



Hanna-Mari Maijala (toim.)

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -selvitys





Hanna-Mari Maijala (toim.)

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -selvitys

Hanna-Mari Maijala (toim.)

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys

Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 243

ISBN 978-951-790-293-9

ISSN 0357-2498

Työryhmä Harto Hakonen, Matti Hirvonen, Anna Kankaanpää, Liisamaria Kinnunen, Antero Naskila, Silja Siltala, Kari Sjöholm ja Kalle Vaismaa

Toimittaja Hanna-Mari Maijala

Ulkoasu Irene Manninen-Mäkelä

Kuvat Liisamaria Kinnunen, Miia Malvela, Pyöräilykuntien verkosto, Rauman kaupunki, Studio Juha Sorri, Kalle Vaismaa, Timo Vuoriainen

Paino PunaMusta Oy

Jakelu LIKES-tutkimuskeskus
Viitaniementie 15
40720 Jyväskylä
www.kki.likes.fi

Copyright työryhmä, Kunnossa kaiken ikää -ohjelma/LIKES-tutkimuskeskus

Tiivistelmä

Hanna-Mari Maijala (toim.). Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys. Jyväskylä: Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma 2010, 72 sivua.

Pyöräily tuottaa hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle. Pyöräilyn määrän lisääntyminen tukee ilmasto-, ympäristö- ja terveystavoitteita. Parhaiten pyöräilyn houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen voidaan vaikuttaa edistämällä pyöräilyn olosuhteita. Kunnat ovat merkittävä pyöräilyn olosuhteisiin vaikuttava taho.

Tämän selvityksen tarkoitus oli kartoittaa tietoa Suomen kuntien pyöräilyn olosuhteista. Selvitys tuotti tietoa pyöräilyn kehittämisestä, asemasta, sujuvuudesta, pyörätieverkoston määrästä ja laadusta sekä pyöräteiden rakentamisesta ja kunnossapidosta erikokoisissa kunnissa. Selvitys toteutettiin yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Pyöräilykuntien verkoston ja Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman kanssa vuonna 2010.

Kysely lähetettiin 326:lle kuntien pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle eli kaikkiin Suomen kuntiin lukuun ottamatta Ahvenanmaata. Suurin osa vastaajista työskenteli kunnan teknisessä toimessa, esimerkiksi teknisenä johtajana tai liikenneinsinöörinä. Yhteensä 138 kuntaa (42 %) vastasi kyselyyn. Näissä kunnissa asuu yhteensä noin 3 600 000 suomalaista eli 67 prosenttia väestöstä. Aktiivisimmin kyselyyn vastasivat suuret (yli 150 000 asukasta) ja keskisuuret kaupungit (50 000–150 000 asukasta) sekä erityisesti Etelä-Suomen sekä Itä- ja Länsi-Suomen kunnat.

Suomessa oli selvityksen mukaan paljon pyöräteitä, mutta laadussa ja jatkuvuudessa oli parantamisen varaa. Selvityksen mukaan lähes 90 prosenttia Suomen pyöräteistä oli yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä. Vain noin 10 prosenttia oli pyöräteitä, jossa pyöräilylle oli selkeästi varattu oma tila. Lähes viidesosassa pyöräteistä oli mopolla ajo sallittu.

Pyöräilyn kehittämisohjelmilla oli merkittävä vaikutus pyöräilyn olosuhteisiin ja edistämiseen. Niissä 15 kunnassa, joissa on pyöräilyn kehittämisohjelma, oli 2000-luvulla rakennettu enemmän pyöräteitä ja tehty yleisemmin poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi kuin kunnissa, joissa kehittämisohjelmaa ei ollut. Kehittämisohjelman omaan kuntaan oli myös yleisemmin nimetty pyöräilyn vastuuhenkilö ja pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä kuin muihin kuntiin.

Kyselyyn vastanneissa kunnissa pyöräilyn seuranta oli vähäistä. Alle viidesosa kunnista seuraa pyöräilyn määrää ja neljäsosa oli selvittänyt pyöräilyn kulkumuoto-osuuden. Palautetta pyöräilyreittien olosuhteista kerättiin kolmasosassa kunnista.

Yhtenäiset ja jatkuvat pyöräteitit, riittävä pyöräteiden määrä ja laadukkaat pyörätiet koettiin tärkeimmiksi tekijöiksi pyöräilyn edistämisessä.

Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä koulujen ja keskusta-alueen pyörätieyhteyksiin. Vähemmän tyytyväisiä oltiin mahdollisuuksiin yhdistää pyöräily osaksi julkista liikennettä. Lähes kolmasosa vastaajista koki, että pyöräily pysäköintipaikkojen tarjontaan ei kiinnitetä riittävästi huomiota suunnitteluvaiheessa ja että pyöräilyn edistämistavoitteita ei pyritä tosissaan edistämään kunnassa.

Pyöräiliikenteen sujuvuuden ja olosuhteiden laatu-tason nostaminen varsinkin keskustoissa on välttämätöntä pyöräilymäärien lisäämiseksi. Lisäksi pyöräilyn integroiminen osaksi liikennejärjestelmää vaatii kunnissa vielä paljon työtä sekä kunnianhimoista ja kokonaisvaltaista otetta. Poliittisia päätöksiä ja markkinointia pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan kaikissa kunnissa.

Sisälllys

TIIVISTELMÄ	5
1 Johdanto	10
2 Selvityksen taustaa	12
2.1 Pyöräilyä käsitteleviä liikennepoliittisia linjauksia, ohjelmia ja hankkeita	12
2.2 Pyöräily ja kestävä kehitys	12
2.3 Pyöräily ja hyvinvointi	13
3 Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen toteuttaminen	15
3.1 Selvityksen toteuttajatahot ja aikataulu	15
3.1.1 KKI-ohjelma	15
3.1.2 Pyöräilykuntien verkosto	15
3.1.3 Kuntaliitto	16
3.2 Menetelmät	16
3.2.1 Kyselylomakkeen sisältö	17
3.2.2 Aineiston keruu ja aikataulu	17
3.2.3 Tilastolliset testit ja tulosten esittäminen	17
3.2.4 Kyselyyn vastaaminen	18
4 Tulokset	20
4.1 Pyöräilyn kehittäminen	20
4.1.1 Pyöräilyn kehittämisohjelma	20
4.1.2 Poliittiset päätökset	20
4.1.3 Pyöräilykartta ja reittiopas	21
4.1.4 Pyöräilyä edistävät tahot	23
4.1.5 Polkupyörien pysäköinti	24
4.1.6 Yhteenveto osiosta pyöräilyn kehittäminen	25
4.2 Pyöräilyn asema	26
4.2.1 Pyöräilyn kulkumuoto-osuus	26
4.2.2 Pyöräilyn seuranta	28
4.2.3 Pyöräilyn määrän kehittyminen	30
4.2.4 Palautteen kerääminen	30
4.2.5 Yhteenveto osiosta pyöräilyn asema	31
4.3 Pyöräilyyn liittyvät väittämät	32
4.3.1 Väittämä 1	32
4.3.2 Väittämä 2	32
4.3.3 Väittämä 3	32
4.3.4 Väittämä 4	34
4.3.5 Väittämä 5	34

4.3.6 Väittämä 6	34
4.3.7 Väittämä 7	34
4.3.8 Väittämä 8	36
4.3.9 Yhteenveto osiosta pyöräilyn sujuvuus ja tasa-arvoisuus	36
4.4 Pyöräilyn talviolosuhteet	38
4.4.1 Pyöräiliikenteen pääväylien huomiointi talvikunnossapidossa	38
4.4.2 Pyöräteiden jaottelu talvikunnossapidon osalta	38
4.4.3 Kommentteja pyöräilyn talvikunnossapidosta	38
4.4.4 Yhteenveto osiosta pyöräilyn talviolosuhteet	40
4.5 Pyörätieverkoston määrä ja laatu	40
4.5.1 Pyörätieverkoston kokonaispituus	41
4.5.2 Pyörätieverkoston tyypittely	41
4.5.3 Valaistut ja talvikunnossapidon piirissä olevat pyörätiet	42
4.5.4 Päälystetyt ja hiekkapintaiset pyörätiet	42
4.5.5 Yhteenveto osiosta pyörätieverkoston määrä ja laatu	42
4.6 Pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito	43
4.6.1 Kunnissa rakennetut pyörätiet	43
4.6.2 Päälystettyjen pyöräteiden osuus rakennetuista pyöräiteistä	44
4.6.3 Kunnossapitoon käytetyt määrärahat	45
4.6.4 Yhteenveto osiosta pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito	45
4.7 Muut kysymykset	47
4.7.1 Pyöräilyn kehittämiseksi koetut tärkeät seikat	47
4.7.2 Muuta kommentoitavaa pyöräilyn olosuhteista	48
4.7.3 Vastaajien kiinnostus liittyä Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi	49
4.7.4 Vastaajien ammattinimeke	49
4.7.5 Vastaajien pyöräilymäärä vuodessa	49
4.7.6 Yhteenveto osiosta muut kysymykset	50
5. Mitä selvitys kertoo pyöräilyn asemasta ja olosuhteista Suomessa?	51
5.1 Perusasiat hallussa	51
5.2 Laatua lisää	52
5.3 Kehittämissuunnitelmasta on hyötyä	52
5.4 Pyöräilymäärästä liian vähän tietoa	52
5.5 Auruudesta ja liukkauden torjuntaa	53
LÄHTEET	54
LIITTEET	57

Alkusanat

Terveellisiin liikkumistapoihin kannustava arkiympäristö on kirjattu valtioneuvoston periaatepäätöksissä Terveyttä edistävän liikunnan ja ravinnon kehittämisselityksissä (2008) sekä Liikunnan edistämisen selityksissä (2008). Terveyttä edistävän liikunnan (TELI)-olosuhderyhmä, jossa on laaja poikkiallinen edustus arkiliikunnan olosuhteita käsittelevistä ministeriöistä sekä muista asiantuntijatahoista, edistää osaltaan pyöräilyn mahdollisuuksien, viihtyisyyden ja turvallisuuden parantamista. TELI-olosuhderyhmän toiminta-ajatuksena on edistää liikuntaa suosivien yhdyskuntarakenteiden ja arkiympäristöjen syntyä, kehittämistä ja saavutettavuutta, ja näin luoda edellytyksiä kansalaisten terveysliikunnalle. Tällä tuetaan myös ilmastopoliittisia tavoitteita kestävä kehityksen suunnassa.

Suomessa UKK-instituutin laatimien terveysliikuntasuositusten mukaan 18–64-vuotiaiden tulisi kestävyyskunnan harjoittamiseksi liikkua useana päivänä viikossa reippaasti vähintään kaksi ja puoli tuntia tai rasittavalla tasolla yhteensä tunti ja viisitoista minuuttia. Tämän lisäksi tulee lihaskuntoa kohottaa ja liikehallintaa kehittää ainakin kaksi kertaa viikossa. Kaksi kolmasosa suomalaisesta aikuisväestöstä ei liiku terveytensä kannalta riittävästi. Liikunnan merkitys ihmisten hyvinvoinnille on osoitettu monin tutkimuksin. Maailman terveysjärjestön, WHO:n, mukaan riittämätön liikunta on maailman neljänneksi yleisin kuolinsyy. Liikunnalla tarkoitetaan urheilun lisäksi muuta kehon liikuntaa, kuten leikkiä, työnteoa, lihasvoimin liikkumista, kotiaskareita sekä virkistyskäyttämistä. Arkiliikunnan olosuhteisiin panostamalla voidaan vaikuttaa väestön liikkumiskäyttämiseen (WHO 2010).

Jalankulku- ja pyörätiet ovat Suomen suosituin liikuntapaikka. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä tulee entistä enemmän huomioida arkiliikunnan huomioiminen, kuten kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet. Pyöräilyn lisäämiseksi on tärkeää, että kävely- ja pyörätiet muodostavat turvallisen, viihtyisän ja saavutettavan verkoston.

Risto Järvelä, rakennusneuvos

Opetus- ja kulttuuriministeriö

TELI-olosuhderyhmän puheenjohtaja

”Pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi antavat tukea monet ajankohtaiset ympäristömme haasteet, esimerkiksi ilmastomuutoksen hillintä ja CO₂-päästöjen vähentäminen, kestävä kehitys ja terveyden edistäminen riittävän arkiliikunnan avulla. Pyöräilystä saadaan entistä houkuttelevampaa, kun pyöräilyreitit ovat yhä kattavampia ja sujuvampia. Sujuvuuden suunnittelu ei kuitenkaan voi tapahtua yksinomaan pikavauhtia pyöräilevien ehdoilla. Kaupunkiympäristössä vauhdit tulee sopeuttaa aina olosuhteisiin ottaen huomioon myös muut liikkujat, kuten hitaammin pyöräilevät lapset ja kävelijät niin yhdistetyillä kävely- ja pyöräiteillä kuin risteysalueillakin. Hyviä pyöräilyhetkiä!”

Timo Saarinen, yliarkkitehti

Ympäristöministeriö, rakennetun ympäristön osasto

”Valtion hoitamia pyöräteitä on runsaat 5 000 kilometriä ja saman verran löytyy kuntien hoitamia pyöräteitä. Yhdessä ne muodostavat jo monin paikoin pyörällä liikkumista ja liikuntaa edistävän reitistön. Laajentamistarpeita on silti lähes kaksinkertainen määrä. Toteutuessaan ne turvaavat myös paremmin reitistön jatkuvuusvaatimukset. Nykyinen reitistö on kohtalaisessa kunnossa, mutta niiden turvallisuus kaipaa kohentamista. Vuosittain niillä tapahtuu 150 poliisin tietoon tullutta henkilövahinko-onnettomuutta, mikä lienee vain kolmasosa todellisesta onnettomuusmäärästä.”

Jorma Helin, liikenneasiantuntija

Liikennevirasto

”Suomessa on noin 30 000 liikuntapaikkaa, jotka ovat pääosin kuntien omistamia, ylläpitämiä ja hoitamia. Arki- ja lähiliikuntaan kannustava asuinympäristö on tärkeä edellytys kuntalaisten liikunnalle. Lähiliikunta-paikat houkuttelevat erityisesti lapsia, nuoria ja seniorikansalaisia liikkumaan. Kävely- ja pyörätiet sekä ulkoilureitit mahdollistavat kuntalaisille turvallisen työ- ja koulumatkan sekä pääsyn laajemmille viher- ja ulkoilualueille. Tärkeää on myös se, että liikuntapaikat ovat kunnassa hyvin hoidettuja ja ne ovat helposti kaikkien kuntalaisten saavutettavissa.”

Kari Sjöholm, erityisasiantuntija

Suomen Kuntaliitto

”Tavat ja tottumukset omaksutaan jo lapsena – niin myös pyöräilykulttuuri. Lasten ja nuorten tulee voida tehdä päivittäiset liikkumisensa (päiväkotiin, kouluun, harrastuksiin) turvallisia ja tarkoituksenmukaisia jalankulku- ja pyöräteitä käyttäen. Aikuisten tulee kieltojen sijaan opastaa ja rohkaista lapsia ja nuoria pyöräilyyn. Suositusten mukaan kouluikäisen lapsen tulee liikkua 1–2 tuntia jokainen päivä. Siitä osa tulee luontevalla tavalla ”työmatkat” pyöräillen.”

Reijo Ruukonen, kehitysjohtaja

Nuori Suomi ry

”Pyöräilyn edistämiseksi tärkein osasektori ovat pyöräilyolosuhteet, joihin kuuluvat muun muassa pyörätiet ja niiden kunnossapito, pyöräpysäköinti, opastus sekä autoliikenteen nopeusrajoitukset. Kunnat ovat tehneet pyöräilyolosuhteiden hyväksi paljon työtä jo 40 vuotta, mutta tehtävää riittää edelleen sekä puuttuvissa yhteyksissä että laadun parantamisessa. Pyöräilyn tulee olla helppoa, houkuttelevaa ja turvallista.”

Antero Naskila, varapuheenjohtaja

Pyöräilykuntien verkosto

”Lyhyille pyörämatkoille olisi potentiaalia, sillä lähes puolet henkilöautoilla tehdyistä matkoista on alle viiden kilometrin mittaisia. Työpaikkojen tulisi kannustaa työmatkapyöräilyyn huolehtimalla pyörätelineistä ja asianmukaisista sosiaalityökaluista suihkuineen ja vaatekaappeineen. Viihtyisä ja turvallinen pyörätieverkosto auttaa motivoinnissa nousta pyörän selkään. Pyöräillessä sekä keho että mieli virkistyvät. Jo pienikin lisäys arkiliikuntaan tuottaa hyviä terveysvaikutuksia. Siitä hyötyvät kaikki – tärkeimpänä ihminen itse.”

Liisamaria Kinnunen, kehittämisspäällikkö

Kunnossa kaiken ikää -ohjelma

TELI-olosuhderyhmä edistää arkiliikunnan olosuhteita. Ryhmässä ovat edustettuina opetus- ja kulttuuriministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Metsähallitus, työ- ja elinkeinoministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Suomen Kuntaliitto, Liikennevirasto, Suomen Liikunta ja Urheilu SLU, Nuori Suomi, Suomen Kuntoliikuntaliitto, Suomen Latu, Pyöräilykuntien verkosto sekä KKI-ohjelma.



1 JOHDANTO

Pyöräilyä voisi kuvailla ainakin seuraavilla sanoilla: saasteeton, äänetön, tasa-arvoinen, terveellinen, taloudellinen ja vähän tilaa vievä liikkumistapa. Pyöräily tuottaa hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle. Pyöräily on olennainen osa kestävästä kehityksen mukaista liikennekulttuuria. Se on monelle sopiva liikuntamuoto, jolla on myönteisiä vaikutuksia yksilön fyysiseen ja psykososiaaliseen terveyteen. Lisäksi pyöräilyllä on myönteisiä vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen kokonaisuudessa (YTV 2006, 9).

Lähes kolmasosa (32 %) kaikista kotimaanmatkoista tehdään kävellen tai polkupyörällä. Polkupyöräilyn osuus tästä on 9 prosenttia. Vaikka kevyen liikenteen matkoja tehdään määrällisesti runsaasti, ne ovat lyhyehköjä ja päivittäisistä matkustuskilometreistä niiden osuus on pieni. Pyöräilyllä on paljon potentiaalia korvata päivittäistä henkilöautoliikennettä, koska Suomessa suurin osa henkilöautomatkoista on lyhyitä (39 % 1–3 kilometrin mittaisia, 48 % 3–5 kilometrin mittaisia ja peräti 54 % 5–10 kilometrin pituisia). (HLT 2004–2005.)

Pyöräilyä tukeva yhdyskuntarakenne ja infrastruktuuri antavat kansalaisille mahdollisuuden valita liikkumistapansa ympäristömyönteisesti. Myös pyöräilyn koettu turvallisuus on tärkeä tekijä valittaessa liikkumistapaa. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet viestittävät asukkaille, että kävely ja pyöräily ovat toimivia, miellyttäviä ja yhteiskunnan arvostamia liikennemuotoja (YTV 2006, 9).

Pyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuutta voidaan parhaiten kehittää edistämällä pyöräilyn olosuhteita. Kunnat ovat merkittävä pyöräilyn olosuhteisiin vaikut-

tava taho. Kuntalain 1995 mukaan kunnan tulee edistää asukkaidensa hyvinvointia ja kestävästä kehitystä alueellaan (Hannus, Hallberg & Niemi 2009, 47). Strategisen tarkastelun keskeisiä asiakokonaisuuksia ovat kunnan vetovoimaisuus ja hyvinvointi. Vetovoimaisuuteen liittyy muun muassa elinympäristön vetovoimatekijät ja hyvinvointiin rakennetun ympäristön toimivuus asukkaiden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. (OPM 2008, 81.) Liikuntalakikin velvoittaa valtion ja kunnat luomaan yleiset edellytykset liikunnalle (FINLEX 2010).

Kansallisen liikuntaohjelman (Liikkuva ja hyvinvoiva Suomi 2010-luvulla) mukaan kunnan rooli myös liikunnan edistämisen kannalta on keskeinen. Kunnilla on vastuu kuntalaisten elinympäristön perusrakenteiden kehittämistä ja sitä kautta kaikkien kuntalaisten fyysisen aktiivisuuden edellytyksistä. Kuntien eri toimialat vastaavat suurelta osin liikuntakulttuurin edellytyksistä (liikuntatoimi, opetus- ja kulttuuritoimi, sosiaali- ja terveystoimi, yhdyskunta- ja ympäristötoimi jne.). (OPM 2008, 15.)

Sosiaali- ja terveysministeriön suosituksissa liikunnan edistämiseksi kunnissa (2010, 18) painotetaan elinympäristön merkitystä liikuntamyönteisessä kunnassa. Suositusten mukaan maankäytön suunnittelulla varmistetaan, että viheralueet ja -reitit muodostavat yhtenäisen ja katkeamattoman kokonaisuuden, joka ulottuu kuntalaisten asuinalueilta kuntien rajat ylittävälle ympärivuotisille ulkoilureittiyhteyksille. Esitteessä nostetaan esiin myös, että kevyen liikenteen väylien suunnittelu, kehittäminen ja ylläpito tehdään yhteistyössä kunnan eri hallintokuntien, yksityisten tienhoitokuntien sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY) kanssa. (STM 2010, 18.)



Pyöräilyn suurimpia ongelmia ovat liikenneonnettomuudet. Pyöräily ja kävely ovat saavutettaviin hyötyihin nähden kuitenkin hyvin turvallisia liikennemuotoja. Kuolonuhrien määrä on vähentynyt nopeammin kuin henkilöautoilussa (LVM 2009, 30). Liikenneturvan tilastokatsauksen (2010) mukaan kaikista tieliikenteessä menehtyneistä 8 prosenttia ja loukkaantuneista 11 prosenttia on ollut pyöräilijöitä. Viimeisen viiden vuoden aikana on kuollut keskimäärin 27 ja loukkaantunut 960 pyöräilijää vuodessa. Pyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on vähentynyt kolmannekseen viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantuneiden määrä on vähentynyt viidenneksellä vastaavana aikana. (Liikenneturva 2010.) Yksi parhaista keinoista parantaa pyöräilyn turvallisuutta entisestään on lisätä pyöräilyn määrää. Ilmiö on tuttu Euroopan kaupungeissa, jotka ovat onnistuneet kasvattamaan pyöräilyn kulkumuotoisuutta. (Pyöräilykuntien verkosto ry 2010¹, 2.)

Pyöräily ja kävely ovat kestäviä tulevaisuuden liikennemuotoja, jotka tuottavat hyvinvointia sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Dehaye (2007, 3) arvioi kävely- ja pyörätieverkoston investointien kustannus-hyötysuhteen olevan vähintään 4–5-kertainen. Tämä tarkoittaa, että investoiminen kävely- ja pyörätieverkoston on yhteiskunnalle hyödyllisempää kuin mitkään muut liikenteen investoinnit. Laskelmissa on huomioitu kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä saatavat kustannussäästöt terveydenhoitokuluissa sekä säästöt liittyen vähentyneisiin ilmansaasteisiin, meluhaittoihin, ruuhkiin ja pysäköintimaksuihin. (Dehaye 2007, 3.)

Kaupunkisuunnittelun laatu vaikuttaa ratkaisevasti ihmisten käyttäytymiseen. Knoflacherin (1995, 78) tutkimuksessa todettiin, että miellyttävässä, muun muassa autottomassa ympäristössä ihmisten hyväksymä

kävelymatka kestää huomattavasti kauemmin kuin tavanomaisessa kaupunkiympäristössä. Esimerkiksi autottomassa ympäristössä sijaitseva pysäkki houkuttelee matkustajia noin kolme kertaa laajemmalla alueella kuin autojen hallitsemalla alueella sijaitseva pysäkki. (Knoflacher 1995, 78.) Miellyttävän ympäristön vaikutus pätee myös pyöräilyyn.

Tämän selvityksen tarkoitus oli kartoittaa puuttuvaa ja tärkeää tietoa Suomen kuntien pyöräilyn olosuhteista. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys tuotti tietoa pyöräilyn kehittämisestä, asemasta, sujuvuudesta, pyörätieverkoston määrästä ja laadusta sekä rakentamisesta ja kunnossapidosta erikokoisissa kunnissa. Selvitys toteutettiin yhteistyössä Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman, Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Kuntaliiton kanssa keväällä 2010. Selvityksen tilaaja oli KKI-ohjelma.

Tämän raportin tarkoituksena on esittää keskeiset tiedot pyöräilyn olosuhteista erikokoisissa Suomen kunnissa. Raportti jakaantuu neljään osioon, joista ensimmäisessä käydään läpi pyöräilyn olosuhteiden taustalla vaikuttavia tekijöitä ja pyöräilyn asemaa yhteiskunnassa. Toisessa osiossa tarkastellaan Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen toteuttamista. Kolmas ja laajin osio käsittää selvityksen tulokset samoissa teemoissa kuin selvityksen kyselylomakkeessa. Teemojen jälkeen keskeiset asiat on kerätty yhteenvetoon. Viimeisessä osiossa asiantuntijat kommentoivat selvityksen tuloksia. Asiantuntijoina toimivat PYKÄLÄ (Pyöräily ja kävely osaksi kaupunkien liikennejärjestelmää) -hankkeen tutkija Kalle Vaismaa Tampereen teknillisestä yliopistosta ja Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Matti Hirvonen.



2 SELVITYKSEN TAUSTAA

Tässä osiossa käydään läpi selvityksen taustoja kolmesta näkökulmasta. Ensimmäiseksi käsitellään eri liikennepoliittisia linjauksia, ohjelmia ja hankkeita, joita on tehty pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Sen jälkeen pyöräilyä tarkastellaan kestävä kehityksen näkökulmasta. Viimeinen teema on pyöräily ja hyvinvointi.

2.1 Pyöräilyä käsitteleviä liikennepoliittisia linjauksia, ohjelmia ja hankkeita

Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt useita liikennepoliittisia linjauksia ja ohjelmia pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi 2000-luvulla. Vuonna 2000 ilmestyi Kohti älykästä ja kestävä liikennettä 2025 -strategia, jonka yhtenä henkilöliikenteen toimintalinjana mainittiin kävelyn ja pyöräilyn liittäminen aiempaa kiinteämmäksi osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja toteuttamista. Samaisen toimintalinjan tavoitteeksi mainittiin myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuuden lisääminen. (LVM 2000, 10.)

Vuonna 2001 laadittiin Kohti kestävä ja terveellistä liikennettä, jossa kuvataan WHO:n Lontoon perusasiakirjan sisältö, tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset sekä arvioidaan niiden merkitystä Suomen kannalta (LVM 2001¹). Samana vuonna julkaistiin Uutta pontta pyöräilyyn – ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi. Ohjelmalla oli kaksi päätavoitetta. Ensimmäinen tavoite oli, että pyöräilyn laatu ja turvallisuus paranevat ja pyöräilyn painoarvo yhteiskunnallisessa päätöksenteossa kasvaa. Toiseksi tavoitteeksi asetettiin, että pyöräilyn määrä kaksinkertaistuu vuosien 1998–1999 tasosta vuoteen 2020 mennessä ja pyöräilyn turvallisuus paranee pitkällä aikavälillä yleisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti. (LVM 2001², 23.) Vuonna 2001 julkaistiin myös Kevyen liikenteen tutkimusohjelma (LMV 2001³) ja Kävely osaksi liikennepoliittikkaa – Ehdotus kävelypoliittiseksi ohjelmaksi (LVM 2001⁴).

Vuonna 2001–2004 laadittiin Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa – Jaloin-hanke, jonka tavoitteena

oli kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen liikenne- ja viestintäministeriön linjausten mukaisesti (LVM 2004). Jaloin-ohjelman arvioinnissa (2004) annettiin toimenpidesuosituksia jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Tärkeimpinä osa-alueina mainittiin kunnallisen ja seudullisen kävelyä ja pyöräilyä edistävän liikennepoliittikan muodostuminen, työmatkakävelyn ja pyöräilyn edistäminen, kävely- ja pyöräilyedellytysten priorisointi maankäytön suunnittelussa sekä kävelyn ja pyöräilyn fyysisen ympäristön turvallisuuden lisääntyminen. (Kalenoja, Mäntynen & Pöllänen 2004.)

Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn tutkimusohjelma valmistui vuonna 2005. Ohjelman tarkoituksena on turvata kävelyn ja pyöräilyn tutkimuksen jatkuvuus liikenne- ja viestintäministeriössä sekä sitoa se osaksi muuta ministeriön toimintaa. Se ohjaa myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kevyenliikenteen tutkimustoimintaa sekä tukee kuntien työtä. (LVM 2005.)

Vuosina 2009–2011 toteutetaan Tampereen teknillisen yliopiston PYKÄLÄ (Pyöräily ja kävely osaksi kaupunkien liikennejärjestelmää) -hanke. Tutkimuksen tavoite on selvittää pyöräilyn ja kävelyn menestystekijät sekä soveltaa niitä suomalaisiin kaupunkeihin. Lisäksi tutkimuksen tavoitteena on kehittää pyöräilyn ja kävelyn seurantamenetelmä, jolla seurataan kulkumuotojen kehittymistä kaupungeissa. Tutkimuksessa on mukana kahdeksan suomalaista kaupunkia, neljä ministeriötä sekä asiantuntijaorganisaatioina Pyöräilykuntien verkosto ja Liikennevirasto.

2.2 Pyöräily ja kestävä kehitys

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa 2009–2020 (ILPO) asetetun tavoitteen mukaisesti vuonna 2020 Suomessa pitäisi olla 300 miljoonaa kävely- ja pyörämatkaa lisää. Ohjelman kolmannessa kohdassa painotetaan, että kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvu ohjataan ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin. Yhtenä toimenpiteenä kyseisessä ohjelmassa LVM laati yhdessä Liikenneviraston ja alan päätoimijoiden kanssa



kävelyn ja pyöräilyn edistämisen strategiset linjaukset ja toimenpide-, rahoitus- ja seurantaohjelman vuosille 2010–2020. (LVM 2009.)

Euroopan komission vuonna 2007 julkaisemassa Viireässä kirjassa mainitaan kolme keskeisintä kaupunkiliikenteen kasvavaa ongelmaa, joita ovat ruuhkista johtuvat ympäristöhaitat, aikakustannukset sekä kaupunkialueiden liikenneonnettomuudet. Kirjassa nostetaan esille kävelyn ja pyöräilyn lisääminen ensimmäisenä toimenpiteenä sujuvan kaupunkiliikenteen saavuttamiseksi. Turvallisen kaupunkiliikenteen tavoitteeksi on puolestaan kirjattu turvallisemmat infrastruktuurit. Tässä yhteydessä mainitaan hyvät kävely- ja pyörätiet. (Euroopan yhteisöjen komissio 2007, 3, 5, 17.)

Valtioneuvoston selonteossa Pitkän aikavälin ilmast- ja energiastrategiassa (2008) mainitaan, että kotimaan liikenteen CO₂-päästöistä noin 90 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä on 60 prosenttia peräisin henkilöauto- ja 23 prosenttia kuorma-autoliikenteestä. Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes syntyy suurilla kaupunkiseuduilla, mikä vuoksi monipuolisimmat mahdollisuudet päästöjen vähentämiseen ovat suurilla, kasvavilla kaupunkiseuduilla. Selonteossa mainitaan, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet kohenevat, mikäli lyhyitä automatto-

ja saadaan suunnattua kestävämpiin kulkumuotoihin. Toimenpiteenä todetaan, että pyöräilyn ja jalankulun tarpeet otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008, 67–69.)

Helsinki allekirjoitti vuonna 2009 Brysselin charterin, jossa se sitoutui lisäämään pyöräilyn kulku- osuuden 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Tällä hetkellä pyöräilyn kulkumuoto-osuus Helsingissä on 6–7 prosenttia, joten seuraavan vuosikymmenen aikana pyöräilyn määrän tulisi yli kaksinkertaistua. Lisäksi charterin myötä Helsinki lupautui vähentämään vakavia pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksia vuoteen 2020 mennessä. (European Cyclists' Federation 2009, 69.)

2.3 Pyöräily ja hyvinvointi

Erilaisten kyselytutkimusten perusteella terveytensä kannalta riittämättömästi liikkuvia on arvioitu olevan suomalaisista aikuisista 35–40 prosenttia sekä lapsista ja nuorista 50–60 prosenttia (Fogelholm, Paronen & Miettinen 2007). Liikunta-aktiivisuuden lisääminen on haastava tehtävä. Yksi liikkumista lisäävä tekijä on fyysinen ympäristö. Muita tekijöitä ovat sosioekonomiset ja kulttuuriset ympäristötekijät, yhteisölliset te-



kijät, elintavat, palvelut (saatavuus, sisältö, laatu, kustannukset) ja biologiset tekijät. (vrt. Health Belief Model, Janz & Becker 1984.)

Kansallisen liikuntatutkimuksen 2009–2010 mukaan suomalaisen aikuisväestön (19–65-vuotiaat) suosituimmat liikuntamuodot ovat kävelylenkkeily ja pyöräily. Tutkimuksen mukaan vuosina 2009–2010 1 790 000 suomalaista harrasti kävelylenkkeilyä ja 845 000 pyöräilyä. (TNS Gallup 2010.)

Aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys (AVTK) -tutkimuksien mukaan vähintään 15 minuuttia työmatkoilla kävellen tai pyörällä kulkevien osuus on vähentynyt vuosina 1978–2009. Vuonna 1978 osuus oli 36 prosenttia ja vuonna 2009 28 prosenttia. Erityisesti työmatkaliikkuminen vähentyi vuosina 1988–1991. Vuonna 2009 AVTK-tutkimuksen vastaajat kulkivat työmatkat yleisimmin kokonaan moottoriajoneuvolla (40 %). Naiset ovat miehiä aktiivisempia työmatkaliikkunnassa. (Helakorpi, Laitalainen & Uutela 2010, 143.)

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä liikunnan edistämisen linjoista valtioneuvosto sitoutuu edistämään liikunnallista elämäntapaa lisäämällä omakohtaisen fyysisen aktiivisuuden (arkiliikkumisen) mahdollisuuksia elämänsä eri vaiheissa. Periaatepäätöksessä todetaan tarve laajaan poliittiseen ja hallinnolliseen hyvinvointivastuuseen erityisesti arkiliikunnan edistämiseksi. Periaatepäätöksessä mainitaan myös, että useimmat arkiliikuntaa ohjaavat päätökset tehdään muualla kuin liikuntasektorilla (esimerkiksi kaavoitus), jolloin yhteistyön lisääminen edellyttää eri hallinnonalojen ja -tasojen sitoutumista liikunnan edellytysten luomiseen oman hallinnonalansa puitteissa ja yhteistyössä muiden hallinnonalojen kanssa. (OPM 2009, 4, 11 & 17.) Myös Kansallisessa liikuntaohjelmassa (Liikkuva ja hyvinvoiva Suomi 2010-luvulla) mainitaan, että erityisesti arkiliikunnan edistäminen edellyttää laajaa poliittista ja hallinnollista hyvinvointivastuuta (OPM 2008, 21). Myös Terveys 2015 -kansanterveysohjelmassa (2001, 27) tuodaan esille eri sektoreiden vastuu kansanterveydestä.

Kansallisen liikuntaohjelman (Liikkuva ja hyvinvoiva Suomi 2010-luvulla) mukaan väestötasolla suomalaisten liikuntaharrastus on lisääntynyt ja arkiliikunta vähentynyt. Vähän liikkuville välitön elinympäristö

asunnon, päiväkodin, koulun, työn ja päivittäispalveluiden kokonaisuudessa on merkittävä liikkumista säätelevä tekijä. Liikkumiseen houkuttelevat turvalliset ja esteettömät ympäristöt tulisi asettaa liikuntatavoitteen kärkeen lähiliikuntapaikkojen rinnalle. Ohjelman mukaan hyvät arkiliikunnan edellytykset edistävät laaja-alaista tasa-arvoa sekä lisäävät kansalaisryhmien ja kulttuurien välistä vuorovaikusta. (OPM 2008, 13–15 & 63–64.)

Arkiliikunnan lisääminen on nostettu merkittäväksi tavoitteeksi myös pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen Terveiden edistämisen politiikkaohjelmassa (2007). Yhdeksi politiikkaohjelman yhteiskunnallisen vaikuttavuustavoitteen osa-alueeksi mainittiin terveitä elämäntapavalintoja edistävien työ- ja elinolosuhteiden kehittäminen. Liikenneväylien osalta todetaan, että tieliikenteen turvallisuuden parantamista jatketaan. Keskeisenä tavoitteena on liikennekuolemien vähentäminen. Samassa kohdassa mainitaan myös kevyen liikenteen edistäminen parantamalla kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta. Liikunnan osalta todetaan muun muassa, että paikallisen tason toimintaedellytyksiä ja liikunnan laaja-alaista tasa-arvoa vahvistetaan sekä arkiliikunnan edellytyksiä parannetaan. (STM 2007, 1, 6 & 8.)

Terveys 2015 -kansanterveysohjelmassa korostetaan, että kansalaisten terveys on tärkeä valintoja ohjaava periaate kaikilla julkisen vallan sektoreilla ja tasoilla, samoin kuin yksityissektorilla ja kansalaisten omassa toiminnassa. Kansalaisten terveyden edistymiseksi luodaan parempia edellytyksiä kansalaisten arkielämän keskeisillä areenoilla, kuten kodeissa, kouluissa, työelämässä, vapaa-ajan ympäristöissä, liikenteessä ja julkisissa palveluissa. Samalla luodaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön ja mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään. (STM 2001, 21.)

Terveiden edistämisen barometrin 2010 mukaan kuntaedustajat ja järjestöjohtajat korostivat ensisijaisesti hyvän ympäristösuunnittelun merkitystä kysyttäessä kansalaisten elinympäristöön ja sen muutoksiin liittyvien tekijöiden vaikutuksesta terveyteen. Heidän näkemyksensä mukaan tarvitaan muun muassa kaavoitusta, liikuntapaikkoja, liikuntamahdollisuuksia ja ennakkoluulotonta rakenteiden muuttamista palvelemaan terveyttä ja hyvinvointia. (Parviainen, Hakulinen, Koskinen-Oltonqvist, Forsman, Huhta & Ruohonen 2010, 24.)



3 PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA -SELVITYKSEN TOTEUTTAMINEN

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys toteutettiin keväällä 2010. Selvityksen tarkoitus oli kerätä perustietoa pyöräilyn olosuhteista erikokoisissa kunnissa. Tietoa pyöräilyn olosuhteista valtakunnan laajuisesti ei ole aiemmin ollut käytettävissä. Selvityksen avulla saatiin tietoa pyöräilyn mahdollisuuksista ja haasteista erikokoisissa kunnissa. Selvitystä voivat hyödyntää pyöräilyä edistävät ja tutkivat tahot ja hankkeet.

Selvityksessä kartoitettiin pyöräilyn olosuhteita seuraavista näkökulmista:

- Pyöräilyn kehittäminen
- Pyöräilyn asema kunnassa
- Pyöräilyyn liittyvät väittämät
- Pyöräilyn talviolosuhteet
- Pyörätieverkostoon liittyvät määrälliset kysymykset
- Pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito

3.1 Selvityksen toteuttajatahot ja aikataulu

Selvitys toteutettiin yhteistyössä Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelman, Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Kuntaliiton kanssa. Yhteistyötä tehtiin myös Tampereen teknillisen yliopiston Pyöräily osaksi kaupunkiliikennettä -hankkeen kanssa.

Selvityksen kyselylomake koostettiin yhteistyössä seuraavien tahojen kanssa: Pyöräilykuntien verkosto ry (Matti Hirvonen ja Antero Naskila), Kuntaliitto (Silja ja Siltala), Helsingin kaupunki (Leena Silfverberg ja Marek Salerno), Tampereen teknillisen yliopiston PYKÄLÄ-hanke (Kalle Vaismaa) ja KKI-ohjelma (Liisamaria Kinnunen ja Jyrki Komulainen) sekä Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES (Hanna-Mari Maijala, Tuija Tammelin ja Eino Havas). Lisäksi kyselylomaketta on tarkasteltu TELI-olosuhderyhmässä. Hankkeen rahoittajana toimi KKI-ohjelma.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitystä koordinoi tutkija Hanna-Mari Maijala (Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES). Hänen tehtävänään olivat kyselylomakkeen suunnittelu ja tekninen toteutus, kyselylomakkeiden lähettäminen sekä

raportointi. Selvityksen tilastoasiantuntijoina toimivat Anna Kankaanpää (LIKES) ja Harto Hakonen (LIKES). Selvityksen lopussa olevan asiantuntijan kommentin ovat kirjoittaneet PYKÄLÄ-hankkeen tutkija Kalle Vaismaa ja Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Matti Hirvonen. Selvitystä suunniteltiin ja valmisteltiin pääosin syksyllä 2009. Kyselylomakkeet viimeisteltiin helmikuussa 2010. Ensimmäisen kerran kysely lähetettiin maaliskuussa 2010, toisen kerran huhtikuussa 2010 ja kolmannen kerran toukokuussa 2010. Toukokuun lopulla Pyöräilykuntien verkostoon kuuluvia kuntia muistutettiin puhelimitse kyselyyn vastaamisesta.

3.1.1 KKI-ohjelma

Valtakunnallinen Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma auttaa yli 40-vuotiaita aloittamaan liikkuvan ja liikunnallisen elämäntavan. Ohjelman tavoitteena on arkisen liikkumisen ja liikunnan harrastamisen avulla lisätä työikäisten ja ikääntyneiden terveyttä ja hyvinvointia. KKI-ohjelma on opetus- ja kulttuuriministeriön sekä sosiaali- ja terveysministeriön rahoittama toimintaohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö sekä Metsähallitus ovat myös mukana ohjelmassa. Ministeriöt toimivat omilla hallinnonaloillaan sekä yhteistyössä poikkihallinnollisesti KKI-toimijoiden kanssa muun muassa arki-, työmatka- ja luontoliikunnan edistämiseksi. KKI-ohjelman toteutuksesta vastaa Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES. (KKI-ohjelma 2010.)

3.1.2 Pyöräilykuntien verkosto

Pyöräilykuntien verkosto ry on kuntien, valtion, tiehallinnon, yritysten, järjestöjen ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöverkosto. Pyöräilykuntien verkosto rekisteröityi yhdistykseksi 3.1.2005. Verkoston tavoitteena on pyöräilyn merkittävä lisääminen Suomessa kestävästä liikennemuotona, joka tuottaa hyvinvointia sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Pyöräilykuntien verkosto tuottaa tietoa ja järjestää koulutusta jäsenilleen sekä muille pyöräilyn edistämiseksi kiinnostuneille tahoille.



Viestintä, markkinointi ja erilaiset kampanjat pyöräilyn edistämiseksi ovat tärkeä osa toimintaa.

Pyöräilykuntien verkostossa olivat mukana vuonna 2010 seuraavat 50 tahoa: Espoo, Forssa, Hanko, Helsinki, Hyvinkää, Hämeenlinna, Joensuu, Jyväskylä, Järvenpää, Kaarina, Kangasala, Karvia, Kauhajokki, Kerava, Kokkola, Kouvola, Lahti, Lappeenranta, Lempäälä, Lohja, Länsi-Turunmaa, Oulu, Pirkkala, Pori, Porvoo, Raisio, Rauma, Salo, Tampere, Turku, Tuusula, Uusikaupunki, Vaasa, Vantaa, Vähäkyrö, Ylöjärvi, ELY-keskukset / Liikenne ja infra, Helsingin polkupyöräilijät ry, Tampereen polkupyöräilijät ry, Insinööritoimisto LIIDEA OY, Linea Konsultit, Motiva Oy, Navico Oy, Ramboll Finland Oy, Sito Oy, Strafica Oy, Tampereen teknillinen yliopisto / Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät -yksikkö, Turvatec Oy ja WSP FINLAND OY. (Pyöräilykuntien verkosto 2010².)

3.1.3 Kuntaliitto

Suomen Kuntaliitto on kaikkien maamme kuntien ja kaupunkien kaksikielinen asiantuntija- ja etujärjestö. Mukana toiminnassa ovat myös maakuntien liitot, sairaanhoitopiirit sekä koulutuksen ja muiden alojen

kuntayhtymät. Kuntien tapa järjestää palveluita uudistuu voimakkaasti. Kuntaliitto yhtiöineen tukee kuntia muutoksen läpiviemisessä. Päämääränä on elinvoimainen kunta, joka huolehtii asukkaiden hyvinvoinnista ja osallistumismahdollisuuksista myös tulevaisuudessa. (Kuntaliitto 2010¹.)

3.2 Menetelmät

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys toteutettiin kyselytutkimuksena. Vastajat täyttivät kyselylomakkeen internet-pohjaisessa Webropol-kysely- ja tiedonkeruusovelluksessa. Kyselyssä käytettiin monivalintakysymyksiä, avoimia kysymyksiä sekä väittämiä (LIKERT-asteikko). Määrällisissä kysymyksissä vastaajia pyydettiin merkitsemään erilliseen kohtaan, mikäli heidän vastauksensa perustui arvioon.

Kunnat jaettiin neljään luokkaan asukasluvun perusteella seuraavasti: pienet kunnat (alle 10 000 asukasta), pienet kaupungit (10 000–50 000 asukasta), keskisuuret kaupungit (50 000–150 000 asukasta) ja suuret kaupungit (yli 150 000 asukasta). Suuret kaupungit (n=5) ovat selvästi erilaisia verrattuna muihin kuntiin erityisesti joukkoliikenteen osalta, minkä vuoksi ne otettiin omaan luokkaansa. Keskisuuret kaupungit olivat analysointivaiheessa kahdessa luokassa 50 000–80 000 asukasta ja 80 000–150 000 asukasta, koska näiden kaupunkien liikennejärjestelmät poikkeavat toisistaan. Luokkien välillä ei kuitenkaan ollut monessa kohdassa merkittäviä eroja, joten luettavuuden helpottamiseksi niitä käsitellään samassa luokassa. Lisäksi otanta luokissa olisi jäänyt turhan pieneksi (n=6) ja (n=7), jolloin pienet poikkeamat olisivat vaikuttaneet paljon tuloksiin. Tulososion joissakin kohdissa näitä luokkia kuitenkin käsitellään erikseen vastausten poiketes- sa paljon toisistaan. Luokassa keskisuuret kaupungit on myös muutamia kaupunkeja, jotka kaupunkirakenteensa ja liikennejärjestelmänsä mukaan kuuluisivat luokkaan pienet kaupungit. Kuntaliitosten myötä näiden kaupunkien asukasluvut ovat nousseet yli 50 000, jolloin ne tässä selvityksessä kuuluvat luokkaan keskisuuret kaupungit. Tällaisia kaupunkeja ovat esimerkiksi Seinäjoki, Salo ja Kouvola. Tämä seikka on hyvä huomioida tuloksia luettaessa. Kaikki kuntaluokat on muodostettu pelkästään asukasluvun mukaan. Pienimmät luokat on nimetty nimillä pienet kunnat ja pienet kaupungit, mutta molemmissa on mukana sekä kaupunkeja että kuntia. Jako on tehty asukasluvun mukaan.

3.2.1 Kyselylomakkeen sisältö

Kysymykset jaettiin seuraavien teemojen alle: kunnan perustiedot, pyöräilyn kehittäminen, pyöräilyn asema kunnassa, pyöräilyn sujuvuus ja tasa-arvoisuus, pyöräilyn talviolosuhteet, pyörätieverkostoon liittyvät määrälliset kysymykset, pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito sekä muut kysymykset.

Kunnan perustiedot -osiossa kysyttiin kunnan nimeä ja pinta-alaa. Pyöräilyn kehittäminen -osiossa haluttiin tietää tarkemmin kuntien pyöräilyn kehittämissuunnitelmista sekä pyöräilyyn liittyvistä poliittisista päätöksistä. Osiossa kysyttiin myös pyöräilykarttaan, reittiopaseen, pyöräpysäköintiin sekä pyöräilyä edistäviin viranomaisiin ja muihin tahoihin liittyviä kysymyksiä. Pyöräilyn asema kunnassa -osiossa kysyttiin kuntien pyöräilyn kulkumuoto-osuutta. Muut osion kysymykset liittyivät pyöräilyn määrään ja seurantaan. Pyöräilyn sujuvuus ja tasa-arvoisuus -osiossa kysyttiin pyöräilyn laatua kuvaavia kysymyksiä. Pyöräilyn talviolosuhteet -osiossa kerättiin tietoa pyöräilyn talvikunnossapidosta. Pyörätieverkostoon liittyvissä määrällisissä kysymyksissä kysyttiin monipuolisesti muun muassa pyöräteiden ominaisuuksiin liittyviä kysymyksiä.

Pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito -osuudessa vastaajia pyydettiin kertomaan muun muassa rakennettujen pyöräteiden määrää ja kunnossapitoon käytettyjä määrärahoja. Muut kysymykset -osiossa annettiin vastaajille mahdollisuus kertoa omin sanoin kuntansa pyöräilyolosuhteista. Lisäksi tiedusteltiin halukkuutta liittyä Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi. Selvityksen viimeisessä osiossa kysyttiin vastaajan ammattinimeke ja yhteystiedot sekä paljonko vastaaja pyöräilee vuodessa.

Selvityksen kyselylomakkeessa määriteltiin seuraavat termit:

Termillä **pyörätie** tarkoitetaan

- erillistä pyörätietä
- yhdistettyjä ja eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä
- moottoriajoneuvolla ajo kielletty -merkillä merkityjä jalankulku- ja pyöräteitä

Termillä **pyöräreitti** tarkoitetaan pyöräteiden ja pyöräilyverkon osana toimivien tie- ja katu yhteyksien muodostamaa reitistöä.

3.2.2 Aineiston keruu ja aikataulu

Kyselylomakkeet lähetettiin kolmessa osassa: Pyöräi-

lykuntien verkoston yhteyshenkilöille (33 kappaletta), suomenkielisten kuntien liikuntatoimenjohtajille (276 kappaletta) ja ruotsinkielisten kuntien liikuntatoimenjohtajille (15 kappaletta). Suomen- ja ruotsinkielisten kuntajako sekä liikuntatoimenjohtajien sähköposti-osoitteet saatiin Kuntaliitosta. Mikäli osoite oli jostakin syystä vanhentunut, lähetettiin kysely kunnanjohtajalle, joiden osoitteet tutkija poimi kuntien nettisivuilta. Pyöräilykuntien verkosto toimitti yhteyshenkilöiden tiedot. Kysely lähti kaikkiin Suomen kuntiin lukuun ottamatta Ahvenanmaata. Ahvenanmaan kunnat jätettiin otoksen ulkopuolelle maakunnan erityisluonteesta johtuen. Suomessa oli vuoden 2010 alussa 342 kuntaa, joista 16 sijaisi Ahvenanmaalla (Kuntaliitto 2010²). Yhteensä kyselylomakkeita lähetettiin 326 henkilölle. Pyöräilykuntien verkoston yhteyshenkilöille kysely lähetettiin henkilökohtaisesti, koska heidän oletettiin pystyvän vastamaan kysymyksiin. Liikuntatoimenjohtajia sen sijaan pyydettiin välittämään kysely kunnan pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (tekninen osasto). Kyselyä ei voitu suoraan lähettää lopullisille vastaajille, sillä kuntien liikennesuunnittelijoista ei ole olemassa kattavaa rekisteriä.

Kyselylomakkeet lähetettiin ensimmäisen kerran 15.3.2010 ja vastausaikaa annettiin kaksi viikkoa. Ensimmäisellä kierroksella kyselyyn vastasi 51 suomenkielistä kuntaa ja yksi ruotsinkielinen kunta. Vastausprosentti oli ensimmäisen kierroksen jälkeen 16. Toisen kerran kyselylomakkeet lähetettiin 9.4.2010 niille kunnille, jotka eivät olleet vastanneet. Vastausaikaa annettiin edelleen kaksi viikkoa. Toisen kierroksen jälkeen suomenkielisten kuntien vastaajia oli 88 kappaletta ja ruotsinkielisten 3. Vastausprosentti oli 28. Kolmannen kerran kyselylomakkeet lähetettiin 3.5.2010. Kolmannen kierroksen jälkeen suomenkielisiä vastaajia oli 109 kappaletta ja ruotsinkielisiä 5. Viimeisen kierroksen jälkeen Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Matti Hirvonen lähetti muistutusviestin verkoston jäsenkunnille. Sen lisäksi tutkija soitti verkoston jäsenkunnille ja 20 suurimmalle kaupungille ja muistutti kyselyyn vastaamisesta.

3.2.3 Tilastolliset testit ja tulosten esittäminen

Kyselyn tulokset raportoidaan kaikkien kuntien vastausten prosentuaalisina osuuksina sekä vastausten prosentuaalisina osuuksina kuntakoon mukaan luokiteltuna. Kysymyksen 26 kohdalla on esitetty myös vastausten jakauma alueryhmittäin. Kun vastausten jakau-

maa verrataan jonkun muun muuttujan suhteen kuin kuntakoon tai alueryhmän (esim. kehittämissohjelman), on havaittu ero/yhteys/riippuvuus/korrelaatio tilastollisesti merkitsevä ($p < 0,05$). Kahden luokittelusteikollisen muuttujan välistä riippuvuutta testattiin X^2 -testillä. LIKERT-asteikollisten muuttujien (kysymyksen 29 väittämien) keskiarvoja verrattiin luokittelusteikollisen muuttujan eri luokkien välillä Kruskal-Wallis testillä tai t-testillä. Jatkuvan muuttujan (eli määrällisen muuttujan, kuten päällystettyjen pyöriteiden osuuden) ja LIKERT-asteikollisen muuttujan välillä tulkittiin olevan riippuvuus, mikäli muuttujien välinen Pearsonin korrelaatiokerroin poikkesi tilastollisesti merkitsevästi nolasta. Samoin todettiin riippuvuus kahden LIKERT-asteikollisen muuttujan välillä.

3.2.4 Kyselyyn vastaaminen

Yhteensä 138 kuntaa (suomenkielisiä 133 ja ruotsinkielisiä 5) vastasi Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvityksen kyselylomakkeeseen. Vastausprosentti oli 42. Vastausaktiivisuutta tarkastellaan tarkemmin kuntakoon mukaan.

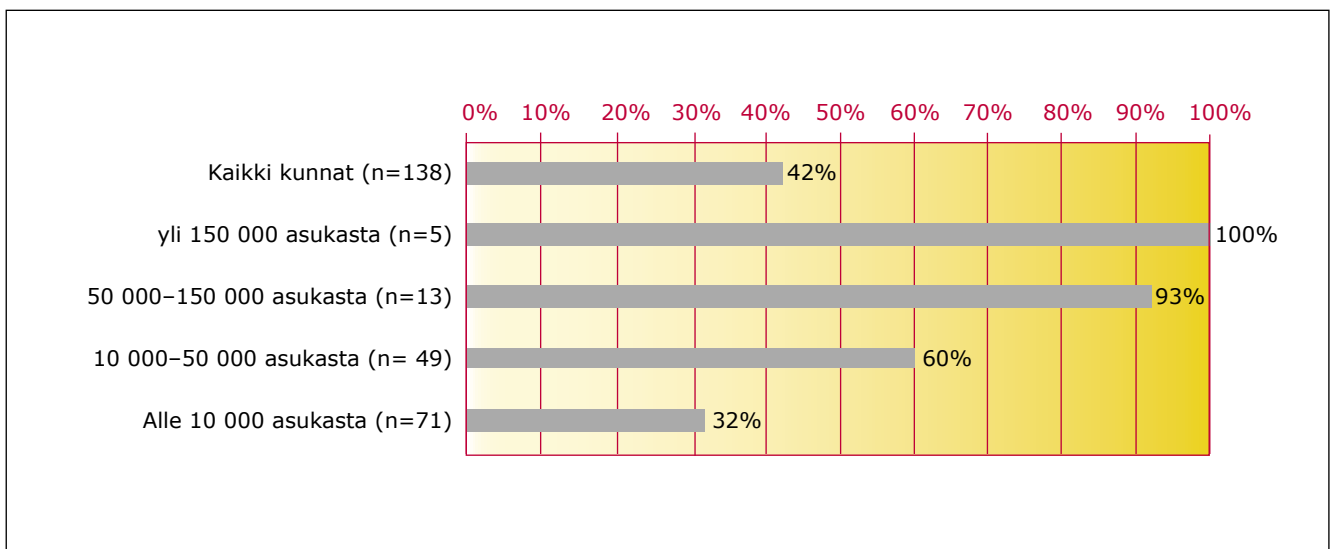
Kaikki suuret ja yhtä lukuun ottamatta kaikki keski-suuret kaupungit vastasivat kyselyyn. Pienistä kaupungeista saavutettiin 60 prosenttia. Pienistä kunnista noin kolmasosa (32 %) vastasi kyselyyn.

