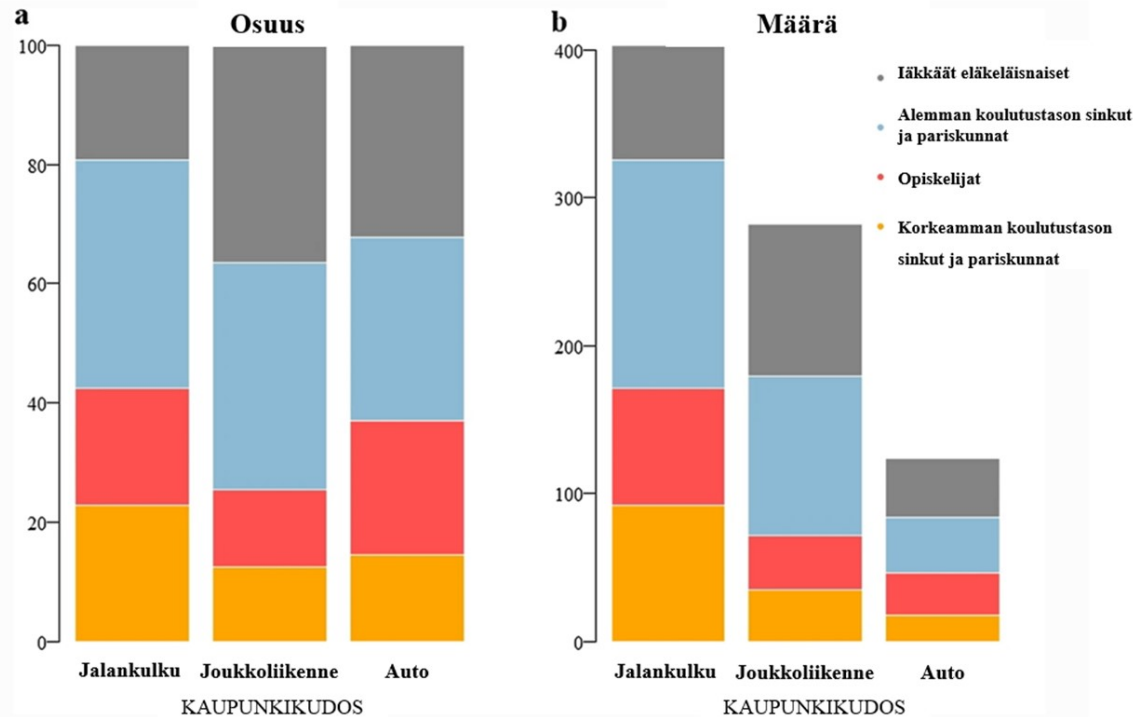
Kestäviä ja aktiivisia kulkutapoja edistetään...

- **Yhdyskuntarakennetta tiivistämällä:** Riittävän tiivis ja sekoittunut lyhyiden etäisyyksien kaupunkirakenne luo perustan aktiivisten kulkutapojen yleistymiselle.
- **Kävelyä ja pyöräilyä edistämällä:** On edistettävä toimia, jotka tekevät jalankulusta ja pyöräliikenteestä helppoa ja houkuttelevaa
- **Autoilua rajoittamalla:** Valtaosa päivittäisistä matkoista tehdään nykyisin autolla, eikä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen onnistu ilman, että automatkat vähenevät.

Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa autottoman elämäntavan



Autoton elämäntapa ja kaupunkirakenne



Autottomien asutokuntien osuus ja määrä sosio-demografisissa ryhmissä eri kaupunkikudosalueilla Helsingin seudun ydinalueella (HLT 2016 kyselyaineistossa)

- Auton omistuksen todennäköisyyttä lisäävät kasvava etäisyys keskustasta ja vähentyvä väestötiheys, kasvava omakotitalojen osuus sekä vähentyvä talotyyppien monimuotoisuus.
- Autottomissa kotitalouksissa asui tyypillisimmin iäkkäämpiä eläkeläisnaisia, alemman koulutustason omaavia sinkkuja ja pariskuntia, korkeamman koulutustason omaavia sinkkuja ja pariskuntia, sekä opiskelijoita.
- Ajokorttittomuus yleistä edellä mainituilla ryhmillä lukuun ottamatta korkeamman koulutustason omaavia sinkkuja ja pariskuntia.
- Tulee huomioida haluttujen ja keskeisten alueiden asumiskustannusten kehitys, jotta sujuvasta autoton elämäntapa on mahdollista myös muille kuin vauraalle väestönosalle.