Etelä-Suomessa sijaitsevista kunnista hiukan yli puolet (52 %) vastasi kyselyyn. Sekä Itä- että Länsi-Suo-

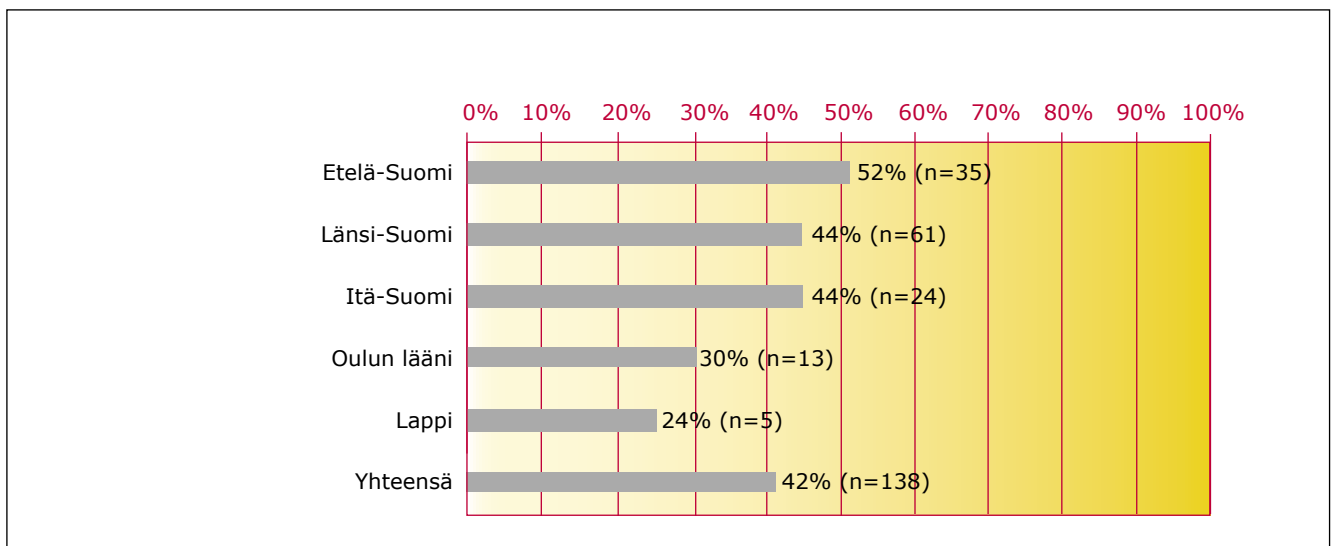
Taulukko 1. Kyselyyn vastanneet kunnat.

Kunnan koko	Kunta
Suuret kaupungit: yli 150 000 asukasta (n=5)	Espoo, Helsinki, Tampere, Turku, Vantaa
Keskisuuret kaupungit: 50 000–150 000 asukasta (n=13)	Hämeenlinna, Joensuu, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Oulu, Pori, Rovaniemi, Salo, Seinäjoki, Vaasa
Pienet kaupungit: 10 000–50 000 asukasta (n=49)	Akaa, Forssa, Hamina, Heinola, Hollola, Huittinen, Hyvinkää, Imatra, Janakkala, Jämsä, Järvenpää, Kaarina, Kajaani, Kalajoki, Kangasala, Kankaanpää, Kauhava, Kemi, Keuruu, Kirkkonummi, Kokkola, Lempäälä, Lieksa, Lieto, Lohja, Loimaa, Länsi-Turunmaa, Mikkeli, Mäntsälä, Mänttä-Vilppula, Nivala, Nokia, Nurmijärvi, Orimattila, Paimio, Pedersören kunta, Pieksämäki, Pirkkala, Porvoo, Raahe, Rauma, Sastamala, Savonlinna, Siilinjärvi, Tuusula, Uusikaupunki, Valkeakoski, Varkaus, Äänekoski
Pienet kunnat: alle 10 000 asukasta (n=71)	Artjärvi, Eurajoki, Hailuoto, Halsua, Hanko, Hausjärvi, Heinävesi, Humppila, Ikaalinen, Isokyrö, Jalasjärvi, Juuka, Kaavi, Kangasniemi, Karijoki, Karjalohja, Karkkila, Karvia, Kemiönsaari, Kiikoinen, Kitee, Kiuruvesi, Kokemäki, Koski Tl, Kuortane, Kärsämäki, Liminka, Loppi, Luhanka, Lumijoki, Maalahti, Maaninka, Merikarvia, Miehikkälä, Multia, Muonio, Muurame, Nilsä, Nurmes, Närpiö, Oulunsalo, Outokumpu, Paltamo, Pello, Perho, Pielavesi, Pornainen, Posio, Puumala, Pyhäntä, Pälkäne, Pöytyä, Rautjärvi, Ristiina, Rusko, Rääkkylä, Sauvo, Savitaipale, Sievi, Suonenjoki, Säkylä, Teuva, Tohmajärvi, Töysä, Urjala, Vesilahti, Vihanti, Viitasaari, Vähäkyrö, Vöyri-Maksamaa, Ypäjä

messä sijaitsevista kunnista noin 44 prosenttia vastasi kyselyyn. Määrällisesti reilusti enemmän vastattiin Länsi-Suomessa, jossa on Itä-Suomeen verrattuna enemmän ja pienikokoisempia kuntia. Alle kolmasosa Oulun läänin kunnista ja lähes neljäsosa Lapin kunnista vastasi kyselyyn.



Kuvio 1. Kuntien vastausprosentti (%) kokoluokittain.



Kuvio 2. Vastausprosentti (%) alueittain.

4 TULOKSET



4.1 Pyöräilyn kehittäminen

Pyöräilyn kehittäminen -osiossa haluttiin tietää tarkemmin kuntien pyöräilyn kehittämisohjelmista sekä pyöräilyyn liittyvistä poliittisista päätöksistä. Osiossa kysyttiin myös pyöräilykarttaan, reittioppaaseen, pyöräpysäköintiin sekä pyöräilyä edistäviin viranomaisiin ja muihin tahoihin liittyviä kysymyksiä.

4.1.1 Pyöräilyn kehittämisohjelma

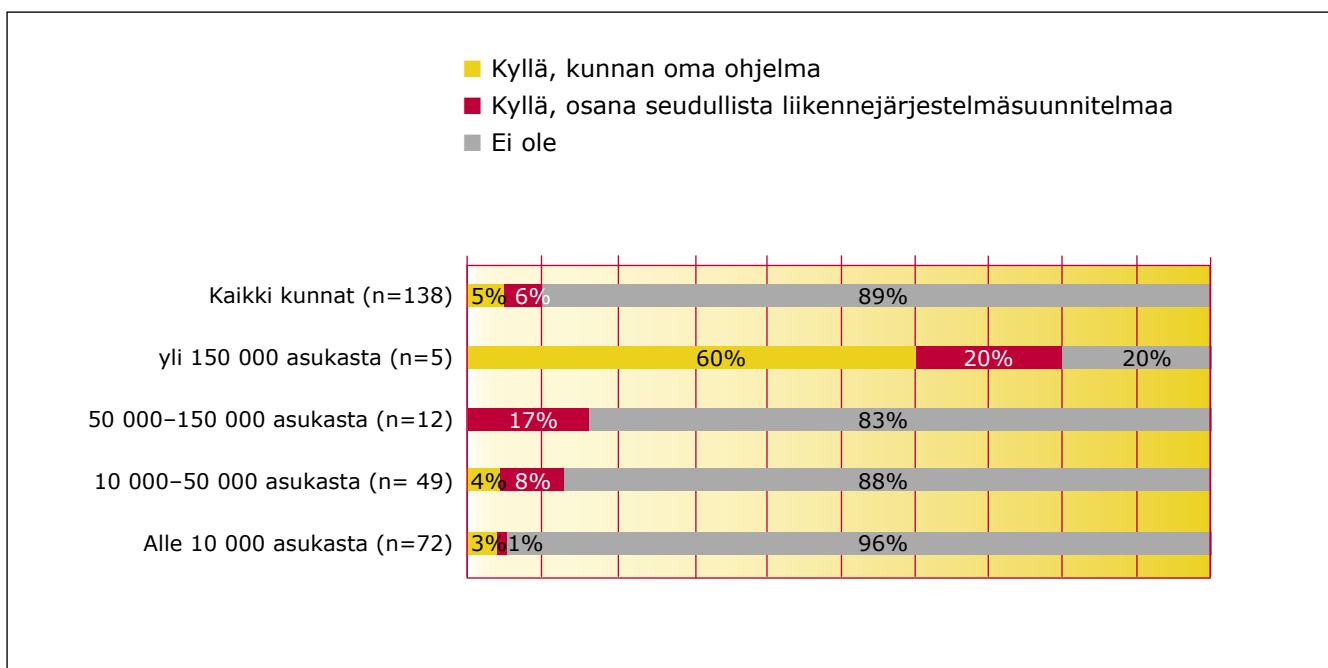
Kysymyksessä numero 3 kunnilta kysyttiin ”Onko kunnassanne pyöräilyn kehittämisohjelma?” ja kysymyksessä 4 ”Onko kunnan kehittämisohjelma a) kunnan oma ohjelma, b) osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa?” Lähes yhdeksän kymmenestä vastaajasta ilmoitti, että kunnassa ei ole pyöräilyn kehittämisohjelmaa. Kokoluokittain tarkasteltuna voidaan todeta, että mitä pienempi kunta sitä todennäköisempää on, että kunnalla ei ole pyöräilyn kehittämisohjelmaa. Yli 90 prosenttia pienistä kunnista ja yli 80 prosenttia keskisuurista sekä pienistä kaupungeis-

ta ilmoitti, että niillä ei ole kehittämisohjelmaa. Sen sijaan suurista kaupungeista neljällä viidestä oli kehittämisohjelma. Niistä kolme neljäsosaa oli kunnan omia ohjelmia ja lopuilla kehittämisohjelma oli osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Kaikista kunnista 5 prosenttia ilmoitti kehittämisohjelman olevan kunnan oma ohjelma ja 6 prosenttia osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa kehittämisohjelmat ovat yleisemmin osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

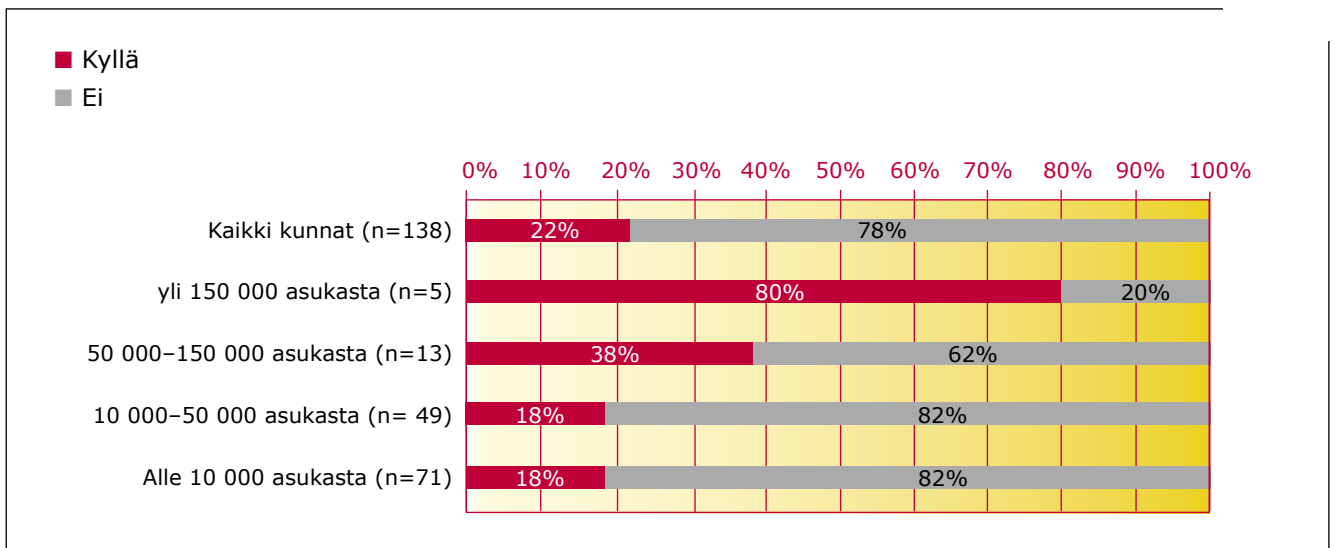
4.1.2 Poliittiset päätökset

Kysymyksessä numero 5 kysyttiin ”Onko kunnassanne tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana?” Kysymys 6 oli muotoiltu ”Minkälaisia poliittisia päätöksiä, kerro tarkemmin?”

Noin viidennes vastanneista kunnista oli tehnyt poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden



Kuvio 3. Kuntajakaottelu: pyöräilyn kehittämisohjelma kunnassa.



Kuvio 4. Kuntajakaottelu: poliittiset päätökset kunnassa pyöräilyn edistämiseksi.

vuoden aikana. Mitä suurempi kunta sitä todennäköisempää oli, että kysymykseen oli vastattu myönteisesti. Sekä pienissä kunnissa että kaupungeissa vain alle viidesosa oli tehnyt poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi. Suurten ja keskisuurten kaupunkien osuudet olivat 80 prosenttia ja 38 prosenttia.

Poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi tehtiin useammin niissä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma. Viimeisen viiden vuoden aikana lähes kaksi kolmasosaa kunnista, joissa oli kehittämisohjelma, teki poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi. Niissä kunnissa, joissa ei ollut kehittämisohjelmaa, poliittisia päätöksiä teki alle viidesosa kunnista.

31 kuntaa kertoi tarkemmin, minkälaisia poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi tehtiin. Useimmat vastaukset liittyivät uusien pyöräteiden tai kevyen liikenteen väylien rakentamiseen. Toiseksi eniten kuntien poliittiset päätökset liittyivät pyöräteiden tai kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon. Vastauksissa tuli myös selkeästi ilmi kevyen liikenteen väyläverkoston kehittäminen. Muutama vastaaja mainitsi tässä kohtaa kunnan olevan mukana erilaisissa pyöräilyä edistävissä hankkeissa, kuten työmatkapyöräily, postilaatikkopyöräily ja kotiseutupyöräily. Pyörä- ja liityntäpysäköinnin kehittäminen mainittiin muutaman kunnan vastauksissa samoin kuin kevyen liikenteen turvallisuuden kehittäminen. Poliittiset päätökset liittyivät myös pyöräilyn kulkumuoto-osuuden nostamiseen, kävelykeskustan laajentamiseen, suunnitteluperiaatteisiin (kuten laatu-käytävät, reunakivien käyttö ja viitoitus), mopoliikenteen rajoittamiseen pyöräteillä taajamassa, kevyen liikenteen asemaan liikenneturvallisuuksuunnitelmassa

ja keskustan kehittämisessä sekä talvikunnossapidon kehittämiseen.

Poliittisiin päätöksiin liittyvissä avoimessa kysymyksessä nostettiin myös esiin, että muutamassa suuressa kaupungissa päätöksentekijöiden asenne pyöräilyn edistämiseen oli myönteinen. Eräässä kaupungissa kaupunginvaltuusto toivoi erillistä pyöräilyprojektia pyöräilyn aseman parantamiseksi. Yhden kaupungin uudessa kaupunkistrategiassa oli yhtenä painopistealueena kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja strategian erillishankkeessa pyöräily ja kävely oli määritelty ilmastoteoksi. Myös erään toisen kaupungin strategiassa pyöräilyn edistäminen oli osana seudullisia ja toimialakohtaisia ilmastostrategioita.

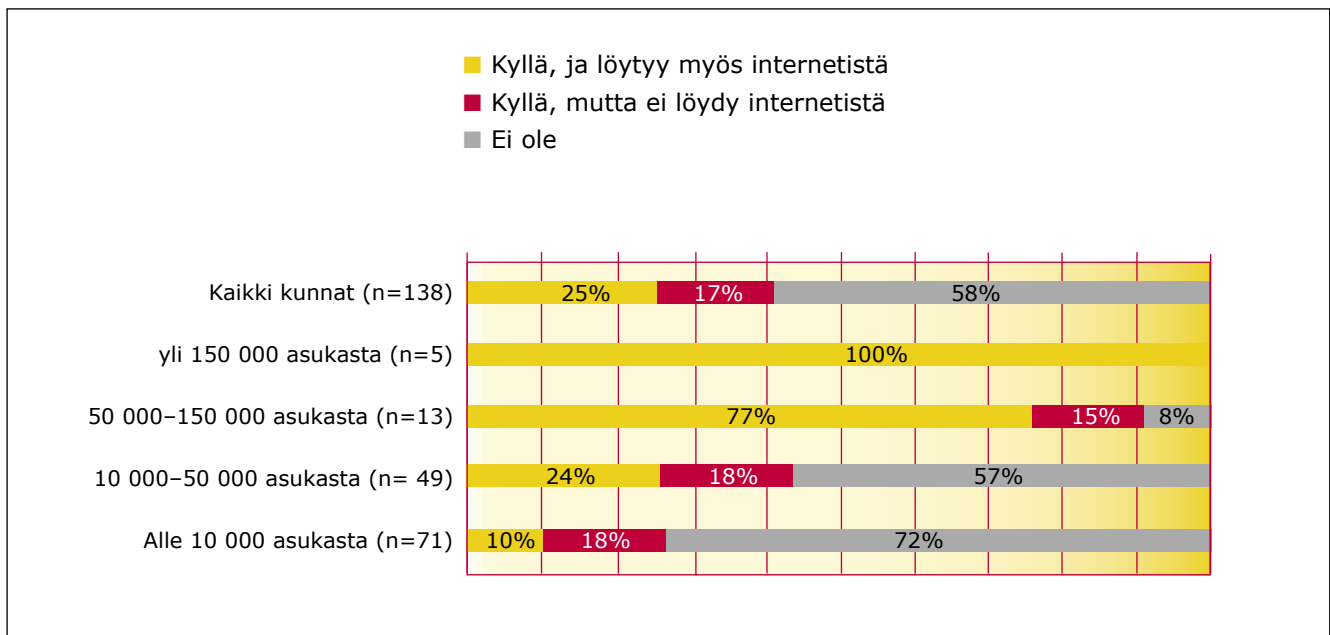
”Pyöräily on selvästi nousussa kaupungin päätöksenteossa.” (Suuri kaupunki)

”Kevyen liikenteen aseman parantaminen hyväksytty tavoitteeksi liikenneturvallisuuksuunnitelmassa ja keskustan kehittämisessä.” (Keskisuuri kaupunki)

”Vuosittainen määräraha uusien reittien rakentamiseen tai entisten kunnostamiseen.” (Pieni kunta)

4.1.3 Pyöräilykartta ja reittiopas

Kunnilta tiedusteltiin pyöräilykarttaan ja reittiopaseen liittyviä tietoja kysymyksissä numero 7–10:



Kuvio 5. Kuntajaottelu: pyöräilykartta.

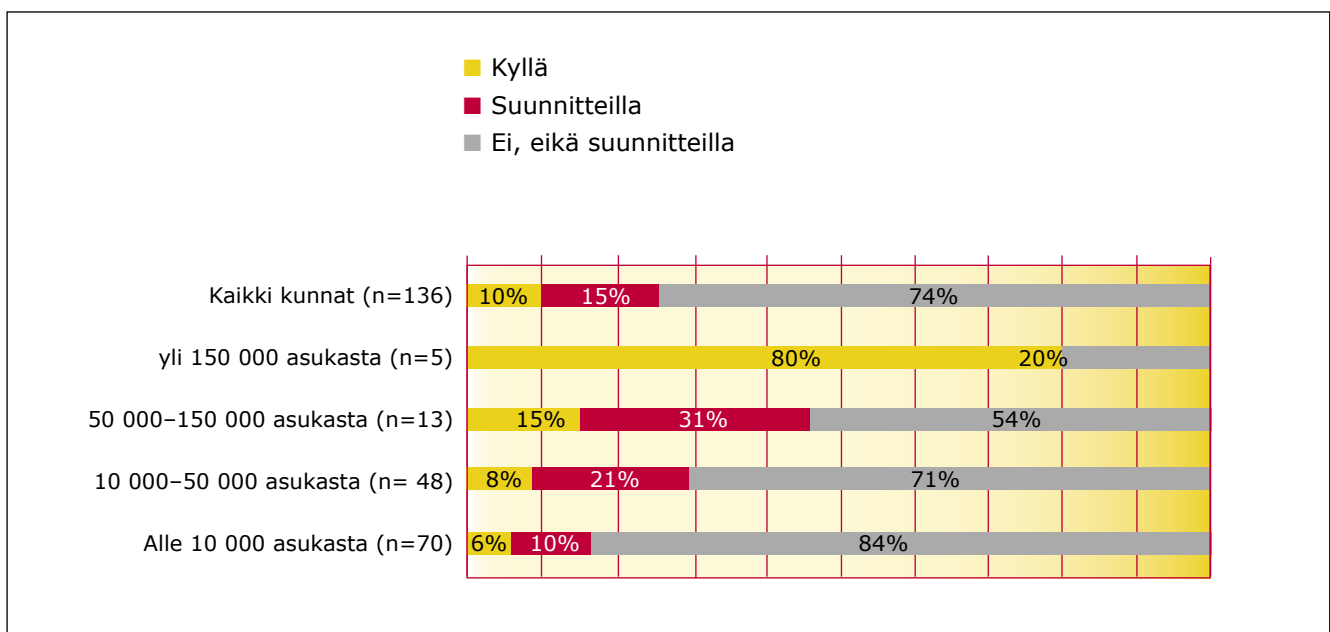
”Onko kunnallanne pyöräilykarttaa?”, ”Löytyykö pyöräilykartta internetistä?”, ”Onko kunnallanne internetissä toimiva pyöräilyn reittiopas?” ja ”Onko kunnassanne suunnitteilla pyöräilyn reittiopas?”

Yli puolet vastaajista (58 %) ilmoitti, että kunnassa ei ole pyöräilykarttaa. Mitä suurempi kunta sitä todennäköisempää oli, että kunnalla oli kartta, ja että se löytyi internetistä.

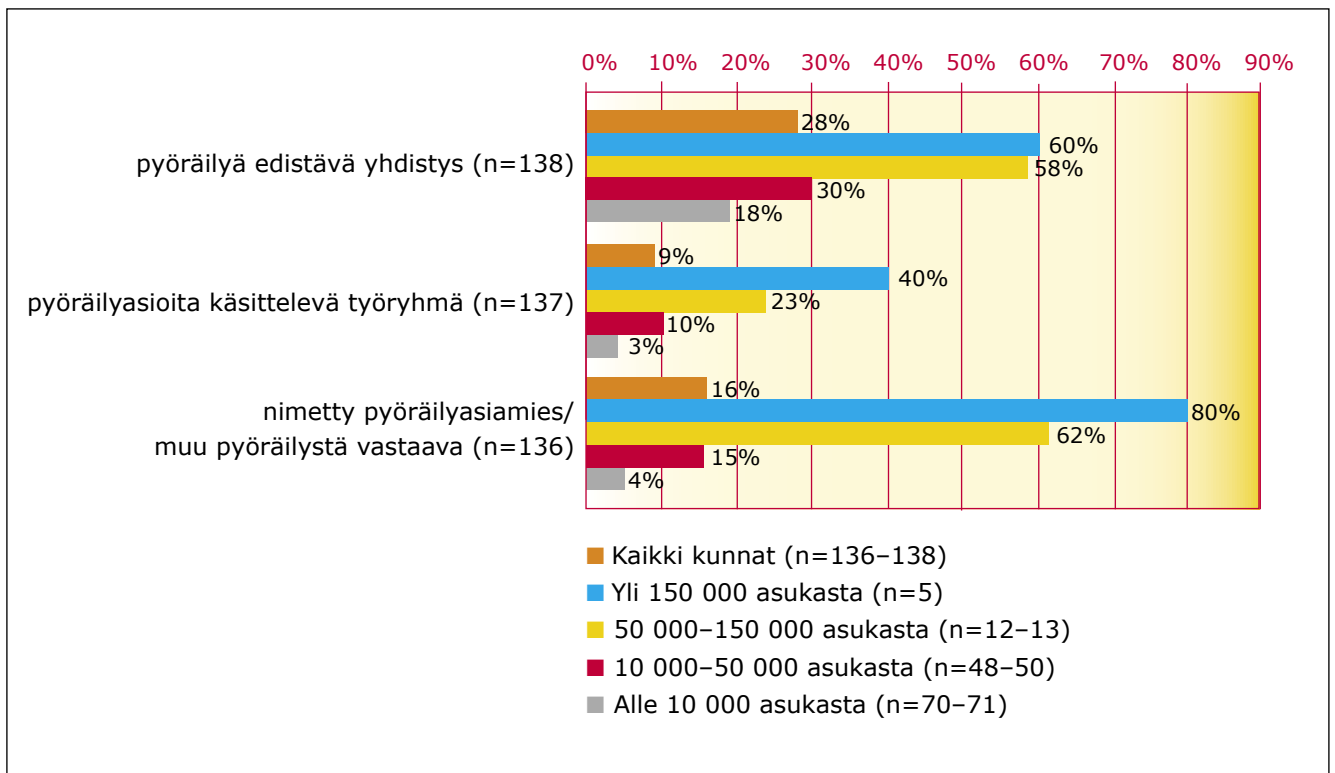
Kymmenesosalla kunnista oli reittiopas ja 15 prosenttia kunnista suunnittelee reittioppaan hankkimista.

Suurista kaupungeista neljällä viidestä oli reittiopas. Muissa kunnissa reittioppaita oli käytössä selvästi vähemmän. Lähes kolmasosa keskiuurista kaupungeista ja viidesosa pienistä kaupungeista suunniteltiin reittioppaan hankkimista.

Pyöräilykartta sekä internetissä toimiva reittiopas oli useammin niissä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma. Pyöräilykartta oli 69 prosentilla kunnista, joilla oli kehittämisohjelma ja 39 prosentilla kunnista, joilla ei ollut kehittämisohjelmaa. Kolmasosalla niistä kunnista, joilla oli pyöräilyn kehittämisohjelma, oli myös in-



Kuvio 6. Kuntajaottelu: internetissä toimiva pyöräilyn reittiopas.



Kuvio 7. Kuntajaottelu: Pyöräilyä edistävien tahojen osuudet kunnassa.

ternetissä toimiva reittiopas. Muista kunnista alle kymmenesosa ilmoitti, että niillä on internetissä toimiva reittiopas.

4.1.4 Pyöräilyä edistävät tahot

Kysymyksissä numero 11, 14, 15, 16 ja 17 kunnilta tiedusteltiin pyöräilyä edistävästä tahoista: ”Toimiiko kunnassanne nimetty pyöräilyasiamies / muu pyöräilystä vastaava?”, ”Onko kunnassanne pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä?”, ”Mitkä hallintokunnat kunnassanne käsittelevät pyöräilyasioita?”, ”Edistääkö joku yhdistys kunnassanne pyöräilyä?” ja ”Mikä yhdistys / mitkä yhdistykset edistävät pyöräilyä kunnassanne?”

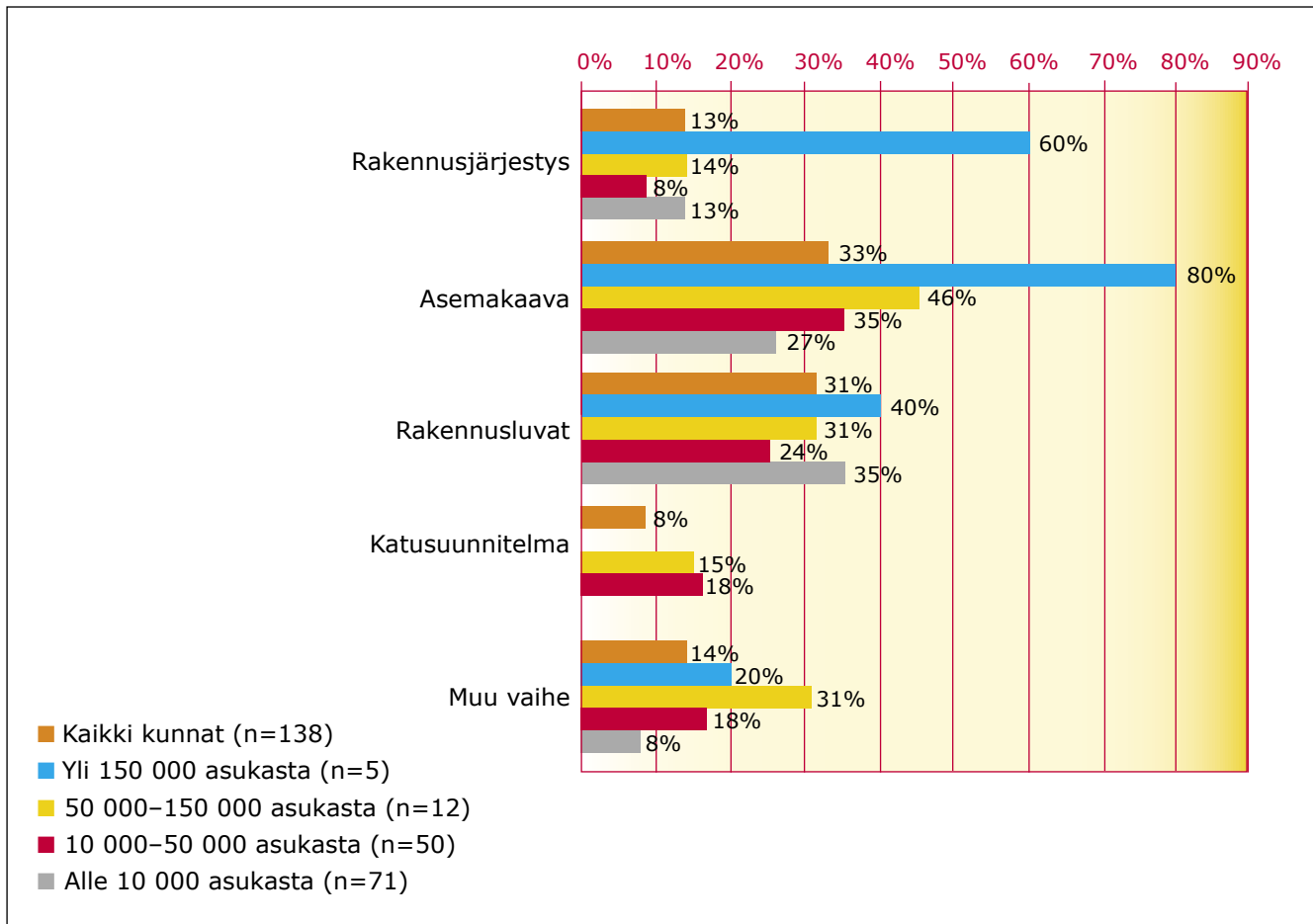
Yli neljäsosassa kunnista toimi pyöräilyä edistävä yhdistys ja alle kymmenesosassa pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä. Nimetty pyöräilyasiamies tai muu vastaava toimi 16 prosentissa kunnista. Pyöräilyä edistävät yhdistykset, työryhmät ja nimetyt pyöräilyasiamiehet olivat sitä yleisempiä mitä suurempi kunta on kyseessä.

Pyöräilyasiamies tai muu pyöräilystä vastaava sekä pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä oli useammin

niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämisohjelma. Niistä kunnista, joissa oli kehittämisohjelma, yli puolet ilmoitti, että niillä oli pyöräilyasiamies tai muu pyöräilystä vastaava ja neljäsosa, että niillä oli pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä. Vain noin kymmenesosalla niistä kunnista, joilla ei ollut kehittämisohjelmaa, oli kunnassa pyöräilyasiamies tai muu pyöräilystä vastaava sekä pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä.

Hallintokunnista selvästi eniten pyöräilyasioita käsittelevä tekninen toimi (83 kunnassa). Seuraavaksi tulivat liikunta- (23 kuntaa) ja sivistystoimi (17 kuntaa). Ympäristötoimen mainitsi 12 kuntaa. Mainintoja saivat myös seuraavat: liikenneturvallisuustyöryhmä, kaupunkisuunnittelu, koulu/opetustoimi, matkailupalvelut, rakennustoimi, katulaitos, kunnanhallitus, yhdyskuntalautakunta, kaavoitusvirasto, kaikki hallintokunnat, kulttuuritoimi, nuorisolautakunta, hallinto-kehittämiskeskus, kiinteistöliikelaitos ja maankäyttöpalvelut.

Yhdistyksistä pyöräilyasioita kunnissa edistivät yleisimmin Suomen Ladun jäsenyhdistykset sekä pyöräilyseurat. Useita mainintoja saivat myös urheiluseurat, pyöräilyä edistävät muut toimikunnat ja verkostot, ympäristösuojelua ja kestävä kehitystä edistävät tahot sekä valtakunnalliset terveyttä edistävät järjestöt.



Kuvio 8. Kuntajaottelu: polkupyörien huomioiminen suunnittelun eri vaiheissa kunnissa.

4.1.5 Polkupyörien pysäköinti

Kysymyksessä 12 vastaajilta kysyttiin ”Missä vaiheessa suunnittelua kunnassanne kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintiin?” Kolmasosa kunnista kiinnitti huomiota pysäköintiin asemakaavassa ja lähes kolmasosa rakennusluvista. Hieman yli kymmenesosa vastaajista ilmoitti kunnan kiinnittävän huomiota polkupyörien pysäköintiin muussa vaiheessa ja lähes yhtä paljon huomiota kiinnitettiin rakennusjärjestyksessä. Alle kymmenesosa kiinnitti huomiota polkupyörien pysäköintiin katusuunnitelmassa.

Suurissa kaupungeissa yleisin vaihe oli asemakaava (80 %) ja toiseksi yleisin rakennusjärjestys (60 %). Keski-suurissa kaupungeissa yleisin vaihe oli myös asemakaava (46 %), mutta seuraavina tulivat rakennusluvat ja muu vaihe (molemmat 31 %). Myös pienissä kaupungeissa polkupyörien pysäköintiin kiinnitetään yleisimmin huomiota asemakaavassa (35 %). Sen sijaan alle 10 000 asukkaan kunnissa yleisin vastausvaihtoehto oli rakennusluvat (35 %).

Muu vaihe -vastausvaihtoehdon yleisimpiä vastauksia olivat muun toiminnan ohessa / useissa vaiheissa sekä kohdesuunnittelussa. Muita vastauksia tässä kohdalla olivat keskustan kehittämissuunnitelmassa, liikenneturvallisuussuunnitelmassa, piha-aluejärjestelyissä, kunnallistekniikan suunnittelussa, linja-autopysäkkien suunnittelussa, keskustan / aluekeskusten yleisten alueiden yleis- ja rakennussuunnittelussa, kaavan suunnittelussa, rakennussuunnitteluvaiheessa, hankekohdaisesti sekä tapahtuma- ja terassiluvissa.

Kysymyksessä 13 vastaajilta pyydettiin vapaamuotoisia kommentteja pyöräpysäköinnin olosuhteista. 63 kuntaa vastasi tähän kysymykseen. Vastaukset luokiteltiin kolmeen eri luokkaan. Suurin osa vastauksista oli pyöräpysäköinnin olosuhteiden kuvailua (hyvä, neutraali ja heikko). Enemmistö vastauksista oli sävyllään neutraaleja; monessa kunnassa tilanne on ”tyydyttävä”, pyöräpysäköintipaikkoja on ”kohtuullisesti saatavilla” ja ”toistaiseksi ei ole ongelmia”. Muutama vastaaja totesi, että pyöräpysäköinnin olosuhteisiin ei ole kiinnitetty erityisesti huomiota, mutta myöskään palautetta asiasta ei ole tullut. Muutama kunta myös

totesi, että pienessä maaseutumaisessa kunnassa pyöräpysäköinti ei ole ongelma.

Seuraavaksi eniten pyöräpysäköinnin olosuhteiden kuvailu oli sävyiltään kielteistä. Näissä kommentteissa todettiin useimmiten lyhyesti, että pyöräpysäköintiä ”ei ole otettu mitenkään huomioon”, olosuhteet ovat ”melko heikot”, pyöräpysäköintipaikat ovat ”sikin sokin, sinne tänne” ja ”kehitettävää olisi”. Lisätarvetta koettiin katetuille pysäköintipaikoille, ohjaukselle sekä merkityille/yleisille pysäköintipaikoille. Lisäksi pyöräpysäköintipaikkoja tarvittaisiin lisää keskustan kävelyalueen läheisyyteen ja keskustan kortteleihin muun muassa työmatkapyöräilyyn. Myös bussipysäkkien yhteyteen tarvittaisiin lisää pyöräpysäköintipaikkoja. Lisäksi liityntäpysäköinnin kehittäminen (rahoitus/taho) vaatisi erään vastaajan mielestä selkiyttämistä. Erään vastaajan mukaan yhteistyötä kaupungin, liikkeenharjoittajien ja kiinteistöjen välillä tulisi lisätä.

Myönteisissä vastauksissa korostettiin, että kunnassa on hyvin tilaa pyörien pysäköintiin. Tilanteen koettiin olevan hyvä muun muassa ydinkeskustassa, ruutu-kaava-alueella sekä kevyen liikenteen väylien varsilla. Moni vastaaja koki, että pyöräpysäköinti on kunnossa koulujen ja kauppojen läheisyydessä. Vain yksi kunta koki, että koulukeskus ja sen ympäristö ovat pyöräpysäköinnin kannalta suurin ongelma. Eräs kunta koki, että pyöräreitit on suunniteltu kaavan suunnitteluvaiheessa hyvin kevyttä liikennettä suosien. Yksi liikennesuunnittelija vastasi, että pyöräpysäköinti on kunnassa pyörälukumäärin suhteutettuna kohtuullisen hyvä.

Toinen vastauksista esiin noussut teema liittyi pyöräpysäköinnin suunnitteluun. Monet kunnat vastasivat, että rakennushankkeiden yhteydessä huomioidaan myös pyörien pysäköintipaikat. Eräs vastaaja ilmoitti, että huomiota pyörien pysäköintiin kiinnitetään jo kaavoitusvaiheessa ja eräs toinen kunta kertoi pyörien pysäköinnin olevan kiinteistöjen vastuulla. Yhdessä kunnassa pyörien pysäköinnin suunnittelu on yritetty liittää asemakaavavaiheeseen, mutta ongelmana on päättäjien sitoutumattomuus. Erään vastaajan mukaan kunnan joissakin kaavoissa vaaditaan tiettyä määrää pysäköintipaikkoja. Yksi vastaaja kertoi pyörien pysäköinnin suunnittelun onnistuneen kävelykeskustan suunnittelussa, vaikka se yleensä unohtuu eri suunnitteluvaiheissa.

Kolmas vastauksista muodostettu teema liittyi pyöräpysäköintisuunnitelmaan tai -normiston päivitykseen. Kaksi suurta kaupunkia kertoi uuden pyöräpysäköinti-

suunnitelman valmistumisesta tai pyöräpysäköintinormiston valmistumisesta lähiaikoina.

”Pysäköintinormiston päivityksen yhteydessä on tavoitteena saada polkupyöräpysäköinti mukaan normistoon.” (Suuri kaupunki)

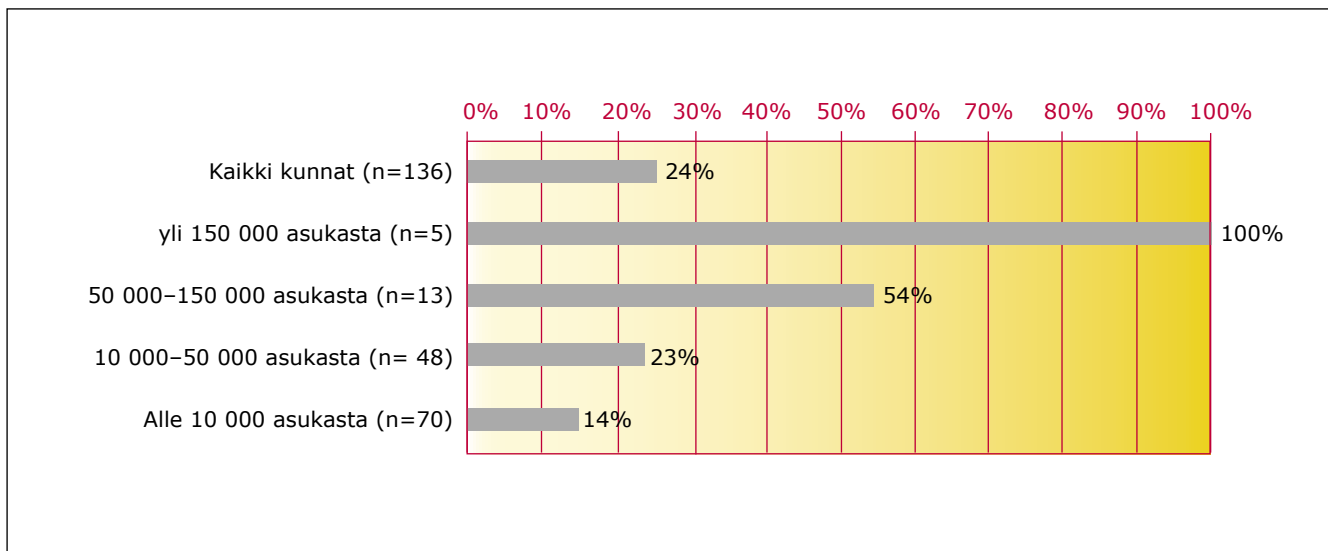
”Pyöräpysäköinnin järjestämistä on yritetty liittää asemakaavavaiheeseen, mutta vielä se ei ole päättäjien toimesta mennyt läpi. Pyöräpysäköinnin järjestämiseksi keskustalualueelle on tehty omia suunnitelmia, viimeksi 2008.” (Keskisuuri kaupunki)

”Polkupyörien pysäköinti on puutteellisesti huomioitu ja häittää useassa paikassa muuta liikennettä/tilojen käyttöä.” (Pieni kunta)

”Ottaen huomioon kunnan maaseutumainen rakenne, ei ole koettu tarpeelliseksi erillisten pyöräpysäköintialueiden suunnittelua ja rakentamista koulukeskusta lukuun ottamatta.” (Pieni kunta)

4.1.6 Yhteenveto osiosta pyöräilyn kehittäminen

- Kymmenesosalla vastanneista kunnista oli pyöräilyn kehittämisohjelma. Mitä suurempi kunta oli kyseessä, sitä todennäköisempää oli, että kunnalla oli kehittämisohjelma.
- 5 prosenttia kehittämisohjelmista oli kunnan omia ohjelmia ja 6 prosenttia osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- Suurista kaupungeista 80 prosentilla oli kehittämisohjelma. Niistä kolme neljästä oli kunnan omia ohjelmia ja yksi osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- Joka viidennessä kunnassa on tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana.
- Pyöräilyn edistäminen poliittisten päätösten avulla on selvästi yleisintä suurissa kaupungeissa ja harvinaisinta pienissä alle 10 000 asukkaan kunnissa.
- Niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämisohjelma, tehtiin yleisemmin poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi.
- Poliittiset päätökset liittyivät yleisimmin uusien pyöräteiden tai kevyen liikenteen väylien rakentami-



Kuvio 9. Kuntajaottelu: kulkumuoto-osuuden selvittäminen.

- seen ja kunnossapitoon sekä väylaverkoston kehittämiseen. Kaupungin päätöksentekijöiden myönteinen asenne koettiin erittäin tärkeäksi.
- 42 prosentilla kunnista oli pyöräilykartta. Mitä suurempi kunta oli kyseessä, sitä todennäköisempää oli, että kunnalla oli pyöräilykartta ja että se löytyi internetistä.
 - Kymmenesosalla kunnista oli reittiopas ja 15 prosenttia kunnista suunnittelee reittioppaan hankkimista.
 - Niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämissuunnitelma, oli todennäköisimmin pyöräilykartta ja internetissä toimiva reittiopas.
 - Pyöräilyä edistävät yhdistykset (28 % kunnista), työryhmät (9 % kunnista) ja nimetyt pyöräilyasiamiehet (16 % kunnista) ovat sitä yleisempiä, mitä suurempi kunta oli kyseessä.
 - Niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämissuunnitelma, oli todennäköisemmin pyöräilyasiamies tai muu pyöräilystä vastaava sekä pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä.
 - Kuntien hallintokunnista selvästi yleisimmin pyöräilyasioita käsittelevät tekniset toimet.
 - Suurissa, keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa kiinnitettiin yleisemmin huomiota polkupyöräpysäköintiin asemakaavassa. Alle 10 000 asukkaan kunnissa yleisin vaihe oli rakennusluvat.
 - Pyöräpysäköintiin oli panostettu eniten ydinkeskustassa, ruutukaava-alueella ja kevyen liikenteen teiden varsilla sekä koulujen ja kauppojen läheisyydessä.
 - Lisätarvetta pyöräpysäköintipaikoille koettiin olevan keskustan kävelyalueen läheisyydessä, keskustan kortteleissa sekä bussipysäkeillä.

- Monissa kunnissa kiinnitetään huomiota pyöräpysäköintiin rakennushankkeiden yhteydessä tai kaavoituksen eri vaiheissa.
- Kahdessa suuressa kaupungissa pyöräpysäköinti on osa laajempaa suunnitelmaa tai normistoa.

4.2 Pyöräilyn asema

Pyöräilyn asema kunnassa -osiossa kysyttiin kuntien pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja siihen liittyviä muita kysymyksiä. Muut osion kysymykset liittyivät pyöräilyn määrään ja seurantaan.

4.2.1 Pyöräilyn kulkumuoto-osuus

Kysymyksessä 18 kunnilta kysyttiin ”Onko pyöräilyn kulkumuoto-osuutta selvitetty kunnassanne (löytyy yleensä liikennejärjestelmäsunnitelmasta)?” Noin neljäsosassa kaikista kunnista oli selvitetty pyöräilyn kulkumuoto-osuus. Kaikki suuret kaupungit ilmoittivat selvittäneensä pyöräilyn kulkumuoto-osuuden. Pienemmissä kunnissa oli harvemmin selvitetty kulkumuoto-osuutta. Tässä kysymyksessä nousi esiin selkeä ero, kun tarkasteltiin keskisuuria kaupungeja kahtena ryhmänä. 80 000–150 000 asukkaan kunnissa (n=6) 83 prosenttia oli selvittänyt pyöräilyn kulkumuoto-osuuden. 50 000–80 000 asukkaan kunnista (n=7) sen sijaan vain alle kolmasosa (29 %) oli selvittänyt kulkumuoto-osuuden. Pienistä kaupungeista kulkumuoto-osuuden tiesi alle neljäsosa (23 %) ja pienistä kunnista 14 prosenttia. Kulkumuoto-osuus ilmoitettiin yleisimmin

kunnissa, jotka sijaitsevat Etelä- ja Länsi-Suomessa. Itä-Suomen, Oulun läänin ja Lapin kunnat ilmoittivat harvemmin pyöräilyn kulkumuoto-osuuden.

Pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli selvitetty useammin kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämisohjelma. Niissä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma, kolme neljästä kunnasta oli selvittänyt kulkumuoto-osuuden. Kulkumuoto-osuuden oli selvittänyt alle viidesosa niistä kunnista, joilla ei ollut pyöräilyn kehittämisohjelmaa.

Kysymyksessä numero 19 tiedusteltiin ”Kuinka monta prosenttia (%) kulkumuoto-osuus oli viimeisimmässä selvityksessä?” Kysymykseen vastasi 20 kuntaa, joista suuria kaupunkeja oli 5, keskisuuria kaupunkeja 6, pieniä kaupunkeja 6 ja pieniä kuntia 3. Ilmoitetut kulkumuoto-osuudet vaihtelivat paljon riippuen kunnasta ja kulkumuoto-osuuden laskentatavasta. Suurin ilmoitettu kulkumuoto-osuus oli Joensuussa, Rovaniemellä

ja Oulunsalossa (30 %). Alle 10 prosenttia kulkumuoto-osuudekseen ilmoittivat Helsinki, Espoo, Tampere, Vantaa, Lahti, Säkyä ja Rautjärvi. Porvoo, Imatra ja Lempäälä ilmoittivat pyöräilyn kulkumuoto-osuudeksi 10 prosenttia. Hieman yli 10 prosenttia ilmoittivat Turku, Jyväskylä, Tuusula, Hyvinkää ja Kaarina. Noin 20 prosenttia ilmoittivat pyöräilyn kulkumuoto-osuudeksi Oulu ja Pori.

Kysymyksissä numero 20 ja 21 kysyttiin ”Minä vuonna kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?” ja ”Minä ajankohtana vuotta kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?” Suurin osa kunnista oli selvittänyt kulkumuoto-osuuden vuosina 2008 ja 2009. Selvityksiä oli tehty myös vuosina 1999–2001, 2005–2007 ja eräs kunta vuonna 1991. Yleisimmin pyöräilyn kulkumuoto-osuus oli selvitty syksyllä. Muutamissa kunnissa selvitys oli tehty kesällä tai keväällä.

Taulukko 2. Kuntien pyöräilyn kulkumuoto-osuudet, selvitysvuosi ja vuodenaika.

Kunta	Pyöräilyn kulkumuoto-osuus	Selvitysvuosi	Vuodenaika
Espoo	7 %	2005	
Helsinki	7 %	2008	syksy
Hyvinkää	13 %	2008	syksy
Imatra	10 %	2001	kesä
Joensuu	30 %	2006	kevät
Jyväskylä	13 %	2009	syksy
Kaarina	12 %	1999	syksy
Lahti	7 %	2005	
Lempäälä	10 %	2009	kesä
Oulu	21 %	2009	syksy
Oulunsalo	30 %	2009	syksy
Pori	20 %	2001	kevät
Porvoo	10 %	2007	syksy
Rautjärvi	5 %	2000	kesä
Rovaniemi	30 %	1991	kesä
Säkyä	5 %	2000	kevät
Tampere	8 %	2005	
Turku	11 %	2008	syksy
Tuusula	12 %	2008	syksy
Vantaa	8 %	2008	syksy

4.2.2 Pyöräilyn seuranta

Kysymyksessä numero 22 kysyttiin ”Seurataanko kunnassanne pyöräilyn määrää?” Alle viidesosa (19 %) kaikista kunnista seurasi pyöräilyn määrää. Suurista kaupungeista pyöräilyn määrää seurasi neljä viidestä. Myös tässä kohtaa keskisuurten kaupunkien tarkastelu kahdessa osassa nosti esiin mielenkiintoisen tuloksen. 80 000–150 000 asukkaan kunnissa (n=6) 83 prosenttia seurasi pyöräilyn määrää. 50 000–80 000 asukkaan kunnissa (n=7) yksikään kunta ei ilmoittanut seuraavansa pyöräilyn määrää. Pienistä kaupungeista 16 prosenttia ja pienistä kunnista 13 prosenttia ilmoitti seuraavansa pyöräilyn määrää.

Pyöräilyn määrää seurattiin useammin kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämisohjelma. Niissä kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämisohjelma 44 prosenttia keräsi palautetta pyöräilyn olosuhteista. Palautetta keräsi 16 prosenttia niistä kunnista, joilla ei ollut pyöräilyn kehittämisohjelmaa.

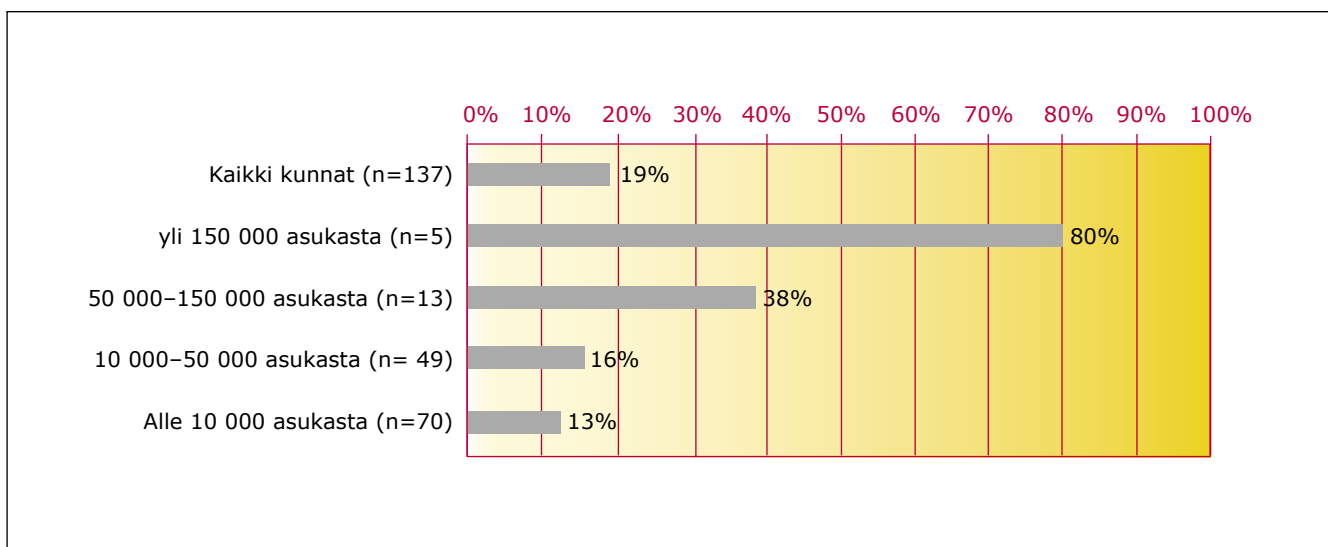
Seuraava kysymys (numero 23) esitettiin vain kunnille, jotka ilmoittivat seuraavansa pyöräilyn määrää: ”Millä eri tavoin pyöräilyn määrää seurataan?” Vastausvaihtoehtoiksi annettiin pistelaskennat käsin, pistelaskennat koneellisesti, laajemmat liikennetutkimukset ja jollain muulla tavalla, miten?