Pitkällä tähtäimellä kestävän liikkumisen edellytykset määritellään kaavoittajien pöydällä

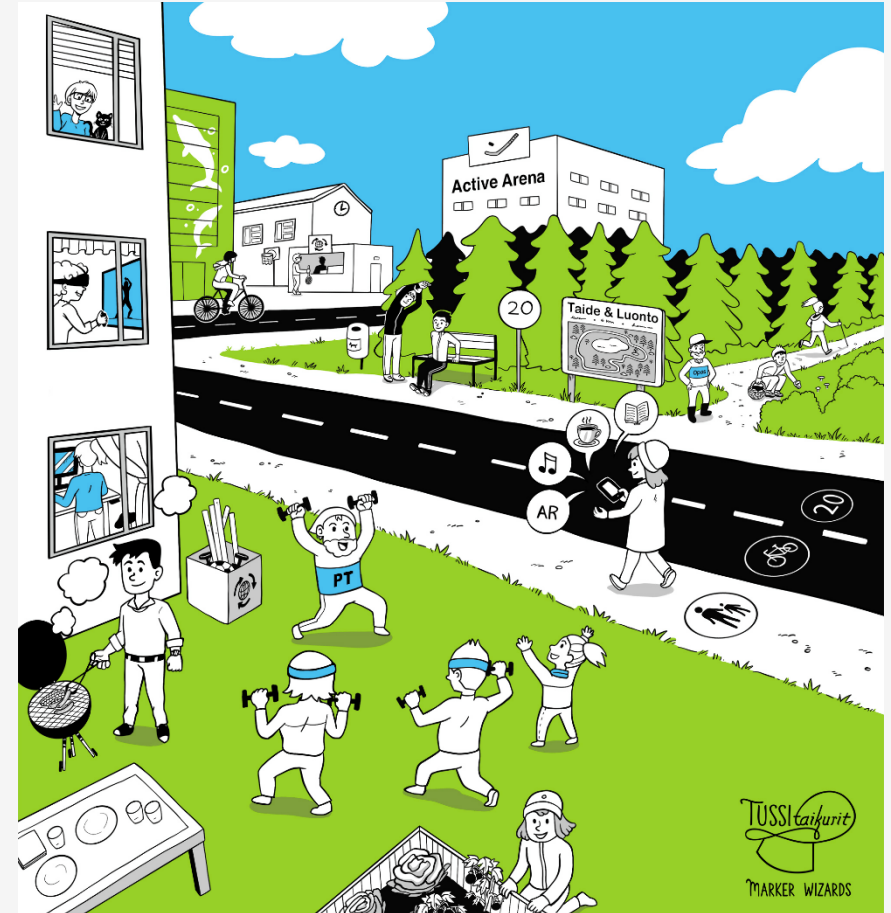
- Erityisesti suurimmissa kaupungeissa pidettävä huolta, että kasvun avulla luodaan ja ylläpidetään jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkikudosta, eli alueita, joissa on monipuoliset asumis- ja liikkumismahdollisuudet sekä monipuoliset lähipalvelut (mm. lähikaupat).
- Esim. Osllossa 2000-luvun voimakas kaupungistuminen on tapahtunut tiivistämällä kaupunkirakennetta ja hillitsemällä hajautuvaa kasvua.

Tiitu ym. 2021: [The urban density in two Nordic capitals – comparing the development of Oslo and Helsinki metropolitan regions](#)

Helminen ym. 2020: [Identifying the areas of walking, transit and automobile urban fabrics in Finnish intermediate cities](#)

Kestävän liikkumisen puitteet luodaan paljolti muilla hallinnonaloilla ja sektoreilla

- Suunnittelussa otettava **ihmisten arki keskiöön** liikennevälineiden sijaan.
- Aktiivisen liikkumisen edistäminen ei ole vain liikennesuunnittelua, vaan se kytkeytyy ympäristösuunnitteluun, terveyden edistämiseen, liikunnan ja vapaa-ajan palveluihin sekä opetukseen.
- Eri hallinnonalojen ja sektorien välille tarvitaan yhteisiä aktiivisten kulkutapojen lisäämisen tavoitteita ja toteuttamisstrategioita.
- Pois siiloutumisesta, liiketoiminta mukaan!