Pistelaskennat käsin oli yleisin tapa seurata pyöräilyn määrää (54 % kunnista, joissa seurattiin pyöräilyn määrää). Suurista ja keskisuurista kaupungeista kaikki ilmoittivat käyttävänsä pistelaskentaa käsin. Vähiten

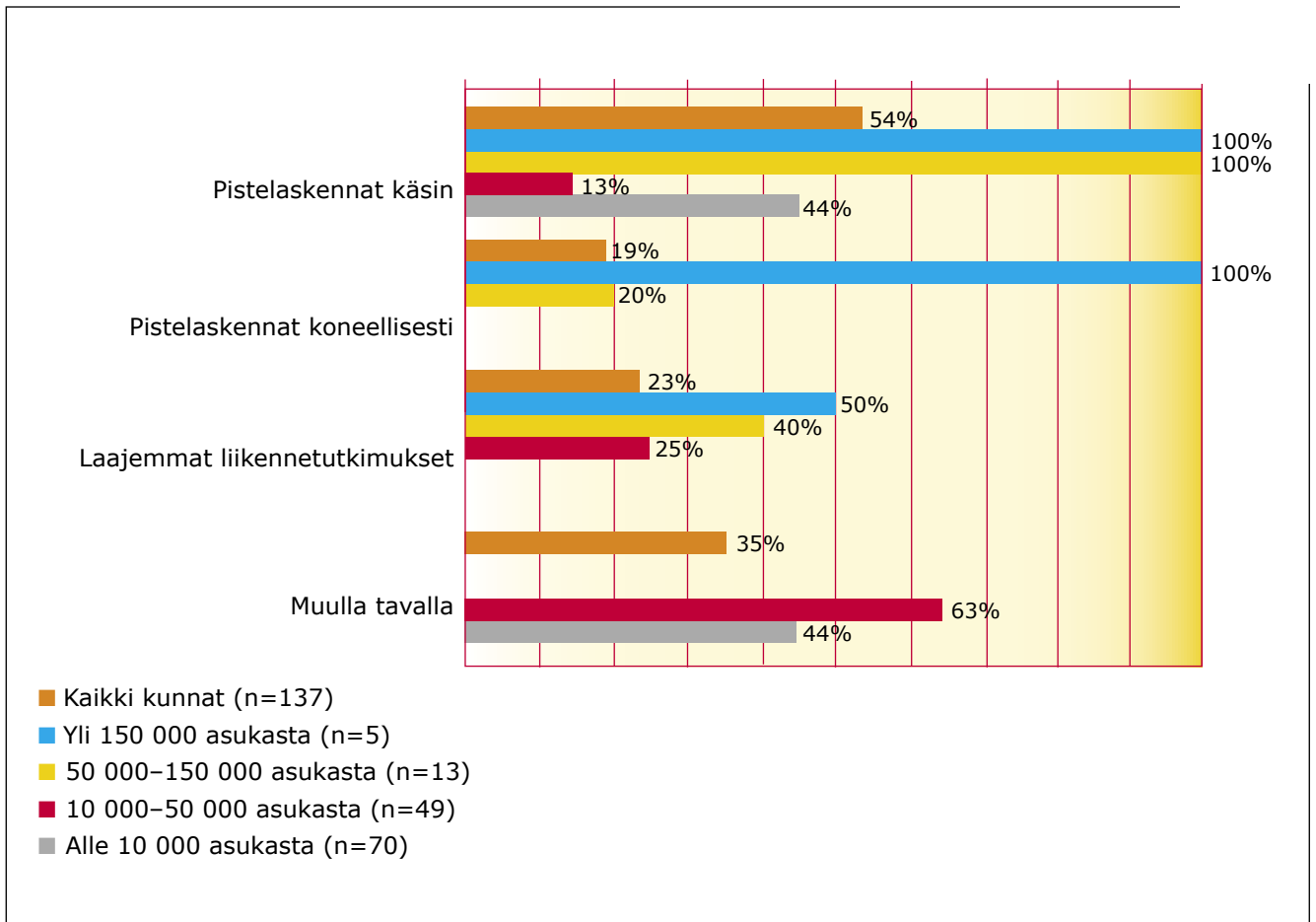
sitä käytettiin pienissä kaupungeissa (13 %). Hieman alle puolet pienistä kunnistakin käytti pistelaskentaa käsin seurattaessaan pyöräilyn määrää. Pistelaskentaa koneellisesti käytettiin vain suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa. Kaikki suuret kaupungit ilmoittivat käyttävänsä koneellista pistelaskentaa. Myös laajemmat liikennetutkimukset olivat käytössä yleisimmin suurissa (50 %) ja keskisuurissa (40 %) kaupungeissa. Yli kolmasosa kunnista vastasi seuraavansa pyöräilyn määrää muulla tavoin. Näistä kunnista kaikki olivat pieniä kaupunkeja ja kuntia. Muista tavoista yleisimmin mainittiin pyöräilykampanjat, joiden aikana tehdyt pyöräilymerkinnät lasketaan. Eräs kunta vastasi seuraavansa pyöräilyn määrää tieliikennelauttojen tilastoista.

Kysymyksessä numero 24 kunnilta kysyttiin ”Onko kunnassanne meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita?” Alle kymmenesosa vastasi tähän kysymykseen myöntävästi. Eniten kehittämishankkeita oli meneillään keskisuurissa kaupungeissa (38 %) ja vähiten pienissä kunnissa (3 %).

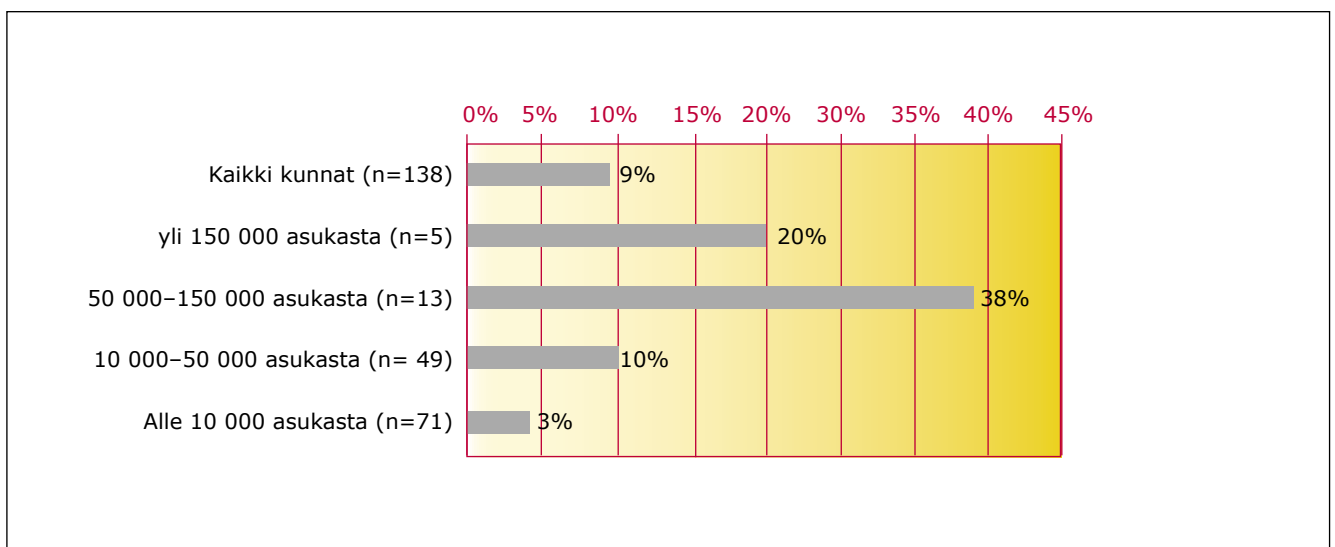
Kysymyksessä numero 25 niiltä kunnilta, joilla oli meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita, kysyttiin ”Minkälaisia pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita, kerro tarkemmin?” Kysymykseen vastasi 13 kuntaa. Muutamissa kaupungeissa oli suunnitteilla ottaa käyttöön uusia laskentalaitteita. Eräs kaupunki ilmoitti laskentalaitteen olevan koneellinen, muut eivät olleet vielä valinneet käytettävää tekniikkaa. Osa kaupungeista oli mukana hankkeissa, joissa selvitetään pyöräilyn määrää tai jonka



Kuvio 10. Kuntajaottelu: Pyöräilyn määrän seuraaminen.



Kuvio 11. Kuntajaottelu: Pyöräilyn määrän seuraamisen tavat.



Kuvio 12. Pyöräilyn seurantaan liittyvät kehittämishankkeet kunnissa.

Pienet kaupungit = 10 000–50 000 • Pienet kunnat = alle 10 000 asukasta

tavoitteena oli etsiä seurantaan sopivaa työvälinettä. Joidenkin kaupunkien kevyen liikenteen strategioissa tai suunnitelmissa oli myös mainittu tavoitteeksi seurantajärjestelmän kehittäminen. Eräs kaupunki mainitsi tässä kohtaa olevansa mukana laajemmassa alueen liikennetutkimuksessa.

4.2.3 Pyöräilyn määrän kehittyminen

Kysymyksessä 26 kunnilta kysyttiin ”Miten pyöräilyn määrä on kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana?” Vastausvaihtoehdoiksi annettiin lisääntynyt, pysynyt ennallaan, vähentynyt ja en osaa sanoa. Vaihtoehdoissa lisääntynyt ja vähentynyt vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka monta prosenttia muutosta on tapahtunut. Kuviossa 13 nähdään vastausten jakautuminen kuntakoon mukaan. Kuvioista on jätetty kokonaan pois en osaa sanoa -vastaukset.

Vastaajista 41 prosenttia ilmoitti pyöräilyn määrän lisääntyneen kunnassa viimeisen 10 vuoden aikana. Erikoisten kuntien välillä ei ollut tässä kohtaa suuria eroja. Hieman yli puolet vastaajista arvioi pyöräilyn määrän pysyneen ennallaan. Erityisesti keskisuurten kaupunkien ja pienten kuntien vastaajat arvioivat pyöräilyn määrän pysyneen samalla tasolla viimeiset 10 vuotta. Vain murto-osa (5 %) vastaajista arvioi pyöräilyn määrän vähentyneen. Yllättävää oli, että jopa yli neljännes keskisuurien kaupunkien vastaajista koki pyöräilyn määrän vähentyneen. Suurista kaupungeista ei yksikään vastaaja arvioinut määrän vähentyneen

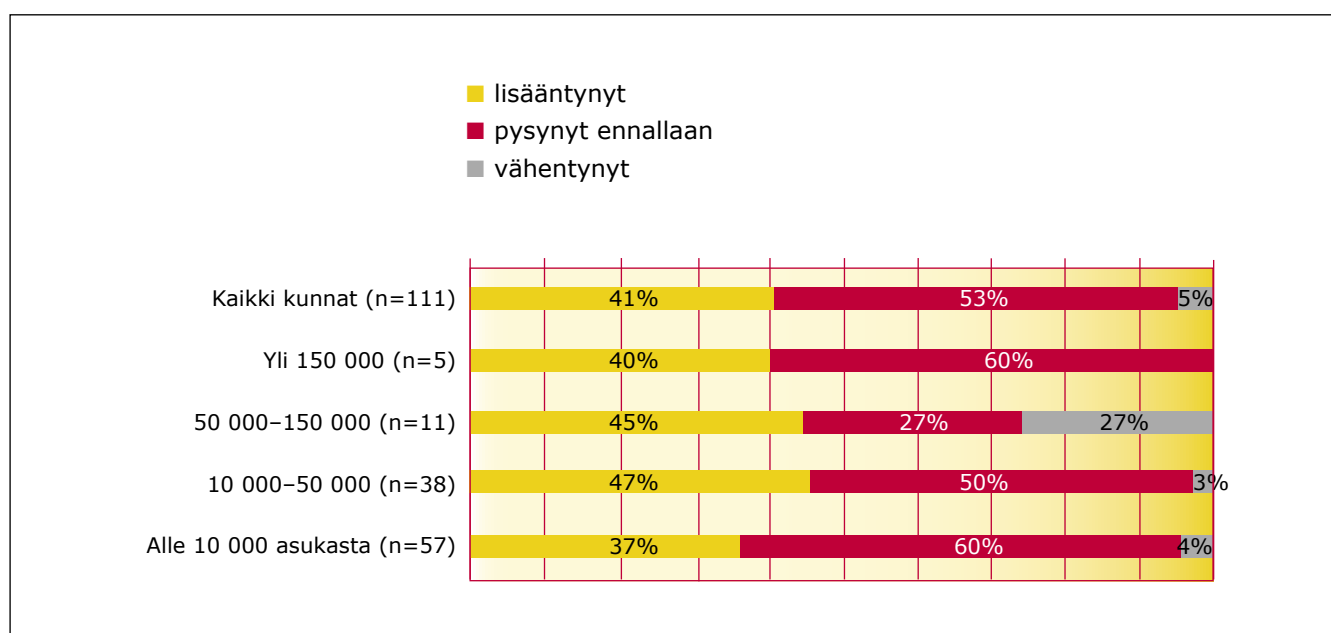
ja pienistä kaupungeista ja kunnista vain muutama prosentti vastaajista koki näin.

Alueryhmittäin jaoteltuna eniten pyöräilyn määrän koettiin lisääntyneen Länsi-Suomessa ja Oulun läänin alueella. Pyöräilyn määrän koettiin pysyneen samana yleisimmin Lapissa, Etelä-Suomessa ja Itä-Suomessa. Pieni osa Etelä-Suomen, Länsi-Suomen ja Itä-Suomen kunnista koki pyöräilyn määrän vähentyneen. Oulun läänin alueella ja Lapissa yksikään vastanneista kunnista ei kokenut pyöräilyn määrän vähentyneen.

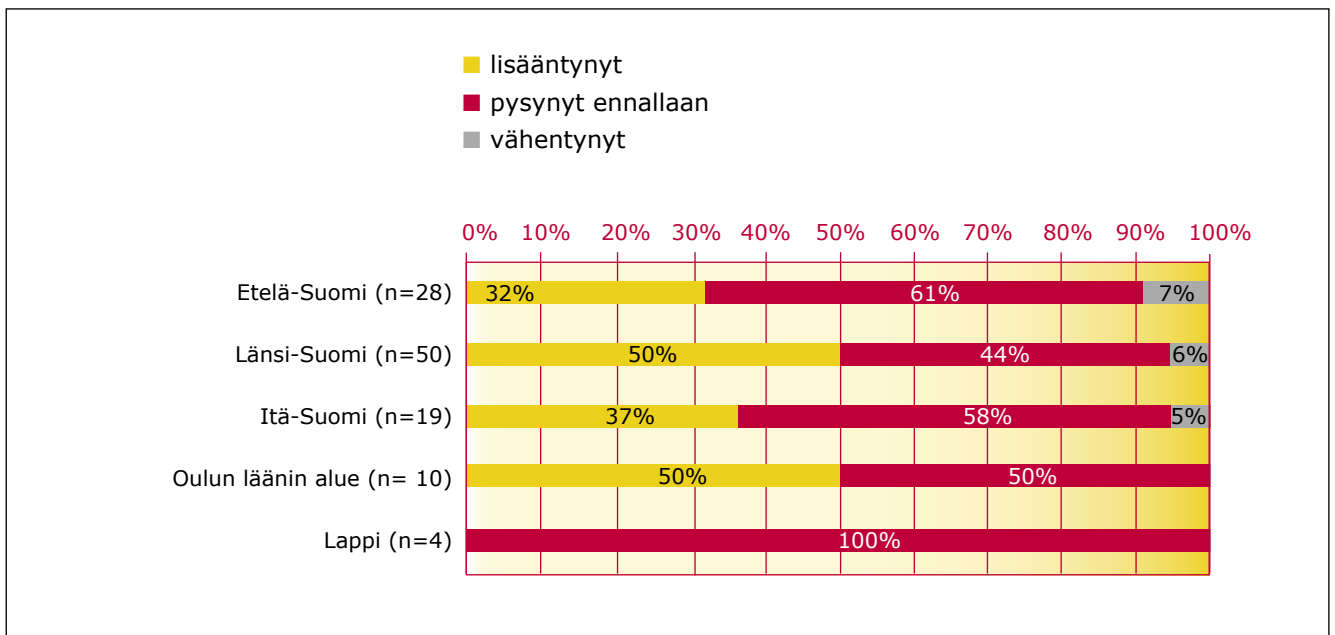
4.2.4 Palautteen kerääminen

Kysymyksessä numero 27 vastaajilta kysyttiin ”Kerätäänkö pyöräteiden/pyöräreittien olosuhteista/toimivuudesta palautetta?” Noin kolmasosa vastasi tähän kysymykseen myönteisesti. Eniten myönteisiä vastauksia antoivat suuret kaupungit (80 %). Tässä kohtaa oli hyödyllistä tarkastella keskisuuria kaupungeja kahdessa luokassa. 80 000–150 000 asukkaan kunnissa (n=6) vain kolmasosa ilmoitti keräävänsä palautetta. 50 000–80 000 asukkaan kunnat (n=7) keräsivät yleisimmin palautetta (86 %) verrattuna muihin kuntaluokkiin. Puolet pienistä kaupungeista ilmoitti keräävänsä palautetta pyöräteiden/pyöräreittien olosuhteista/toimivuudesta. Pienistä kunnista vain kymmenesosa keräsi palautetta.

Pyöräilyn olosuhteista kerätään palautetta useammin kunnissa, joissa oli pyöräilyn kehittämissuunnitelma. Niis-



Kuvio 13. Pyöräilyn määrän kehittyminen viimeisen 10 vuoden aikana.



Kuvio 14. Pyöräilyn määrän kehittyminen alueittain viimeisen 10 vuoden aikana.

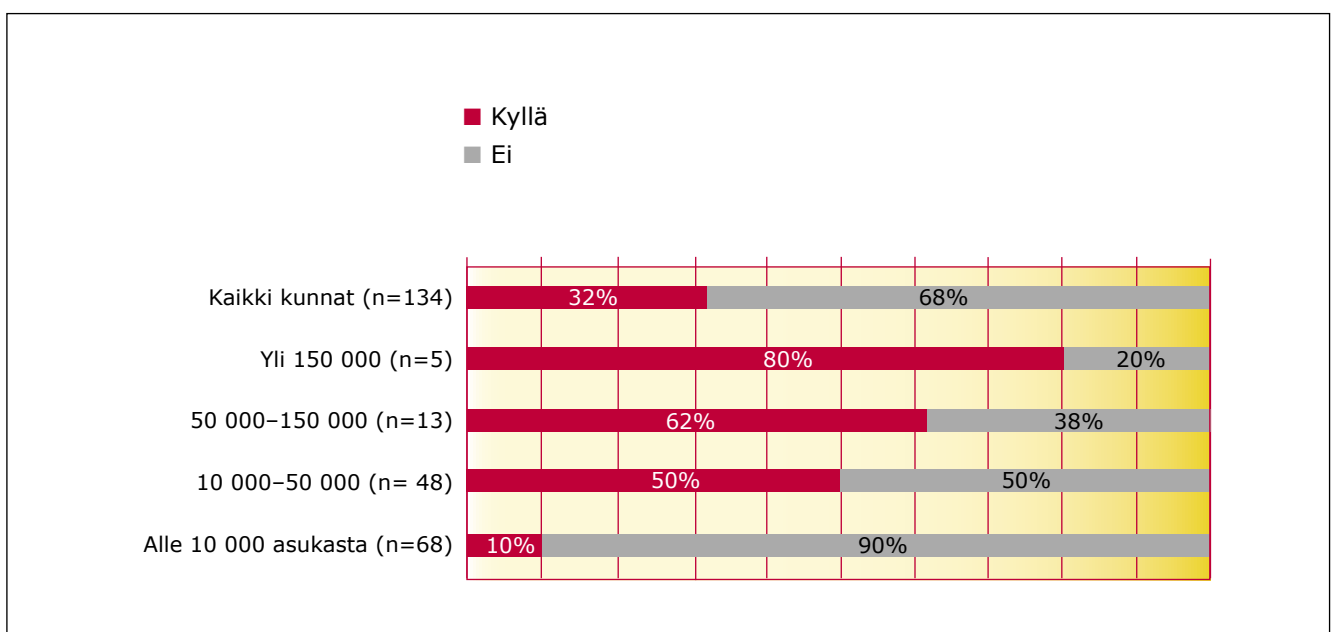
sä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma, yli kaksi kolmasosaa (69 %) keräsi palautetta pyöräteiden olosuhteista. Niissä kunnissa, joissa ei ollut kehittämisohjelmaa, noin neljäsosa keräsi palautetta.

Kysymyksessä 28 kysyttiin tarkemmin ”Miten pyöräilyreittien olosuhteista/toimivuudesta kerätään palautetta?” Kysymykseen vastasi 41 kuntaa. Selvästi yleisimmät vastaukset olivat palautteen antaminen palautejärjestelmän kautta (esimerkiksi internetissä ole-

va palautelomake), käyttäjien suorat yhteydenotot joko sähköpostilla tai puhelimella sekä erilaiset kyselytutkimukset ja muut tutkimukset.

4.2.5 Yhteenveto osiosta pyöräilyn asema

- Noin neljäsosassa vastanneista kunnista oli selvitetty pyöräilyn kulkumuoto-osuus.



Kuvio 15. Palautteen kerääminen pyöräilyreittien olosuhteista/toimivuudesta.

- Kulkumuoto-osuus ilmoitettiin yleisimmin kunnissa, jotka sijaitsevat Etelä- ja Länsi-Suomessa.
- Kaikki suuret kaupungit olivat selvittäneet kulkumuoto-osuuden. Keskisuuria kaupunkeja tarkasteltiin tässä kohtaa kahtena luokkana. 80 000–150 000 asukkaan kaupungeista (n=6) 83 prosenttia oli selvittänyt kulkumuoto-osuuden. 50 000–80 000 asukkaan kaupunkien osuus oli tässä kohtaa 29 prosenttia.
- Pyöräilyn kulumuoto-osuus oli yleisimmin selvitetty kunnissa, joissa on pyöräilyn kehittämissuunnitelma.
- Ilmoitetut kuntien pyöräilyn kulkumuoto-osuudet vaihtelivat 5–30 prosenttiin.
- Alle viidesosa vastanneista kunnista seurasi pyöräilyn määrää. Suurista kaupungeista neljä viidestä seurasi pyöräilyn määrää.
- Keskisuurten kaupunkien välillä syntyi suuria eroja kysyttäessä pyöräilyn määrän seurannasta. 80 000–150 000 asukkaan kunnat (n=6) seurasivat pyöräilyn määrää muita kuntaluokkia yleisemmin (83 %), mutta 50 000–80 000 asukkaan kunnat (n=7) eivät ollenkaan.
- Pistelaskenta käsin oli yleisin tapa seurata pyöräilyn määrää (54 %).
- Suurista ja keskisuurista kaupungeista kaikki käyttivät pistelaskentaa käsin. Kaikki suuret kaupungit käyttivät myös koneellista pistelaskentaa.
- Pienet kaupungit ja pienet kunnat seurasivat pyöräilyn määrää yleisimmin pyöräilykampanjoiden aikana kerätyillä pyöräilymerkinnöillä.
- Alle kymmenesosa kunnissa oli meneillään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita. Eniten pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita oli meneillään keskisuurissa kaupungeissa (38 %).
- Kunnista 41 prosenttia ilmoitti pyöräilyn määrän lisääntyneen viimeisen 10 vuoden aikana. Suurin osa (53 %) koki pyöräilyn määrän säilyneen ennallaan.
- Vain 5 prosenttia kunnista koki pyöräilyn määrän vähentyneen. Jopa yli neljännes keskisuurista kaupungeista koki pyöräilyn määrän vähentyneen.
- Yleisimmin pyöräilyn määrän koettiin lisääntyneen Länsi-Suomessa ja Oulun läänin alueella.
- Suurin osa kunnista (68 %) ei kerännyt pyöräiteiden olosuhteista palautetta. Tässä kohtaa keskisuurten kaupunkien väliltä löydettiin eroja. 80 000–150 000 asukkaan kunnissa (n=6) vain kolmasosa keräsi palautetta. Vastaava osuus 50 000–80 000 asukkaan kunnista (n=7) oli 86 prosenttia, joka oli suhteessa enemmän kuin muissa kuntaluokissa.
- Mikäli kunnassa oli pyöräilyn kehittämissuunnitelma, oli todennäköisempää, että pyöräiteiden olosuhteista kerättiin palautetta.
- Yleisimmin palautetta saatiin yleisen palautejärjestelmän ja suorien yhteydenottojen kautta.

4.3 Pyöräilyyn liittyvät väittämät

Kysymyksessä numero 29 kuntia pyydettiin vastaamaan kahdeksaan pyöräilyyn liittyvään väittämään. Asteikko oli 1–5 (1=Täysin eri mieltä, 2=Jokseenkin eri mieltä, 3 =Ei samaa eikä eri mieltä, 4=Jokseenkin samaa mieltä, 5=Täysin samaa mieltä).

Väittämiä tarkasteltiin erikseen yhdistäen luokat Täysin samaa mieltä ja Jokseenkin samaa mieltä luokaksi Samaa mieltä sekä luokat Täysin eri mieltä ja Jokseenkin eri mieltä luokaksi Eri mieltä.

4.3.1 Väittämä 1

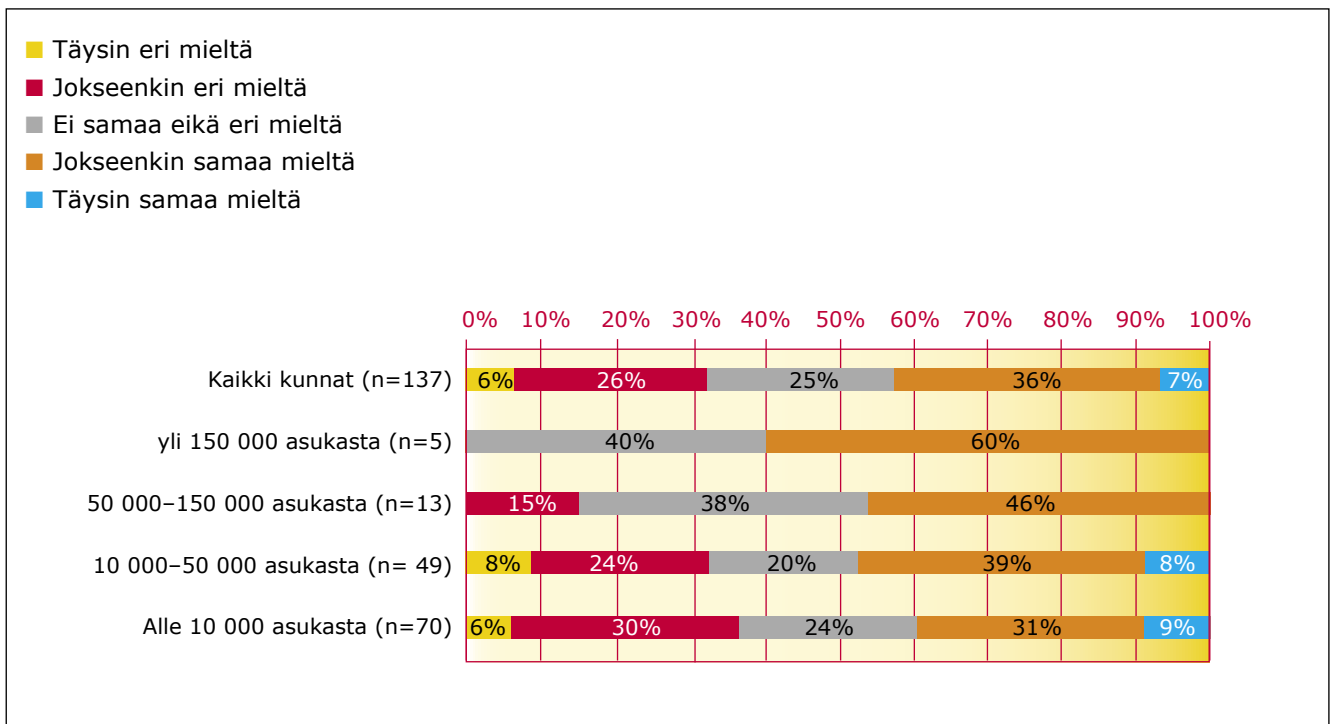
Vastaajista 43 prosenttia oli samaa mieltä väittämän ”pyöräiteiden viitoitus ja opasteet ovat kunnassa hyvässä kunnossa”. Noin kolmasosa oli eri mieltä ja neljäsosa ei ottanut kantaa. Suurten kaupunkien vastaajat olivat yleisimmin samaa mieltä (60 %) väittämän kanssa. Yksikään niistä ei ollut eri mieltä. Vastaajat pienissä kaupungeissa sekä pienissä kunnissa olivat yleisimmin eri mieltä väittämän kanssa.

4.3.2 Väittämä 2

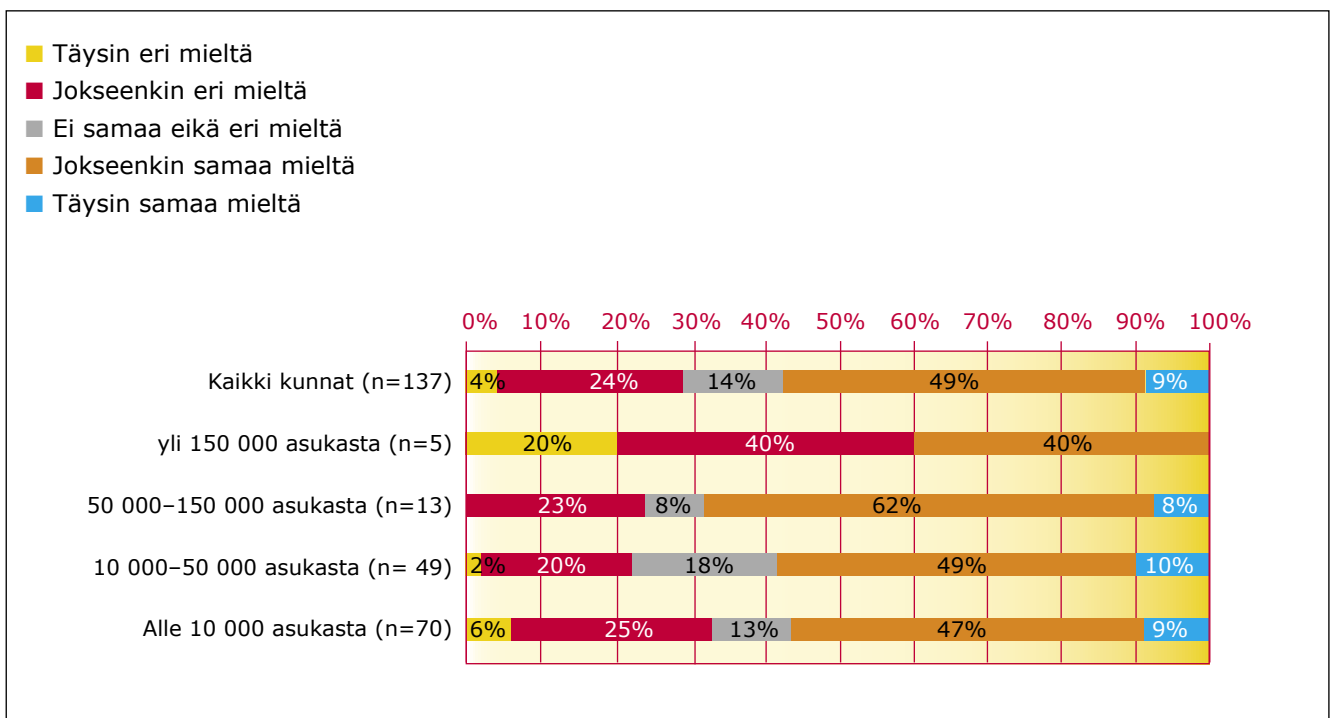
Yli puolet vastaajista oli samaa mieltä väittämän ”pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla” kanssa. Vastaajien oli helppo ottaa kantaa, sillä vain 14 prosenttia ei osannut sanoa mielipidettään. Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat keskisuurten kaupunkien vastaajat (70 %) ja eri mieltä suurten kaupunkien vastaajat (60 %). Kaikki suurten kaupunkien vastaajat ottivat kantaa väittämään (samaa mieltä tai eri mieltä).

4.3.3 Väittämä 3

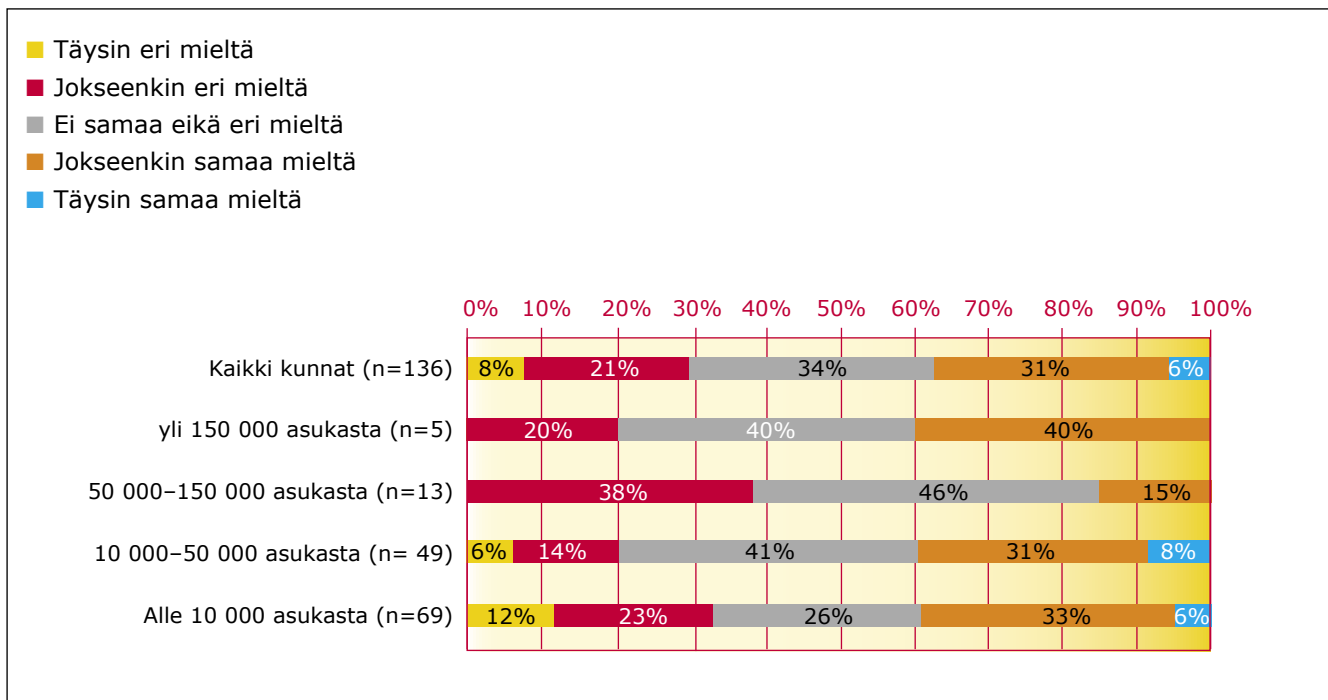
Kolmasosa vastaajista ei osannut ilmaista kantaansa väittämään ”pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa”. Samaa mieltä väittämän kanssa oli 37 prosenttia vastaajista. Suurten ja pienten kaupunkien sekä pienten kuntien vastaajat olivat yleisimmin väittämän kanssa samaa mieltä. Yleisimmin eri mieltä väittämän kanssa olivat keskisuurten kaupunkien vastaajat (38 %). Lähes puolet keskisuurten kaupunkien vastaajista ei ottanut kantaa tähän väitteeseen.



Kuvio 16. Väittämä 1: "Pyöräteiden viitoitus ja opasteet ovat kunnassanne hyvässä kunnossa".



Kuvio 17. Väittämä 2: "Pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla".



Kuvio 18. Väittämä 3: ”Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa”.

4.3.4 Väittämä 4

Yli neljäsosa kunnista ei osannut vastata väittämään ”kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan”. Samaa mieltä väittämän kanssa oli 38 prosenttia vastaajista. Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat keskisuurten kaupunkien vastaajat (77 %). Eri mieltä väittämän kanssa olivat yleisimmin pienten kaupunkien vastaajat (39 %) ja pienten kuntien vastaajat (36 %). Jopa 40 prosenttia suurten kaupunkien vastaajista ei ottanut kantaa väittämään. Väittämän kanssa samaa mieltä olivat yleisimmin vastaajat kunnissa, joissa oli kiinnitetty huomiota pyöräpysäköintiin asemakaavassa, rakennusluvissa tai katusuunnittelussa.

4.3.5 Väittämä 5

Kaikista väittämistä yleisimmin samaa mieltä oltiin väittämän ”pyörätieyhteydet kouluihin ovat hyvät” (73 %) kanssa. Vain noin kymmenesosa vastaajista ei ottanut kantaa väittämään. Keskisuurista kaupungeista kaikki vastaajat olivat samaa mieltä. Myös muista kunnista suurin osa vastaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa (suurista kaupungeista 80 %, pienistä kaupungeista 77 % ja pienistä kunnista 64 %). Neljäsosa pienten kuntien vastaajista oli eri mieltä väittämän kanssa.

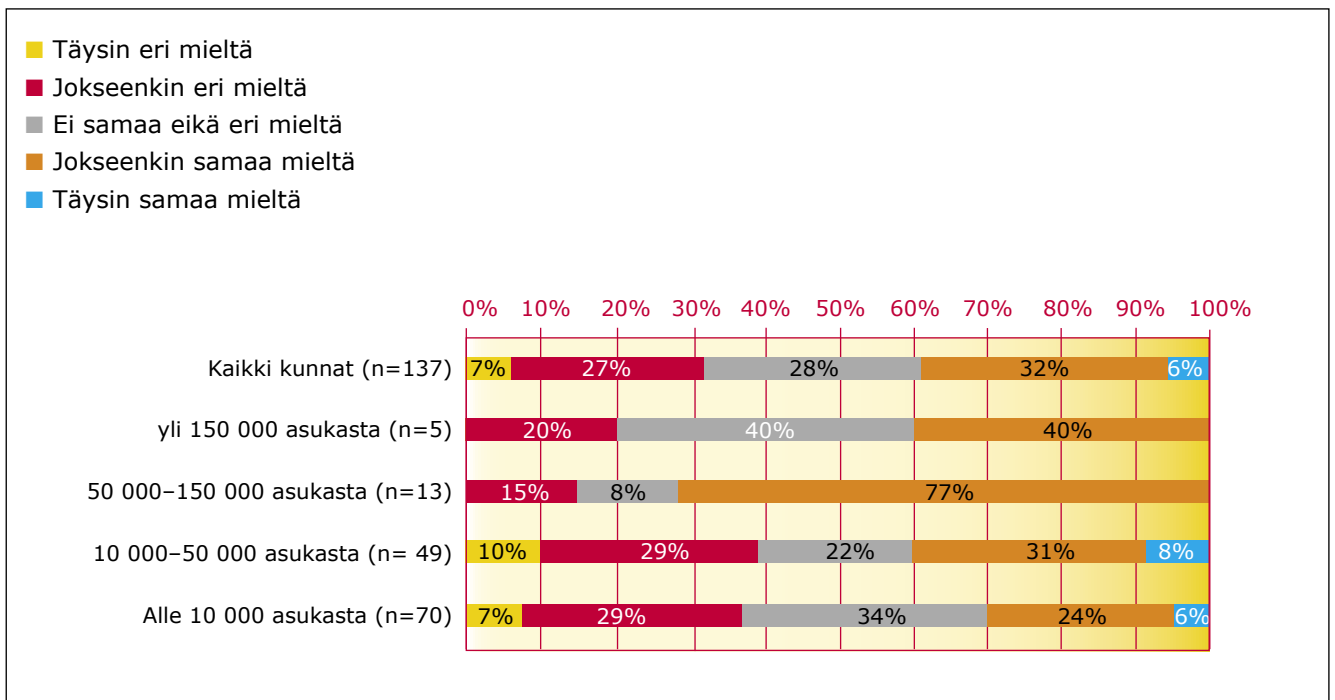
4.3.6 Väittämä 6

Suurin osa vastaajista (59 %) oli samaa mieltä väittämän ”pyörätieyhteydet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat” kanssa. Yli 60 prosenttia keskisuurten kaupunkien vastaajista ja lähes 67 prosenttia pienten kaupunkien vastaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa. Myös pienten kuntien vastaajista yli puolet koki olevansa samaa mieltä väittämän kanssa. Suurten kaupunkien vastaajista vain viidesosa oli samaa mieltä ja 40 prosenttia ei ottanut kantaa väittämään.

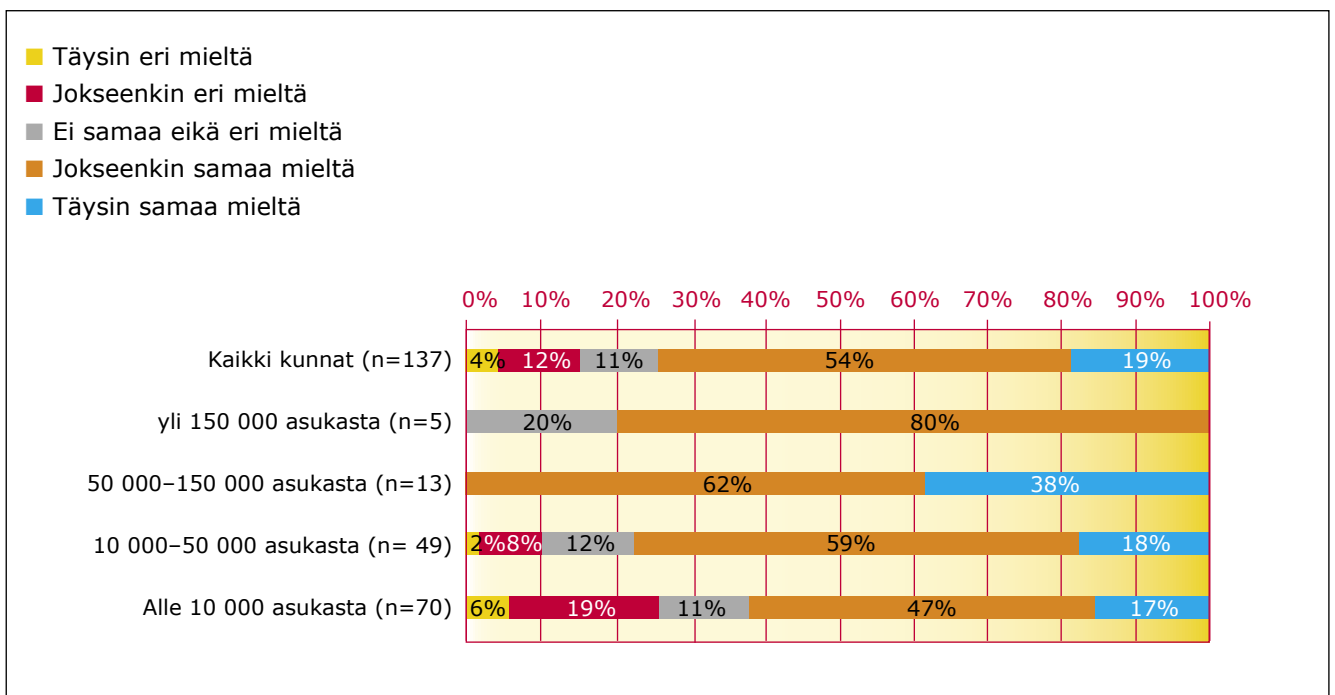
4.3.7 Väittämä 7

Väitteessä ”pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään toissaan edistämään kunnassanne” vastaukset jakaantuivat melko tasaisesti kolmeen luokkaan tarkasteltaessa kaikkia kuntia. Yleisimmin samaa mieltä olivat keskisuurten kaupunkien vastaajat (70 %) ja eri mieltä pienten kuntien vastaajat (38 %).

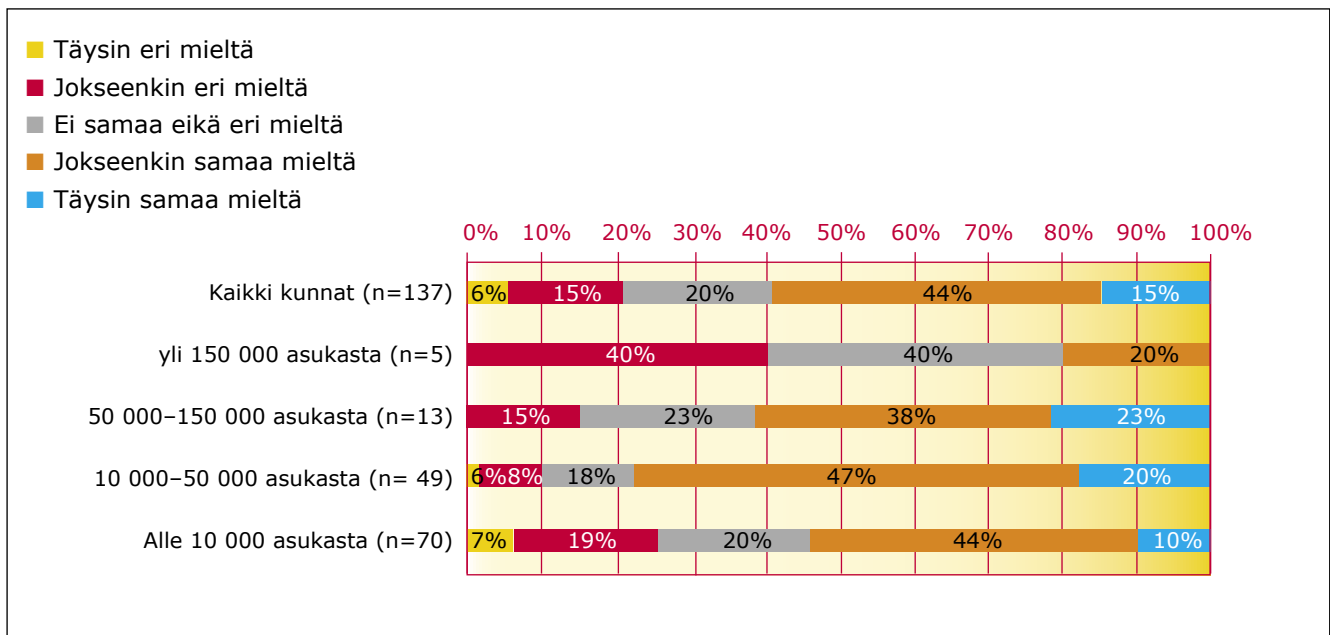
Vastaajat olivat yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma. Pyöräilyn edistämistavoitteita pyrki toissaan kehittämään 62 prosenttia niistä vastaajista, joiden kunnissa oli pyöräilyn kehittämisohjelma ja kolmasosa niistä kunnista, joiden kunnissa ei ollut kehittämisohjelmaa.



Kuvio 19. Väittämä 4: "Kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan".



Kuvio 20. Väittämä 5: "Pyörätieyhteydet kouluihin ovat hyvät".



Kuvio 21. Väittämä 6: ”Pyörätieyhdydet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat”.

4.3.8 Väittämä 8

Väittämään ”käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi” koettiin vaikeaksi vastata, sillä jopa yli puolet vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä. Yleisimmin vaikeuksia vastata oli suurten kaupunkien (60 %) ja pienten kuntien (58 %) vastaajilla. Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat keskisuurten kaupunkien (46 %) vastaajat. Viidesosa suurten kaupunkien ja pienten kuntien vastaajista oli eri mieltä väittämän kanssa.

Väittämän 8 kanssa olivat yleisimmin samaa mieltä vastaajat, joiden kunnassa oli kehittämisohjelma. Niissä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma, yli puolet vastaajista ilmoitti, että käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi. Neljäsosa niistä kunnista, joissa ei ollut kehittämisohjelmaa, koki samalla tavoin. Lisäksi väittämän 8 kanssa olivat yleisimmin samaa mieltä vastaajat, joiden kunnissa kerättiin pyöriteiden olosuhteista palautetta, ja jotka olivat yleisimmin samaa mieltä väittämän 6 ”pyörätieyhdydet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat” kanssa.

4.3.9 Yhteenveto osioista pyöräilyn sujuvuus ja tasa-arvoisuus

Väittämä 1: ”Pyöriteiden viitoitus ja opasteet ovat kunnassa hyvässä kunnossa.”

- 43 prosenttia vastaajista oli samaa mieltä väittämän kanssa.
- Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat suurten kaupunkien ja eri mieltä pienten kuntien vastaajat.

Väittämä 2: ”Pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla.”

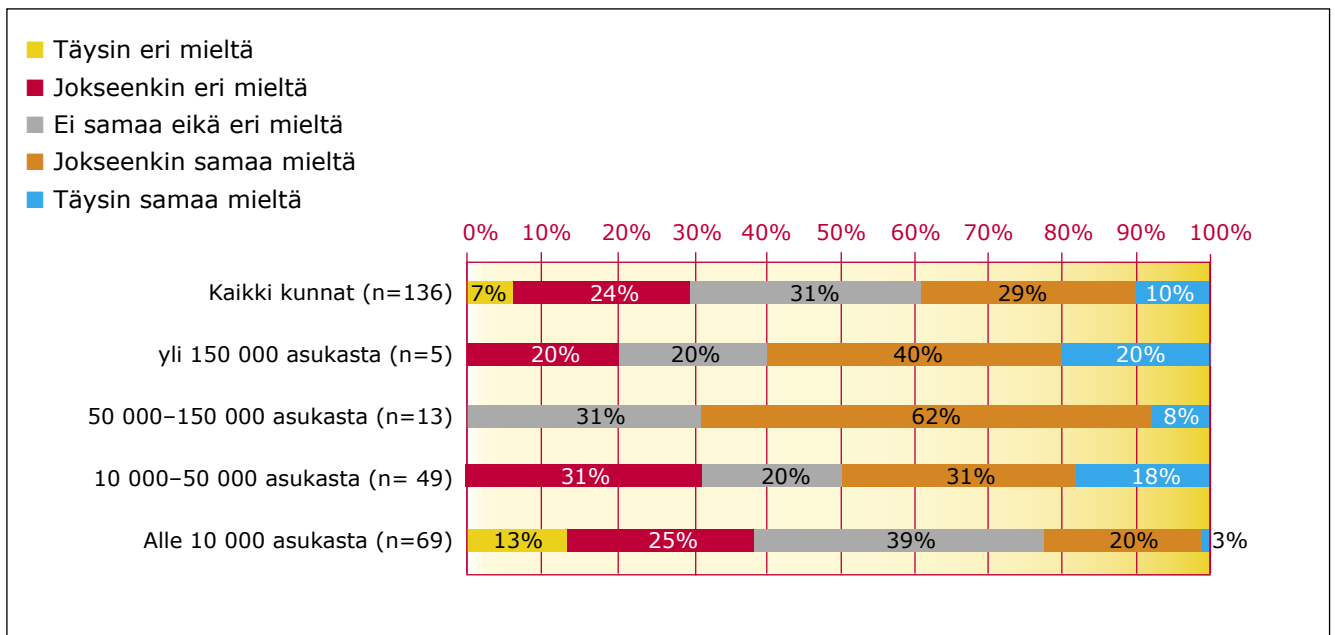
- Suurin osa vastaajista (58 %) oli samaa mieltä väittämän kanssa.
- Yleisimmin väittämän kanssa samaa mieltä olivat keskisuurten kaupunkien (70 %) ja eri mieltä suurten kaupunkien vastaajat (60 %).

Väittämä 3: ”Pyöräily on helppo yhdistää osaksi matkaa julkisen liikenteen kanssa.”

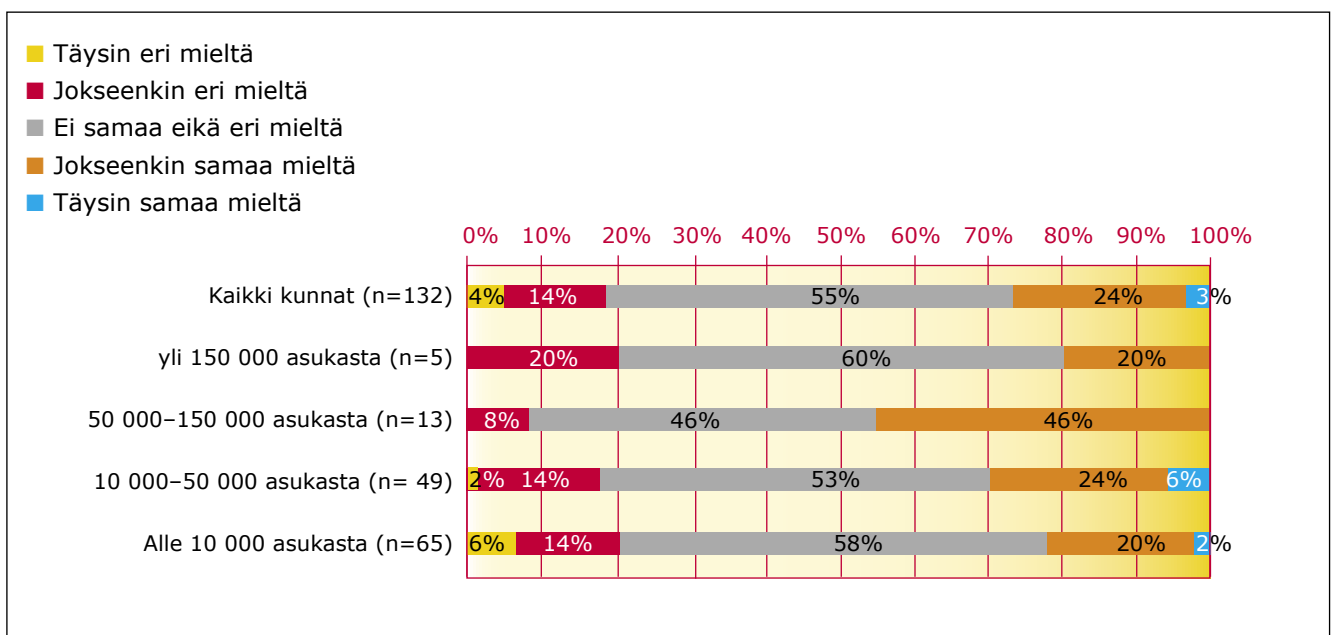
- Yli kolmasosa vastaajista ei osannut vastata väittämään. Samaa mieltä väittämän kanssa oli 37 prosenttia vastaajista.
- Yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa olivat suurten ja pienten kaupunkien sekä pienten kuntien vastaajat (noin 40 %).
- Keskisuurten kaupunkien vastaajat olivat yleisimmin eri mieltä väittämän kanssa (38 %) ja lähes puolet heistä ei ottanut kantaa väittämään.

Väittämä 4: ”Kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan.”

- Samaa mieltä väittämän kanssa oli 38 prosenttia vastaajista. Yleisimmin samaa mieltä olivat keskisuur-



Kuvio 22. Väittämä 7: ”Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään tosissaan kehittämään kunnassanne”.



Kuvio 23. Väittämä 8: ”Käyttäjäpalutteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi”.

ten kaupunkien vastaajat (77 %).

- Pienten kaupunkien (39 %) ja pienten kuntien (36 %) vastaajat olivat yleisimmin eri mieltä.
- Jopa 40 prosenttia suurten kaupunkien vastaajista ei ottanut kantaa väittämään.
- Yleisimmin väittämän kanssa olivat samaa mieltä vastaajat, joiden kunnissa oli kiinnitetty huomiota pyöräpysäköintiin asemakaavassa, rakennusluvis-
sa tai katusuunnittelussa.

Väittämä 5: ”Pyörätieyhteydet kouluihin ovat hyvät.”

- Yli 70 prosenttia vastaajista oli väittämän kanssa samaa mieltä.
- Vain noin kymmenesosa vastaajista ei ottanut kantaa väittämään.
- Kaikki keskisuurten kaupunkien vastaajat olivat samaa mieltä väittämän kanssa.
- Yleisimmin eri mieltä olivat pienten kuntien vastaajat. Neljäsosa oli eri mieltä väittämän kanssa.

Väittämä 6: ”Pyörätieyhteudet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat.”

- Suurin osa vastaajista (59 %) oli samaa mieltä väittämän kanssa.
- Pienten kaupunkien vastaajat (67 %) olivat yleisimmin samaa mieltä väittämän kanssa.
- 40 prosenttia suurten kaupunkien vastaajista oli eri mieltä väittämän kanssa ja 40 prosenttia heistä ei ottanut kantaa.

Väittämä 7: ”Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään tosissaan edistämään kunnassanne.”

- Vastaukset jakaantuivat melko tasaisesti kolmeen luokkaan.
- Yleisimmin samaa mieltä olivat suurten (60 %) ja keskisuurten kaupunkien (70 %) vastaajat.
- Eri mieltä olivat yleisimmin pienten kuntien vastaajat (38 %).
- Yleisimmin väittämän kanssa olivat samaa mieltä vastaajat, joiden kunnissa oli pyöräilyn kehittämissuunnitelma.

Väittämä 8: ”Käyttäjälautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi.”

- Väitteeseen koettiin vaikeaksi vastata, sillä jopa yli puolet vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä.
- Yleisimmin vaikeuksia vastata oli suurten kaupunkien (60 %) ja pienten kuntien (58 %) vastaajilla.
- Yleisimmin samaa mieltä olivat keskisuurten kaupunkien (46 %) ja eri mieltä suurten kaupunkien ja pienten kuntien vastaajat (molemmissa 20 %).
- Yleisimmin väittämän kanssa olivat samaa mieltä vastaajat, joiden kunnissa oli pyöräilyn kehittämissuunnitelma, ja joiden kunnissa kerättiin palautetta pyöräilyn olosuhteista.
- Yleisimmin väittämän kanssa olivat samaa mieltä vastaajat, jotka olivat samaa mieltä myös väittämän ”pyörätieyhteudet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat” kanssa.

4.4 Pyöräilyn talviolosuhteet

Pyöräilyn talviolosuhteet -osiossa vastaajilta kysyttiin pyöräväylien huomioinnista talvikunnossapidossa sekä pyöräteiden jaottelusta talvikunnossapidon osalta. Lisäksi vastaajat saivat antaa vapaamuotoisesti kommentteja liittyen pyörätieverkoston talvikunnossapitoon.