Aktiivista liikkumista on priorisoitava

- **Kulikutapahierarkia** priorisoi jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen henkilöautoliikenteen yläpuolelle.
- Otettu suunnitteluperiaatteena käyttöön esim. Helsingissä, missä suunnitelmien ja hankkeiden toteuttamista puntaroidaan sitä hyödyntäen.
- Kaupunkiseutujen, maakuntien ja valtionhallinnon päätöksenteosta puuttuu yhtenäinen sitoutuminen kulkutapojen priorisointiin. Esim. LVM:n hallinnonalan suunnitelmat, alueidenkäytön ja liikenteen MAL-aiesuunnitelmien ohjausperiaatteet.

Edistäminen vaatii osaamista ja muutoskyvykkyyttä

- Tutkimuksessamme määrittelimme muutoskyvykkyyden, joka ilmentää kunnan kykyä ja voimavaroja kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn määrää.
- **Muutoskyvykkyys koostuu seitsemästä tekijästä; ks. lista.**
- Edelläkävijäkunnissa tämä toteutuukin jo hyvin.
- Seuraavaksi muutoskyvykkyyttä olisi tarpeen vahvistaa myös lukuisissa muissa Suomen yli 300 kunnasta, jotta aktiivisten kulkutapojen määrän kasvusta saataisiin laajempaa yhteiskunnallista hyötyä ilmasto- ja kansanterveysvaikutusten kautta.

Tuominen ym. 2022: [Building transformative capacity towards active sustainable transport in urban areas – Experiences from local actions in Finland](#)

MUUTOSKYVYKKYYS KOOSTUU SEITSEMÄSTÄ TEKIJÄSTÄ:

1. Visionääriset, muutosta eteenpäin vievät yksilöt ja sitoutuneet päättäjät.
2. Liikennejärjestelmän tilan systemaattinen seuranta kaikkien liikennemuotojen ja kulkutapojen osalta.
3. Aktiivisen ja kestävä liikunnan tulevaisuustyö.
4. Kokeiluhankkeet antavat käyttäjille mahdollisuuden kokea muutosta ja sopeutua uuteen.
5. Kokeilut ovat hyödyllisiä vain, jos niistä opitaan uutta.
6. Helppokäyttöiset ohjeet ja toimintamallit edistävät testattujen ratkaisujen ja parhaiden käytäntöjen käyttöönottoa.
7. Hallinnolliset, toimialakohtaiset ja kulttuuriset rajat ylittävä yhteistyö.

LUE LISÄÄ!

www.styletutkimus.fi/julkaisut/

LISÄÄ AKTIIVISTA LIKKUMISTA ARKEEN: SUOMI HYÖTYY AUTOILUN VÄHENTÄMISESTÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman tavoitteena on nostaa vuoteen 2030 mennessä kävelyn ja pyöräilyn yhteistä kulkutapaosuutta nykyisestä noin 30 prosentista 35–38 prosenttiin. Nykytoimilla tavoite ei toteudu. Ilman pontevampaa päätöksentekoa kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen terveys-, talous- ja ympäristöhyödyt jäävät haaveeksi.

Kaupunkien ja suunniteltujen autojen ehdoilla. Se näkyy ihmisten liikkumisen vähentymisenä ja siitä seuraavina heikentyneenä kansanterveytenä ja terveydenhuollon kustannuksina. Vaikka autokeskeinen elämäntapa on edelleen vallassa, heikkoja signaaleja muutoksesta kohti aktiivisempia, terveellisempiä ja kestävämpiä liikkumistottumuksia on tunnistettavissa: autottomuus yleistyy tiheissä ja suurissa kaupungeissa. Oulun seudulla pyöräliikenteen suosio on merkittävää verrattuna muihin Suomen kaupunkiseutuihin. Helsingissä edellytykset autoilun vähentymiselle ovat lisääntyneet. Koululaisten liikkumista mittaavien Move!-mittausten mukaan kaupungeissa liikutaan enemmän kuin maaseudulla.