4.4.1 Pyöräiliikenteen pääväylien huomiointi talvikunnossapidossa

Kysymyksessä 30 kysyttiin ”Miten pyöräiliikenteen väylien pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa?” Kysymykseen annettiin kolme vastausvaihtoehtoa, jotka näkyvät kuviossa 24. Yli puolet vastanneista kunnista hoitaa pyöräiliikenteen väylien pääreitit viereisen kadun luokituksen mukaan ja yli kolmasosa pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut. Noin kymmenesosalla pyöräiliikenteen pääväylille on määritelty oma luokituksensa niiden työmatkaliikenteen merkityksen mukaan. Suurissa kaupungeissa (80 %) ja pienissä kunnissa (72 %) pyöräiliikenteen väylien pääreitit hoidetaan yleisimmin viereisen kadun luokituksen mukaan. Tässä kysymyksessä keskisuurten kaupunkien välille tuli eroavaisuuksia. 80 000–150 000 asukkaan kunnissa (n=6) vastaukset jakaantuivat tasaisesti kolmeen vastausvaihtoehtoon (kukin 33 %). 50 000–80 000 asukkaan kunnissa (n=7) pyöräiliikenteen pääväylät hoidetaan pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut (71 %), mikä oli yleisempää kuin muissa kunnissa. Edellä mainitussa kuntaluokassa yksikään vastanneista kunnista ei hoitanut pyöräiliikenteen pääväylien talvikunnossapitoa viereisen kadun luokituksen mukaan. Pienissä kaupungeissa pyörätiet hoidetaan pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut (51 %).

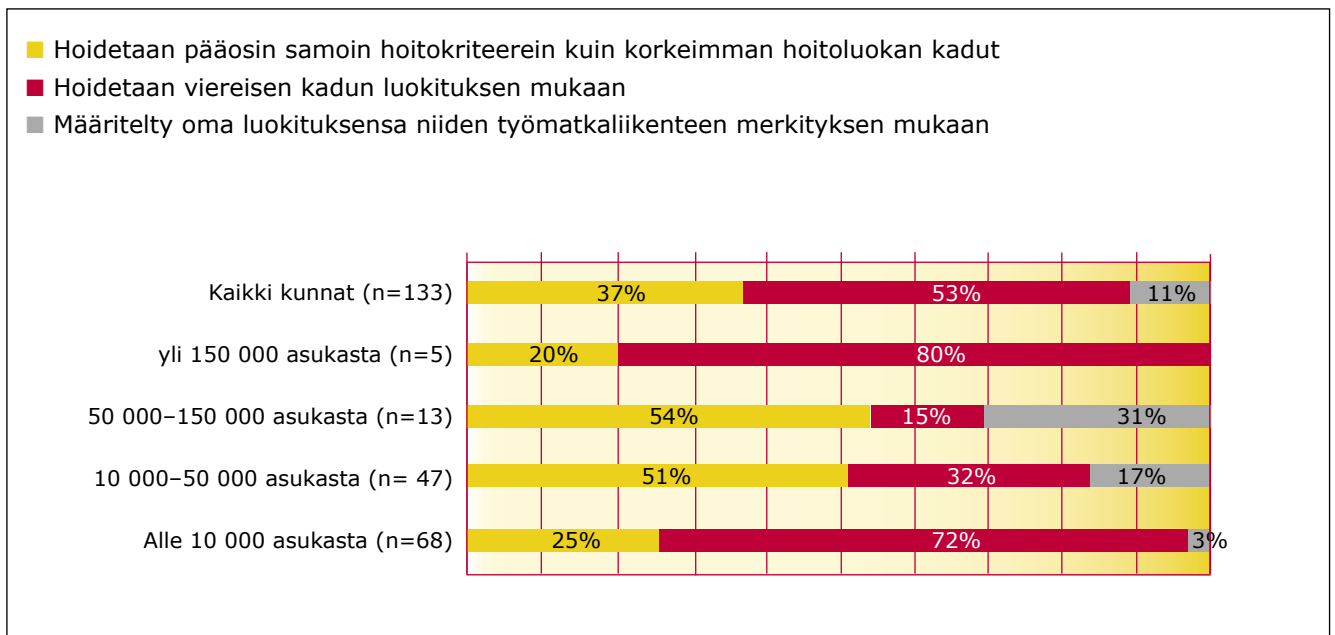
4.4.2 Pyöräteiden jaottelu talvikunnossapidon osalta

Kysymyksessä 31 kysyttiin ”Kuinka moneen luokkaan pyörätiet on jaettu talvikunnossapidon osalta?” Kysymykseen annettiin kolme vastausvaihtoehtoa, jotka näkyvät kuviossa 25.

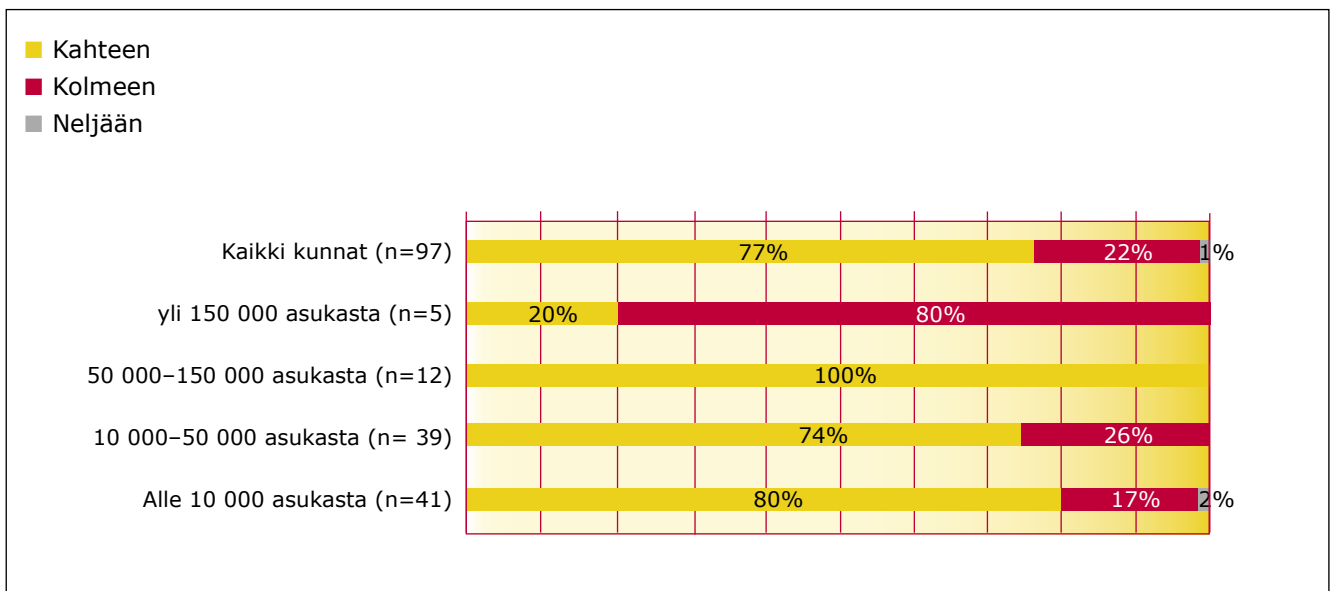
Suurin osa kunnista (77 %) oli jakanut pyörätiet kahteen luokkaan talvikunnossapidon osalta. Hieman yli viidesosa oli jakanut pyörätiet kolmeen luokkaan. Kolmen luokan jaottelua käyttivät yleisimmin suuret kaupungit (80 %). Kaikki keskisuuret kaupungit käyttivät kahden luokan jaottelua. Pienistä kaupungeista kahden luokan jaottelua käytti 74 prosenttia ja pienistä kunnista 80 prosenttia.

4.4.3 Kommentteja pyöräilyn talvikunnossapidosta

Kysymyksessä numero 32 vastaajat saivat kommentoida vapaasti pyöräilyn talvikunnossapidosta. Kysymyk-



Kuvio 24. Pyöräliikenteen väylien huomiointi talvikunnossapidossa.



Kuvio 25. Pyöräteiden jaottelu talvikunnossapidon osalta.

seen vastasi 66 kuntaa. Positiivisissa kommentteissa tuotiin esiin, että pyöräilyreiteistä huolehditaan samoin kriteerein kuin pääväylistä. Kommenteissa tuli esiin, että ”pyörätiet kuuluvat parhaimpaan luokkaan” ja että ”ne aurataan/hoidetaan ensimmäiseksi”. Muutamissa vastauksissa painotettiin, että koulu- ja työmatkareitit pyritään auraamaan ensin. Moni näistä vastaajista koki, että pyörätiet ovat talvellaikin hyvässä kunnossa. Eräessä kunnassa talvikunnossapito oli onnistunut paremmin kuin aikaisemmin. Tämä oli vastaajan mukaan pyörätieverkon talvikunnossapidon kehittämiseen laaditun suunnitelman ansiota. Yhdessä kunnassa oli saatu positiivista palautetta pyöräteiden auruksista Yh-

dyskuntatekniset palvelut -kyselyn perusteella.

Negatiivisissa kommentteissa tuotiin esille kunnostusjärjestys, jossa oli toisella sijalla pyörätiet. Erityisesti ylityspaikkojen ja suojaiteiden kunnossapidossa koettiin olevan parantamisen varaa. Muutamassa vastauksessa kävi myös ilmi, että pyöräteitä ei ole luokiteltu talvikunnossapidon osalta. Syinä tähän mainittiin resurssien puute, asenneongelmat sekä pyöräteiden vähäinen määrä. Muutamassa vastauksessa kunnossapidon yleisten ongelmien koettiin kytkeytyvän resurssipulaan (taloudelliset ja henkilöresurssit), kunnossapitomenetelmiin sekä laadunvalvontaan. Negatiivisissa kom-

menteissa tuli esille myös hiekoitussepelistä koituneet ongelmat. Vastaajat kertoivat, että ”tappajasepelistä” koituneista renkaiden puhkeamisista oli tullut paljon valituksia. Eräessä kunnassa oli käytetty luonnonso-
raa ja eräessä toisessa kunnassa hiekoitetaan pyöräilijöiden aloitteesta ainoastaan toinen puoli pyörätiestä. Eräs vastaaja koki, että pelkkä talvikunnossapito ei riitä, vaan myös pyöräilijöiden ja pyörien varustelun on vastattava talviliikenteen vaatimuksia. Vuoden 2010 talvi koettiin vaikeaksi kunnossapidon osalta muutamissa kunnissa.

Neutraaleissa vastauksissa moni vastaaja koki, että pyörätiet hoidetaan ”kohtalaisen hyvin” tai ”tydyttävästi”. Kommenteissa korostui myös, että pyörätiet hoidetaan kunnossapitoperiaatteiden ja laatuvaatimusten mukaisesti. Muutamassa vastauksessa korostettiin myös, että suurin osa kunnan pyöräteistä on ELY-keskusten (entinen Tiehallinto) vastuulla. Valtion ja kaupungin hoidossa olevien pyöräteiden kunnossapitotaulu on erilainen, mikä aiheuttaa kansalaisissa epätietoisuutta.

*”Kunnossapidon ongelmat kytkeytyvät pääosin kunnossapitomenetelmiin, laadunvalvontaan ja resursseihin. Mainitussa järjestyksessä.”
(Suuri kaupunki)*

*”Toimii lähes poikkeuksetta. 1. luokan pyörätiet aurataan 7.00 mennessä ja päivällä tarvittaessa ennen klo 16.00. Liukkaudentorjunta on tehokasta. Käytettävä kalliomurske tosin puhkoo kohtuuttoman paljon renkaita.”
(Keskisuuri kaupunki)*

*”Pyörätiet hoidetaan viimeiseksi ilman erityistä luokitusta. Kyse on resursseista ja asenteista.”
(Pieni kaupunki)*

”Pyöräilijöiden ja pyörien varustelu EI vastaa talviliikenteen vaatimuksia. Kypärää ja nastarengasta puuttuu, valot ja heijastimet usein puutteelliset. Talviliikenne pyörällä vaatii muutakin kuin hoidetun katuverkoston, eihän autollakaan kukaan aja kesärenkain. Pyörä ei sovi talviliikenteeseen, jollei siihen varusteta. Tienpitäjä ei voi taata ”kesäkeliä” ympäri vuoden.” (Pieni kaupunki)

”Suurin osa pyöräteistä yleisten teiden yhteydessä eli Tiehallinnon vastuulla.” (Pieni kunta)

4.4.4 Yhteenvedo osiosta pyöräilyn talviolosuhteet

- Yli puolet kunnista hoitaa pyöräliikenteen väylien pääreittien talvikunnossapidon viereisen kadun luokituksen mukaan. 37 prosenttia kunnista hoitaa talvikunnossapidon pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut. Noin kymmenesosa oli määritellyt pääreiteille oman luokituksen niiden työmatkaliikenteen merkityksen mukaan.
- Suurissa kaupungeissa (80 %) ja pienissä kunnissa (72 %) pyöräliikenteen väylien pääreitit hoidetaan yleisimmin viereisen kadun luokituksen mukaan.
- 50 000–80 000 asukkaan kaupungeissa pyöräliikenteen väylien pääreitit hoidetaan muita kuntaluokkia yleisimmin pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut (71 %).
- Suurin osa kunnista (77 %) oli jakanut pyörätiet kahteen luokkaan talvikunnossapidon osalta.
- Hieman yli viidesosa oli jakanut pyörätiet kolmeen luokkaan.
- Kolmen luokan jaottelua käyttivät selvästi yleisimmin suuret kaupungit (80 %). Kaikki keskiuuret kaupungit sekä suurin osa pienistä kaupungeista (74 %) ja pienistä kunnista (80 %) käytti kahden luokan jaottelua.
- Avoimen kysymyksen positiivisissa kommentteissa tuotiin esiin, että pyöräilyreiteistä huolehditaan samoin kriteerein kuin pääväylistä. Muutamissa vastauksissa painotettiin, että koulu- ja työmatkareitit pyritään auraamaan ensin.
- Negatiivisissa kommentteissa tuotiin esille kunnostusjärjestys, jossa oli toisella sijalla pyörätiet. Erityisesti ylityspaikkojen ja suojateiden kunnossapidossa koettiin olevan parantamisen varaa. Muutamassa vastauksessa kävi myös ilmi, että pyöräteitä ei ole luokiteltu talvikunnossapidon osalta.
- Kunnossapidon ongelmien koettiin kytkeytyvän resurssipulaan (taloudelliset ja henkilöresurssit), kunnossapitomenetelmiin, laadunvalvontaan ja asenneongelmiin.
- Muutamassa vastauksessa korostettiin myös, että suurin osa kunnan pyöräteistä on ELY-keskusten (entisen Tiehallinnon) vastuulla.

4.5 Pyörätieverkoston määrä ja laatu

Pyörätieverkoston liittyvissä määrällisissä kysymyksissä kysyttiin pyöräteihin ja niiden ominaisuuksiin liittyviä kysymyksiä. Näissä kysymyksissä vastaaji-

en oli mahdollista esittää arvio, mikäli tarkkaa vastausta ei löytynyt. Jos vastaaja arvioi vastauksensa, häntä pyydettiin merkitsemään rasti sarakkeeseen (ks. liite 5 ja 6).

4.5.1 Pyörätieverkoston kokonaispituus

Vastaajilta kysyttiin kysymyksessä 33 ”Kuinka monta kilometriä (km) on a) kuntanne ylläpitämiä pyöräteitä (sisältäen myös pyöräilyyn tarkoitettut puistokäytävät ja ulkoilutiet), b) valtion ylläpitämiä pyöräteitä?” Kaikista kunnista 80 prosentin vastaus perustui arvioon.

Taulukossa 3 näkyy kunnan ja valtion pyöräteiden pituuksien keskiarvo sekä pyörätieverkoston kokonaispituuden keskiarvo ja pyöräteiden kokonaispituuden keskiarvo asukasta kohden. Kaikissa vastanneissa kunnissa kuntien pyöräteiden osuus oli 64 prosenttia ja valtion pyöräteiden 36 prosenttia. Mitä suurempi kunta, sitä enemmän kunnassa oli kunnan ylläpitämiä pyöräteitä. Kuntakoon kasvaessa myös pyöräteiden kokonaispituus kasvoi. Pyörätieverkoston kokonaispituuden keskiarvo vaihteli välillä 23–786 kilometriä. Pyöräteitä oli eniten suhteessa asukaslukuun pienissä kaupungeissa ja pienissä kunnissa (molemmat noin 5 m/asukas) ja vähiten suurissa kaupungeissa (noin 3 m/asukas).

Niissä kunnissa, joissa oli enemmän pyöräteitä asukasta kohden, kuntalaiset kokivat käyttäjäpalautteen perusteella pyöräilyn olosuhteet laadukkaammaksi (vääntämä 8 ”käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi”).

4.5.2 Pyörätieverkoston tyypittely

Kysymyksessä 34 vastaajilta kysyttiin ”Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräteistä on a) yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä, b) kävely- ja pyöräteitä rinnakkain jollain rakenteella tai viivalla erotettuna, c) erillisiä pyöräteitä, d) pyöräkaistoja (molemmilta puolilta erikseen), e) pyörätieverkostoa, jossa mopolla ajo sallittu?”. Kysymyksissä a–e seuraavat osuudet vastauksista perustuivat arvioon: a) 61 %, b) 30 %, c) 24 %, d) 20 % ja e) 44 %.

Taulukossa 4 näkyy erikokoisten kuntien vastausten keskiarvot. Kaikissa vastanneissa kunnissa ylivoimaisesti suurin osa pyörätieverkostosta oli yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä (88 %). Lähes viidesosa pyörätieverkostosta oli sallittu myös mopolla ajamiseen. Noin 5 prosenttia pyörätieverkostosta oli erillisiä pyöräteitä ja noin 2 prosenttia kävely- ja pyöräteitä rinnakkain jollain rakenteella tai viivalla erotettuna. Pyöräkaistojen osuus oli noin prosentti.

Eniten yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä oli keskisuurissa kaupungeissa (96 %) ja suurissa kaupungeissa (93 %). Vähiten niitä oli vastausten mukaan pienissä kunnissa (85 %). Kävely- ja pyöräteitä rinnakkain jollain rakenteella tai viivalla erotettuna oli yleisimmin suurissa kaupungeissa (6 %) ja seuraavaksi eniten pienissä kaupungeissa (4 %). Vähiten niitä oli pienissä kunnissa (1 %). Erillisiä pyöräteitä oli eniten pienissä kunnissa (6,3 %) ja pienissä kaupungeissa (5,2 %). Selvästi vähemmän niitä ilmoitettiin olevan suurissa (0,3 %) ja keskisuurissa (0,7 %) kaupungeissa. Pyöräkaistoja ilmoitettiin olevan eniten pienissä kaupungeissa (2,3 %) ja pienissä kunnissa ilmoitettiin olevan pyöräkaistoja 0,9 prosenttia ja suurissa kaupungeissa 0,3 prosenttia.

Taulukko 3. Pyörätieverkoston kokonaispituus.

Kunnan koko	Kunnan pyöräteitä (%)	Valtion pyöräteitä (%)	Pyöräteiden kokonaispituuden keskiarvo (km)	Pyöräteitä yhteensä asukasta kohden (m/asukas)
Alle 10 000 asukasta (n=64)	54	46	23	4,8
10 000–50 000 asukasta (n=47)	70	30	116	5,1
50 000–150 000 asukasta (n=13)	85	15	297	3,5
Yli 150 000 asukasta (n=4)	94	6	786	2,7
Kaikki kunnat (n=128)	64	36	109	4,7

Keskisuurissa kaupungeissa ei ilmoitettu olevan lainkaan pyöräkaistoja. Pyörätieverkosta, jossa mopolla ajo on sallittu, oli eniten pienissä kaupungeissa (28 %) ja seuraavaksi eniten suurissa kaupungeissa (16 %). Vähiten niitä oli keskisuurissa kaupungeissa (6 %).

4.5.3 Valaistut ja talvikunnossapidon piirissä olevat pyörätiet

Kysymyksessä 35 kunnilta kysyttiin ”Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräteistä on a) valaistuja (katu- tai erillisvalaistus), b) talvikunnossapidon piirissä?”. Kohdan a) vastauksista 72 prosenttia ja kohdan b) vastauksista 56 prosenttia perustui arvioon.

Yli 80 prosenttia kuntien pyöräteistä oli valaistuja ja 87 prosenttia kuului talvikunnossapidon piiriin. Mitä suurempi kunta, sitä todennäköisempää oli, että pyörätie oli valaistu. Valaistujen pyöräteiden keskimääräinen osuus vaihteli 74–92 prosenttiin. Keskisuurissa kaupungeissa pyörätiet olivat yleisimmin (92 %) ja suurissa kaupungeissa harvimminkin (75 %) talvikunnossapidon piirissä.

4.5.4 Päälystetyt ja hiekkapintaaiset pyörätiet

Kysymyksessä 36 vastaajilta kysyttiin ”Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräteistä on a) päälystettyjä, b) hiekkapintaaisia?”. Kohdan a) vastauksista 65 prosenttia ja kohdan b) vastauksista 59 prosenttia perustui arvioon.

Taulukossa 6 näkyy päälystettyjen ja hiekkapintaisten pyöräteiden osuudet erikokoisissa kunnissa. Noin 80 prosenttia pyöräteistä oli päälystettyjä ja 18 prosenttia hiekkapintaaisia. Eniten päälystettyjä pyöräteitä oli kyselyn mukaan keskisuurissa kaupungeissa (88 %) ja vähiten suurissa kaupungeissa (75 %).

4.5.5 Yhteenveto osiosta pyörätieverkoston määrä ja laatu

- Kuntien pyöräteiden osuus oli 64 prosenttia ja valtion pyöräteiden 36 prosenttia. Mitä suurempi kuntakoko oli kyseessä, sitä enemmän kunnassa oli kuntan ylläpitämiä pyöräteitä.
- Pyörätieverkoston kokonaispituuden keskiarvo vaihteli välillä 23–786 kilometriä.

Taulukko 4. Pyörätieverkoston tyypittely.

Kunnan koko	Yhdistettyjä kävely-/pyöräteitä (%) (n=125)	Kävely- ja pyöräteitä rinnakkain jollain rakenteella tai viivalla erotettuna (%) (n=75)	Erillisiä pyöräteitä (%) (n=75)	Pyöräkaistoja (%) (n=68)	Pyörätieverkosta, jossa mopolla ajo sallittu (%) (n=89)
Alle 10 000 asukasta	84,8	0,8	6,3	0,9	10,8
10 000–50 000 asukasta	90,0	3,6	5,2	2,3	27,7
50 000–150 000 asukasta	96,2	1,3	0,7	0,0	5,7
Yli 150 000 asukasta	93,4	6,1	0,3	0,3	16,3
Kaikki kunnat	88,1	2,4	4,7	1,4	18,1

Taulukko 5. Valaistut ja talvikunnossapidon piirissä olevat pyörätiet erikokoisissa kunnissa.

Kunnan koko	Valaistuja pyöräteitä (katu- tai erillisvalaistus) (%) (n=128)	Talvikunnossapidon piirissä (%) (n=120)
Alle 10 000 asukasta	74	84
10 000–50 000 asukasta	85	90
50 000–150 000 asukasta	92	92
Yli 150 000 asukasta	92	75
Kaikki kunnat	80	87

- Pyöräteitä on eniten suhteessa asukasluvuun pienissä kaupungeissa ja pienissä kunnissa (molemmat noin 5 m/asukas) ja vähiten suurissa kaupungeissa (3 m/asukas). Niissä kunnissa, joissa oli enemmän pyöräteitä asukasta kohden, kuntalaiset kokivat käyttäjäpalautteen perusteella pyöräilyn olosuhteet laadukkaimmiksi.
- Kunnissa ylivoimaisesti suurin osa pyörätieverkostosta oli yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä (88 %).
- Eniten yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä oli keskiuurissa (96 %) ja suurissa kaupungeissa (93 %).
- Yli 80 prosenttia pyöräteistä oli valaistuja ja 87 prosenttia kuului talvikunnossapidon piiriin.
- Noin 80 prosenttia pyöräteistä oli päällystettyjä ja 18 prosenttia hiekkapintaisia.

4.6 Pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito

Pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito -osiossa kunnilta kysyttiin rakennettujen pyöräteiden määrää, päällystettyjen pyöräteiden osuutta rakennetuista pyöräteistä sekä kunnossapitoon käytettyjä määrärahoja.

4.6.1 Kunnissa rakennetut pyörätiet

Kysymyksessä numero 37 kysyttiin ”Kuinka monta kilometriä (km) kunnassanne on rakennettu (keskimäärin vuosien 2000–2008 aikana) a) kunnan pyöräteitä, b) valtion pyöräteitä?” Kohdan a) vastauksista 60 prosenttia ja kohdan b) vastauksista 52 prosenttia perustui arvioon.

Taulukko 6. Päällystettyjen ja hiekkapintaisten pyöräteiden osuudet erikokoisissa kunnissa.

Kunnan koko	Päällystettyjä pyöräteitä (%) (n=129)	Hiekkapintaisia (%) (n=109)
Alle 10 000 asukasta	78	17
10 000–50 000 asukasta	81	19
50 000–150 000 asukasta	88	12
Yli 150 000 asukasta	75	26
Kaikki kunnat	80	18

Vuosina 2000–2008 rakennetuista pyöräteistä oli kolme neljäsosaa kunnan pyöräteitä ja yksi neljäsosa valtion pyöräteitä. Mitä suurempi kunta, sitä suurempi oli rakennettujen kunnan pyöräteiden osuus, ja vastaavasti pienissä kunnissa rakennettiin enemmän valtion ylläpitämiä pyöräteitä. Kuntakoon kasvaessa rakennettujen pyöräteiden kokonaispituuden keskiarvo suureni. Rakennettujen pyöräteiden keskimääräinen pituus vaihteli välillä 6–105 kilometriä. Pyöräteitä rakennettiin enemmän asukasta kohden pienissä kunnissa (1,4 m/asukas) ja vähiten suurissa kaupungeissa (0,3 m/asukas).

Keskimäärin kaikissa kunnissa vuosina 2000–2008 rakennettujen pyöräteiden osuus kaikista pyöräteistä oli 20 prosenttia. Eniten vuosina 2000–2008 rakennettuja pyöräteitä suhteessa kaikkiin pyöräteihin oli pienissä kunnissa (27 %) ja vähiten keskisuurissa kaupungeissa (8 %). Niissä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma, oli rakennettu enemmän pyöräteitä vuosina 2000–2008 kuin niissä kunnissa, joissa ei ollut kehittämisohjelmaa. Niissä kunnissa, joissa kehittämisohjelma oli kunnan oma ohjelma, oli rakennettu enemmän pyöräteitä vuosien 2000–2008 aikana kuin niissä kunnissa, joissa kehittämisohjelma oli osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

4.6.2 Päällystettyjen pyöräteiden osuus rakennetuista pyöräteistä

Kysymyksessä 38 vastaajilta kysyttiin ”Kuinka monta prosenttia (%) vuosina 2000–2008 rakennetuista a) kuntien pyöräteistä, b) valtion pyöräteistä on päälly-

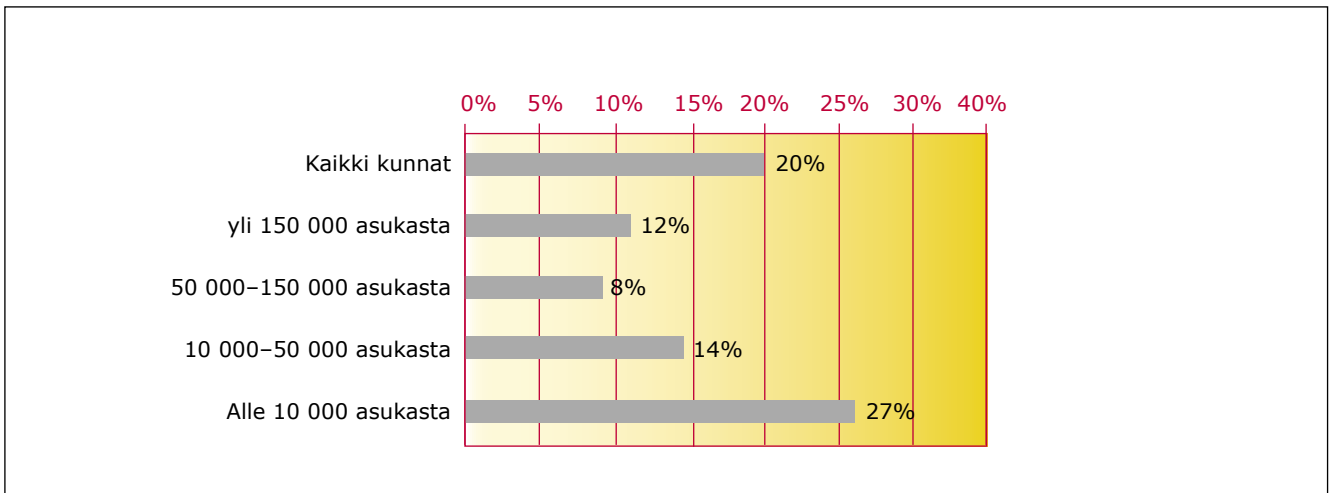
stetty?” Kohdan a) vastauksista 49 prosenttia ja kohdan b) vastauksista 33 prosenttia perustui arvioon. Tämän kysymyksen kohdalla käsitellään vain niitä kuntia, joissa oli rakennettu pyöräteitä vuosien 2000–2008 aikana.