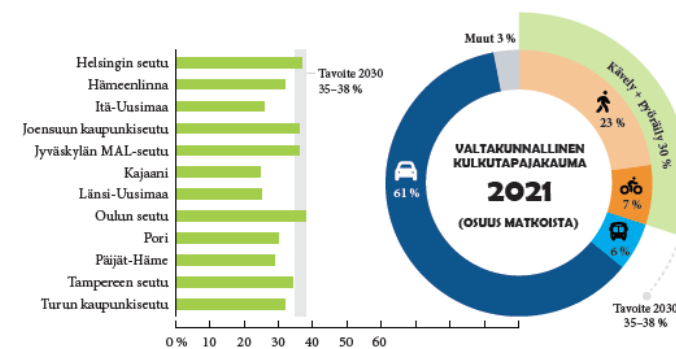
Aktiiviset kulkutavat, jalankulku ja pyöräliikenne, edistävät samaan aikaan terveyttä, yhdenvertaisuutta ja kestävyttä yhdistäen liikunnan ja liikenteen. Jalankulun ja pyöräliikenteen on oltava helppoa ja houkuttelevaa. Kokeilut ja toimiva kaupunkirakenne luovat perustan aktiivisten kulkutapojen yleistymiselle.

Suurin osa matkoista tehdään autolla, joten kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen edellyttää automatkojen vähenemistä. Siksi myös autoilua rajoittavien toimien pitää kuulua kestävä liikunnan työkalupakkiin.

Joukkoliikenteen edistämistoimet mahdollistavat kulkutapa siirtymää pidemmällä matkoilla, joilla autolle pitää pystyä tarjoamaan kilpailukykyinen vaihtoehto. Matkaketjuajattelu auttaa tarkastelemaan jalankulkua ja pyöräliikennettä osana liikunnan kokonaisuutta etenkin kaupunkiseuduilla.

Käytännön muutos vaatii aikaa. Muutoksen aikaansaamiseksi ja vakiinnuttamiseksi on ymmärrettävä paremmin ihmisten arkea ja luotava pitkäjänteisiä suunnitelmia aktiivisten kulkutapojen tukemiseksi läpi hallinnon sektoreiden ja tasojen.

Kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 2021



SUOSITUKSET KUNTIEN JA KANSALLISEN TASON PÄÄTTÄJILLE

HELPOTA KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ, VÄHENNÄ AUTOILUA

Valitse, miten ja mitä liikkumisen muotoja tuetaan aktiivisesti tulevaisuudessa. Ota käyttöön kulkutapahierarkia ja laadi toimiva kehittämissuunnitelma, joka sisältää myös autoilua rajoittavia toimenpiteitä.

LUO HYÖTYLIKKUMISELLE TILAA JA TARVE

Kehitä ja toteuta investointeja kokonaisvaltaisesti ja koordinoitusti eri sektorien ja hallinnonalojen välisenä yhteistyönä. Luo puitteet aktiiviselle keskusteluyhteisölle ja kehittämis toimille paikallisten palveluyrittäjien ja kuntavaltuutettujen välillä.

OTA ROHKEASTI ASKEL KOKEILUISTA KÄYTTÄNNÖIKSI

Huolehdi alueesi toimijoiden osaamisen ja muutokkykykyyden vahvistamisesta. Arvioi kokeilujen vaikuttavuutta pitkäjänteisesti. Huolehdi riittävästä rahoituksesta ja toimijoiden monialaisesta yhteistyöstä. Valitse vastuutaho kestävä liikunnan edistämiseksi.

MUITA NÄKÖKULMIA LIIKKUMISEN EDISTÄMISEEN - KAUPUNKILUONTO JA TUNTEET

Kaupunkiluonto liikkumisen edistäjänä ja esteenä

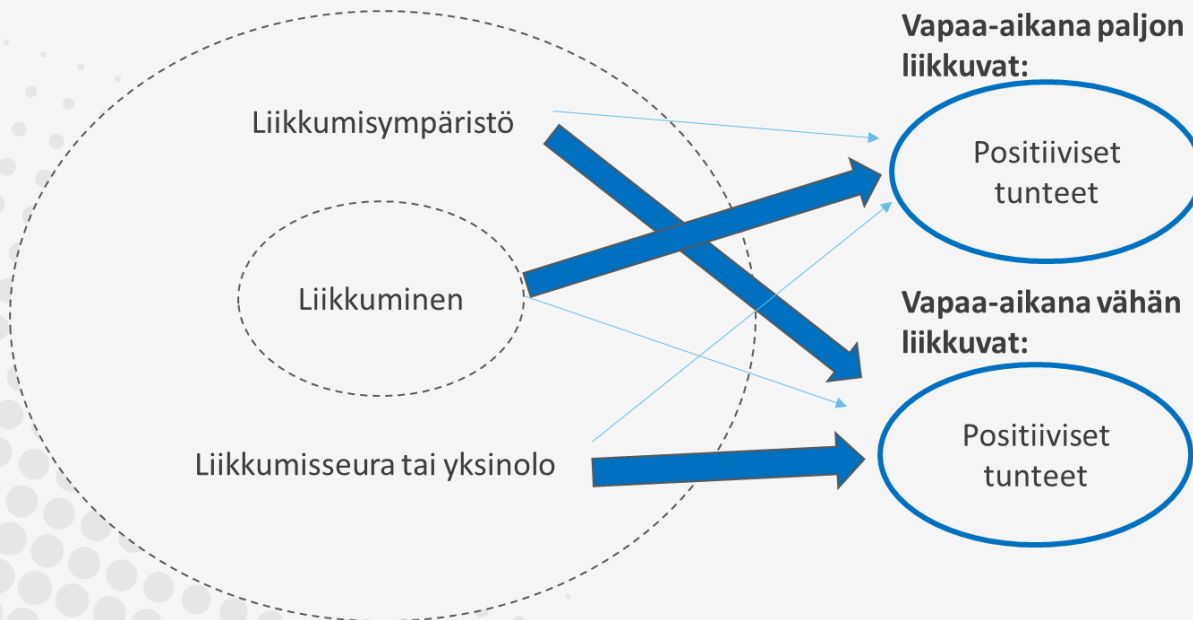
- Miellyttäväksi koettu, turvallinen ja riittävän helppokulkuinen kaupunkiluonto houkuttelee liikkumaan.
- Kaupunkiluonto voi olla myös liikkumisen este. Pelkästään kokemus rumuudesta, hoitamattomuudesta tai vaarallisuudesta voi estää kaupunkiluonnon käyttöä.
- Esimerkiksi pimeys voi estää ulkotilojen käyttöä aktiiviseen liikkumiseen, mutta hyvällä valosuunnittelulla hämärän eri sävyjä voidaan myös hyödyntää liikkumiseen kannustavana ympäristön esteettisenä elementtinä.

Lyytimäki 2019: [Liikkumisvajeen luontopohjaiset ratkaisut ja ongelmat](#) Tainio & Lyytimäki 2022: [Uskallammeko ulos pimeään: Urbaanissa yöluonnossa liikkumisen estetiikkaa](#)



Luontopohjaisten ratkaisujen mahdollisuuksia tukea arkiliikkumista

Liikkumiseen liittyviä positiivisia tunteita voitaisiin hyödyntää liikkumisen edistämisessä enemmän



- Laadullinen tutkimus, työikäisten haastatteluja (73 kpl) kahdella eri työpaikalla Tampereella.
- Kaikki eivät saa *liikkumisesta* positiivisia tunteita, mutta kaikki voivat saada positiivisia tunteita *liikkumiseen liittyvistä asioista*.
- Tästä syystä liikkumisen edistämisen on oltava yksilölähtöisempää.
- Liikkumisen tärkeyden korostamisen sijaan voi olla parempi painottaa liikkumiseen liittyviä muita elementtejä (esim. kaunis maisema kulkureitillä, raitis ilma) tai *hyötyjä* (esim. työmatkat ja lasten hakeminen hoidosta pyöräillen tai kävellen).



Kiitos!

**** ira.ahokas@utu.fi ****

www.styletutkimus.fi @styletutkimus