Vuosina 2000–2008 rakennetuista kunnan pyöräteistä keskimäärin 69 prosenttia oli päällystettyjä ja valtion pyöräteistä noin 46 prosenttia oli päällystettyjä. Päällystettyjen pyöräteiden osuus kaikista rakennetuista pyöräteistä oli noin 71 prosenttia. Päällystettyjen pyöräteiden osuus rakennetuista kunnan pyöräteistä oli suurin keskisuurissa kaupungeissa (92 %) ja matalin pienissä kunnissa (66 %). Suuret ja keskisuuret kaupungit ilmoittivat kaikkien rakennettujen valtion pyöräteiden olevan päällystettyjä. Alhaisin niiden osuus oli pienissä kunnissa (70 %). Päällystettyjen pyöräteiden osuus kaikista rakennetuista pyöräteistä oli suurin keskisuurissa kaupungeissa (93 %) ja matalin pienissä kunnissa (66 %).

Mitä suurempi oli päällystettyjen pyöräteiden osuus, sitä myönteisemmin kunnat vastasivat seuraaviin väittämiin: ”pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla”, ”pyörätieyhteydet kouluihin ovat hyvät”, ”pyörätieyhteydet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat”, ”pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään tosissaan kehittämään kunnassanne” ja ”käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi”.

Taulukko 7. Kunnissa keskimäärin vuosina 2000–2008 rakennetut kunnan ja valtion pyörätiet.

Kunnan koko	Rakennettujen kunnan pyöräteiden osuus (%) (n=106)	Rakennettujen valtion ylläpitämien pyöräteiden osuus (%) (n=106)	Rakennettujen pyöräteiden kokonaispituuden keskiarvo (km) (n=118)	Rakennettuja pyöräteitä yhteensä asukasta kohden (m/asukas) (n=118)
Alle 10 000 asukasta	66,6	33,4	5,6	1,4
10 000–50 000 asukasta	80,5	19,5	14,1	0,7
50 000–150 000 asukasta	84,7	15,3	26,5	0,3
Yli 150 000 asukasta	96,4	3,6	105,3	0,3
Kaikki kunnat	75,3	24,7	12,3	0,9



Kuvio 26. Vuosina 2000–2008 rakennettujen pyöräteiden osuus kaikista pyöräteistä (%).

4.6.3 Kunnossapitoon käytetyt määrärahat

Kysymyksessä 39 kysyttiin ”Kuinka paljon kunnassanne on käytetty määrärahoja vuosittain (€/vuosi) pyöräteiden kunnossapitoon keskimäärin vuosina 2000–2008?” Vastaukseksi pyydettiin arviota. Kysymykseen vastattiin melko harvoin (n=66). Kaikissa kunnissa käytettiin keskimäärin 2,80 euroa vuodessa asukasta kohden pyöräteiden kunnossapitoon vuosina 2000–2008. Kuvion 27 mukaan kuntakoon kasvaessa käytetään enemmän rahaa pyöräteiden kunnostamiseen vuodessa asukasta kohden. Lukuihin ei sisälly ELY-keskusten (entisen Tiehallinnon) ylläpitämät pyörätiet.

Kunnissa käytettiin pyöräteiden kunnossapitoon vuodessa 1 192 euroa kilometriä kohti. Eniten rahaa käytettiin suurissa kaupungeissa (3 571 €/km) ja vähiten pienissä kaupungeissa (961 €/km).

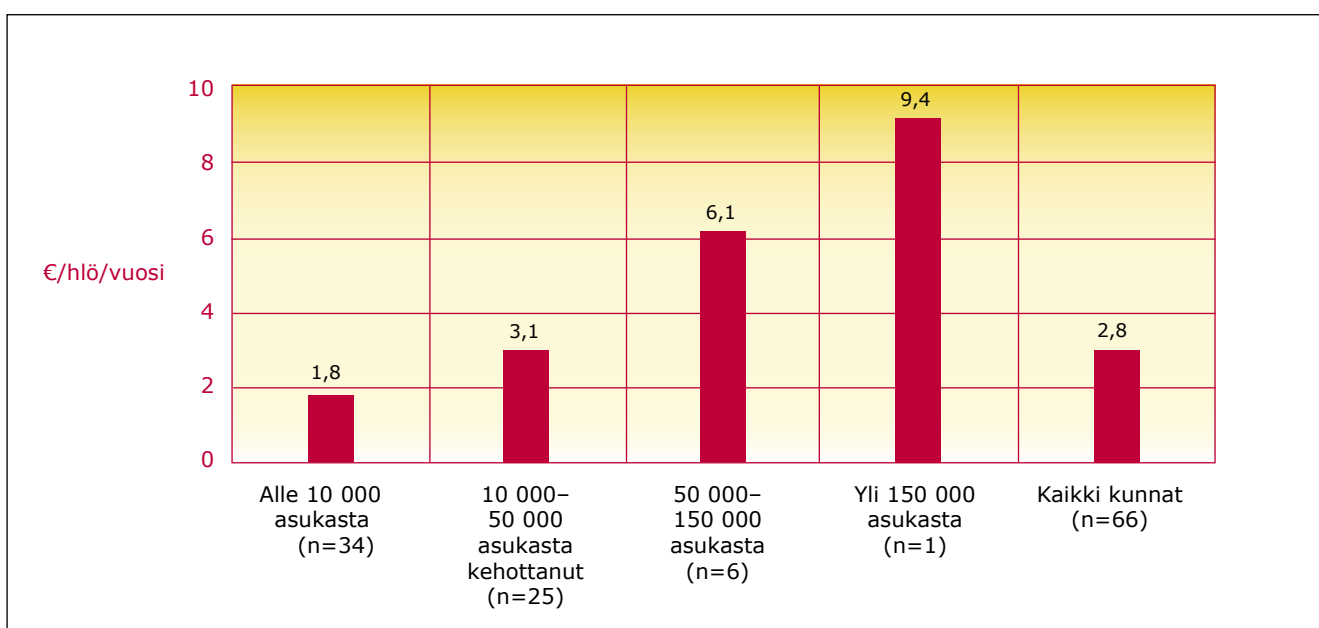
4.6.4 Yhteenveto osiosta pyöräteiden rakentaminen ja kunnossapito

- Vuosina 2000–2008 rakennetuista pyöräteistä oli kolme neljäsosaa kunnan pyöräteitä ja yksi neljäsosa valtion pyöräteitä.
- Mitä suurempi kunta, sitä suurempi oli rakennettujen kunnan pyöräteiden osuus, ja vastaavasti pienis-

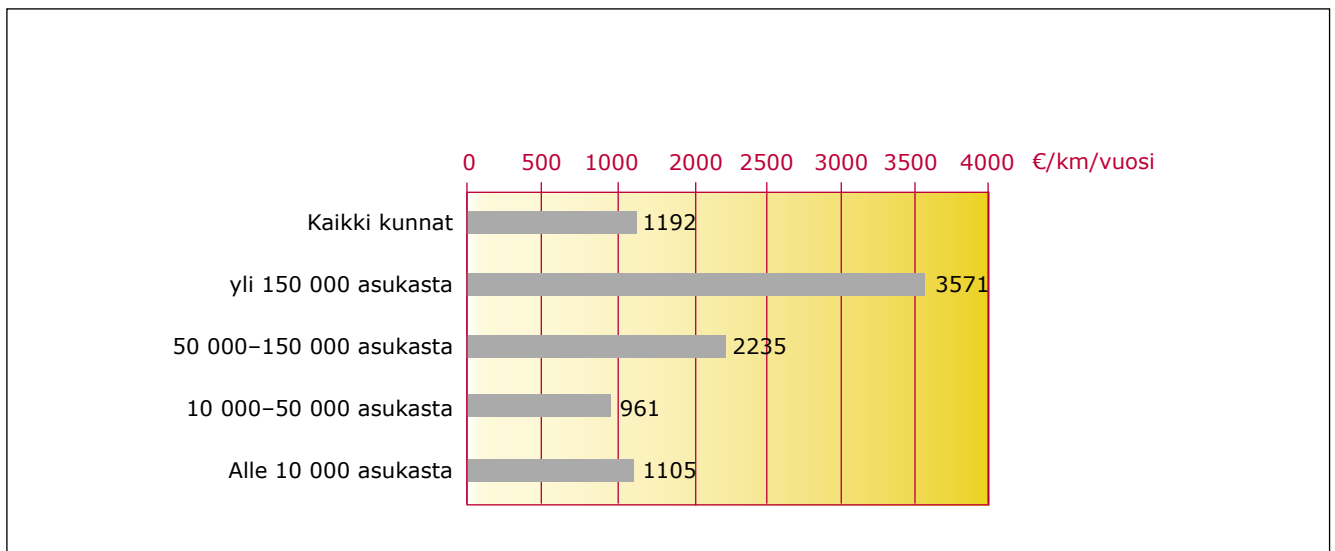


Taulukko 8. Päällystettyjen pyöräteiden osuus keskimäärin vuosina 2000–2008 rakennetuista kunnan ja valtion pyöräteistä.

	Päällystettyjen osuus rakennetuista kunnan pyöräteistä	Päällystettyjen osuus rakennetuista valtion pyöräteistä	Päällystettyjen osuus kaikista rakennetuista pyöräteistä
Alle 10 000 asukasta (n=56/55/54)	66	70	66
10 000–50 000 asukasta (n=41/41/41)	88	80	87
50 000–150 000 asukasta (n=13/13/13)	92	100	93
Yli 150 000 asukasta (n=4/4/4)	80	100	81
Kaikki kunnat (n=114/113/112)	69	46	71



Kuvio 27. Pyöräteiden kunnossapitoon keskimäärin vuosina 2000–2008 käytetyt määrärahat vuodessa asukasta kohden.



Kuvio 28. Pyöräteiden kunnossapitoon käytetyt määrärahat vuodessa (€/km).

- sä kunnissa rakennettiin enemmän valtion ylläpitämiä pyöräteitä.
- Rakennettujen pyöräteiden keskimääräinen pituus eri kuntaluokissa vaihteli välillä 6–105 kilometriä.
- Pyöräteitä rakennettiin enemmän asukasta kohden pienissä kunnissa (1,4 m/asukas) ja vähiten suurissa kaupungeissa (0,3 m/asukas).
- Vuosina 2000–2008 rakennetuista kunnan pyöräiteistä keskimäärin 69 prosenttia oli päällystettyjä ja valtion pyöräiteistä noin 46 prosenttia oli päällystettyjä.
- Päällystettyjen pyöräiteiden osuus kaikista rakennetuista pyöräiteistä oli noin 71 prosenttia kaikissa kunnissa.
- Päällystettyjen pyöräiteiden osuus rakennetuista kunnan pyöräiteistä oli suurin keskisuurissa kaupungeissa (92 %) ja matalin pienissä kunnissa (66 %).
- Suuret ja keskisuuret kaupungit ilmoittivat kaikkien rakennettujen valtion pyöräiteiden olevan päällystettyjä. Alhaisin niiden osuus oli pienissä kunnissa (70 %).
- Päällystettyjen pyöräiteiden osuus kaikista rakennetuista pyöräiteistä oli suurin keskisuurissa kaupungeissa (93 %) ja matalin pienissä kunnissa (56 %).
- Kaikissa kunnissa käytettiin keskimäärin 2,80 euroa vuodessa asukasta kohden pyöräiteiden kunnossapitoon vuosina 2000–2008.
- Asukasluvun kasvaessa käytetään enemmän rahaa pyöräiteiden kunnostamiseen vuodessa asukasta kohden.
- Keskimäärin kaikissa kunnissa vuosina 2000–2008 rakennettujen pyöräiteiden osuus kaikista pyöräiteistä oli 20 prosenttia. Eniten rakennettuja pyöräiteitä suhteessa kaikkiin pyöräiteihin oli pienissä kunnissa (27 %) ja vähiten keskisuurissa kaupungeissa (8 %).

- Niissä kunnissa, joissa oli kehittämisohjelma, oli rakennettu enemmän pyöräteitä vuosina 2000–2008 kuin niissä kunnissa, joissa ei ollut kehittämisohjelmaa. Niissä kunnissa, joissa kehittämisohjelma oli kunnan oma ohjelma, oli rakennettu enemmän pyöräteitä vuosien 2000–2008 aikana kuin niissä kunnissa, joissa kehittämisohjelma oli osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.
- Kunnissa käytettiin pyöräiteiden kunnossapitoon vuodessa 1 192 euroa kilometriä kohti. Eniten rahaa käytettiin suurissa kaupungeissa (3 571 €/km) ja vähiten pienissä kaupungeissa (961 €/km).

4.7 Muut kysymykset

Kyselyn viimeisessä osiossa annettiin vastaajille mahdollisuus kertoa omin sanoin kuntansa pyöräilyolosuhteista. Lisäksi tiedusteltiin halukkuutta liittyä Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi. Lopussa kysyttiin vastaajan ammattinimeke, yhteystiedot sekä kuinka paljon vastaaja pyöräilee vuodessa.

4.7.1 Pyöräilyn kehittämiseksi koetut tärkeät seikat

Kysymyksessä numero 40 kysyttiin ”Minkälaiset asiat koet tärkeimmiksi pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi?” Kysymykseen vastasi yhteensä 93 kuntaa. Eniten vastauksia (31 kuntaa) sai yhtenäiset ja jatkuvat pyöräreitit. Näissä vastauksissa mainittiin muun muassa ”kattava verkko”, ”selkeä jatkuvuus”, ”pyörätiet selkeiksi ja yhteneväisiksi” ja ”sujuvat yhteydet”. Toi-

seksi eniten mainintoja sai pyöriteiden riittävyys (18 kuntaa). Näistä kunnista monet kokivat, että pyöriteitä pitäisi rakentaa lisää. Lisää kevyen liikenteen väyliä haluttiin kunnan taajamiin, keskusta-alueelle, naapuri-kaupunkeihin johtaville teille ja pääteiden varsille.

Lähes yhtä monta vastaajaa (17 kuntaa) koki pyöriteiden laadun tärkeimmäksi asiaksi. Vastaukset liittyivät yleisesti tien laatuun ja usein päällysteen kuntoon sekä tasaiseen pintaan.

”Keskeisimpien väylien standardin nosto ja reuna-kivien madaltaminen.” (Pieni kaupunki)

”Päällysteet kuntoon.” (Suuri kaupunki)

Seuraavaksi eniten vastauksia sai pyöriteilyn turvallisuus (16 kuntaa). Esimerkkejä vastauksista oli ”pyöriteitten turvallisuus”, ”turvallinen liikkuminen” ja ”turvallinen reitti lapsille kulkea koulumatkat”. Opasteet ja pyöriteiden merkinnät koettiin tärkeimmiksi 13 kunnassa. Pyöritepysäköinti sai 12 vastausta. Maininnoissa nostettiin esiin tilantarve pyöritepysäköinnille sekä pyöriteparkkien ja liityntäpyöriteilyn kehittäminen. Kunnossapidon ja pyöriteiden suunnittelun mainitsi kymmenen kuntaa tärkeimmäksi seikaksi pyöriteilyn edistämisen kannalta. Pyöriteiden suunnittelussa nousi esiin muun muassa suunnitelmallisuuden puuttuminen ja tarve kokonaisvaltaiseen suunnitteluun yhdessä muun kevyen liikenteen kanssa.

”Pyöriteit otettava huomioon kaavavaiheessa mahdollisimman pitkäjänteisesti.” (Pieni kaupunki)

”Verkoston tulisi kehittää yhdessä muun kevyen liikenteen kanssa, ei erillisenä.” (Pieni kaupunki)

Kahdeksan kuntaa nosti esiin resurssit, pyöriteilijöiden tilantarpeen seitsemän kuntaa ja talvipyöriteilyn neljä kuntaa. Pyöriteilyn tilantarpeeseen viitattiin muun muassa seuraavasti:

”Oma tila katutilasta, jotta pyöriteilijät uskaltavat mennä sekaan.” (Pieni kaupunki)

”Erillisiä pyöriteitä pitäisi rakentaa yleisten teiden varsille niissä kohdissa, jotka ovat hengenvaarallisia pyöriteilijöille.” (Pieni kunta)

Lisäksi muutamia mainintoja saivat päätöksenteko, pyöriteilykartta, ympäristön viihtyisyys, pyöriteiden helppo- ja monikäyttöisyys, pyöriteilyn asema muiden liikennemuotojen rinnalla sekä valaistus.

4.7.2 Muuta kommentoitavaa pyöriteilyn olosuhteista

Kysymys numero 41 oli muotoiltu seuraavasti: ”Muuta kommentoitavaa pyöriteilyn olosuhteista.” Kysymyksen vastasi 37 kuntaa. Monet kommentit olivat samoja, joita mainittiin jo edellisen kysymyksen yhteydessä. Muutama kunta ilmoitti yleisellä tasolla pyöriteilyn olosuhteiden olevan hyvässä kunnossa. Muutama vastaaja koki parannettavaa vielä löytyvän. Neutraalit vastaukset jakaantuivat seuraaviin luokkiin: liikennesääntöjen heikko tuntemus, pyöriteiden laatu, pyöriteiden määrä, talvipyöriteilyn olosuhteet ja resurssipula. Muutama kunta myös koki, että kunnassa on hyvä pyöriteillä, koska pienessä kunnassa on paljon tilaa. Yksittäisiä vastauksia saivat pyöritematkailu, pyöriteilijöiden asema, kaupunginhallinnon ymmärrys, liikuntatoimen rooli, ahdas taajamarakenne, pyöritepysäköinti ja valaistus. Muutama vastaus liittyi kyselyyn vastaamiseen, kuten että osa vastauksista perustui arvioihin ja että kuntaliitosten myötä uusinta tietoa ei ole vielä saatavilla.

”Suomessa on kilometreissä mitaten hyvin laaja pyöriteverkko, mutta tasalaatuisuudessa, hierarkkisuudessa ja jatkuvuudessa on parantamista.” (Suuri kaupunki)

”Pyöriteilysääntöjen tietotaso on liian heikko niin pyöriteilijöillä kuin autoilijoilla.” (Keskisuuri kaupunki)

”Pyöriteilijän nostaminen autoilijan edelle niin väylien suunnittelussa kuin rakentamisessakin olisi paikallaan.” (Keskisuuri kaupunki)

”Kaupunki on päättänyt sammuuttaa katuvalot yöajaksi. Kyseinen toimenpide huonontaa pyöriteilyn olosuhteita ja turvallisuutta sekä houkuttelevuutta.” (Pieni kaupunki)

”Kaupunginhallinto ei ole ymmärtänyt pyöriteilyä liikennemuotona, ei katsota läheskään samanarvoiseksi liikennemuodoksi kuin autoliikenne.” (Pieni kaupunki)

”Hyvin vaikea lisätä pyöräilyä kunnassa, jossa suurin osa asukkaista asuu haja-asutusalueella eikä kunnassa ole toimivaa julkista liikennettä ja työpaikkaliikenne kohdistuu pääosin muille paikkakunnille.” (Pieni kunta)

”Pienillä kunnilla ainainen rahapula pyöräilyverkostojen rakentamiseen. Kevyen liikenteen väylät olisivat turvallisia, mutta kalliita toteuttaa.” (Pieni kunta)

”Mitä paremmin väylät on hoidettu, sitä enemmän näkyy pyöräilijöitä.” (Pieni kunta)

”Kunnassa pyöräillään ahkerasti maanteiden vierustalla, sillä autoliikenne melko vähäistä.” (Pieni kunta)

4.7.3 Vastaajien kiinnostus liittyä Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi

Kysymyksessä 42 vastaajilta kysyttiin ”Olisitko kiinnostuneita liittymään Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi, mikäli kuntanne ei vielä ole?” Lähes neljäsosa kunnista oli kiinnostuneita liittymään jäseneksi. Kiinnostus oli suurinta pienissä kaupungeissa (38 %) ja pienissä kunnissa (17 %). Suuret kaupungit ja suuri osa keskisuurista kaupungeista oli jo verkoston jäseniä.

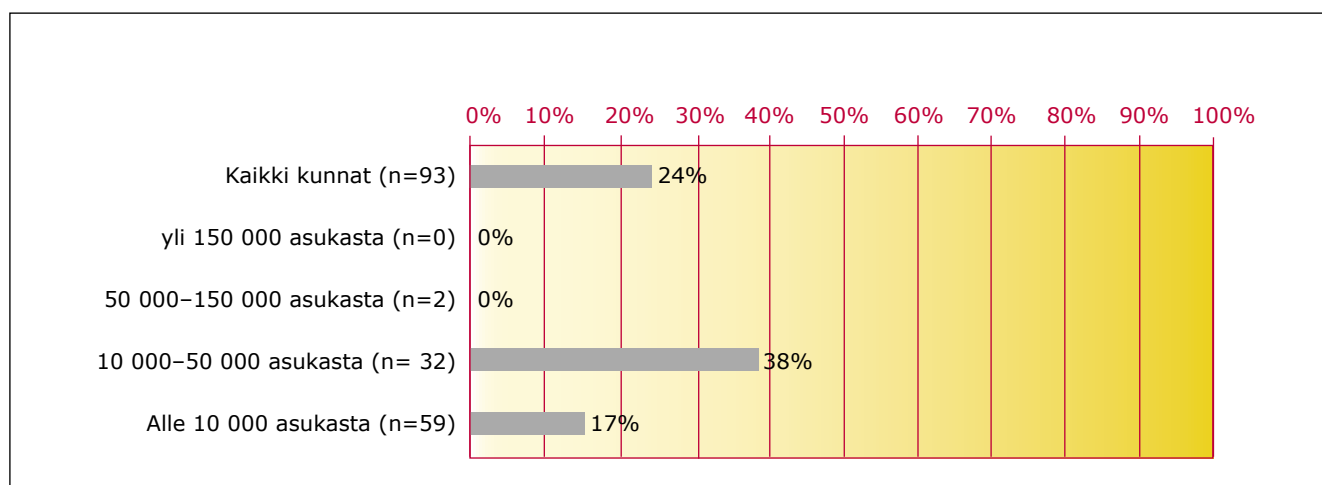
4.7.4 Vastaajien ammattinimeke

Kysymys numero 43 kuului: ”Ammattinimeke kunnassa.” Kysymykseen vastasi 136 kuntaa. Suurin osa vastaajista kuului tekniseen toimeen (89 vastaajaa). Nimekkeinä mainittiin muun muassa tekninen johtaja, kunnan rakennusmestari, yhdyskuntatekniikan päällikkö ja tiemestari. Mukana oli myös esimerkiksi liikenneinsinööri, suunnitteluinsinööri, kunnaninsinööri, diplomi-insinööri, suunnittelija ja suunnittelupäällikkö.

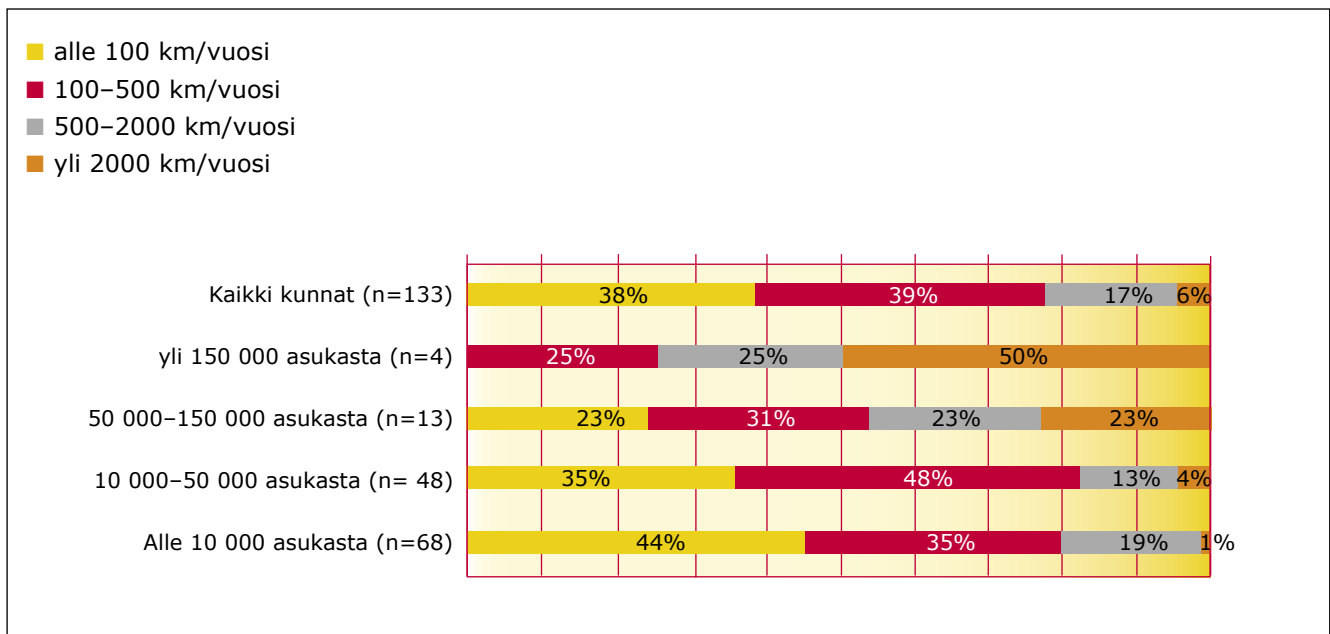
Toiseksi suurin vastaajaryhmä edusti liikunta- ja vapaa-aikatoimea (40 vastaajaa). Yleisin näistä oli liikuntasiihteri. Muita mainittuja nimekkeitä olivat muun muassa liikunta- ja vapaa-aikatoimen päällikkö sekä vapaa-aikaohjaaja ja liikunnanohjaaja. Muita harvemmin mainittuja nimekkeitä olivat puistoesimies, kaupunginpuutarhuri, hankevastaava, liikennetutkija ja ympäristönsuojelusihteri.

4.7.5 Vastaajien pyöräilymäärä vuodessa

Kysymyksessä 45 vastaajilta kysyttiin ”Paljonko pyöräilet vuodessa?” Suurin osa vastaajista pyöräili vuoden aikana 100–500 kilometriä (39 %) tai alle 100 kilometriä (38 %). Alle viidesosa pyöräili 500–2 000



Kuvio 29. Kuntajaottelu: Vastaajien kiinnostus liittyä Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi.



Kuvio 30. Kuntajaottelu: Vastaajien pyöräily määrä vuodessa.

kilometriä ja 6 prosenttia yli 2 000 kilometriä. Selvästi eniten vastaajat pyöräilivät suurissa kaupungeissa, sillä puolet niiden vastaajista pyöräili yli 2 000 kilometriä. Toisaalta suurten kaupunkien vastaajia oli vain neljä kappaletta. Lähes neljäsosa keskisuurten kaupunkien vastaajista pyöräili yli 2 000 kilometriä vuodessa. Suurimman luokan keskisuurissa kaupungeissa muodostivat 100–500 kilometriä pyöräilevät. Heitä oli lähes kolmasosa. Pienissä kaupungeissa lähes puolet vastaajista pyöräili 100–500 kilometriä vuodessa. Pienissä kunnissa suurimman luokan muodostivat alle 100 kilometriä vuodessa pyöräilevät (44 %).

4.7.6 Yhteenveto osiosta muut kysymykset

- Vastaajat kokivat yhtenäisten ja jatkuvien pyöräreittien, pyöräteiden riittävän määrän, laadukkaiden pyöräteiden sekä pyöräilyn turvallisuuden edistämisen tärkeimmiksi asioiksi pyöräilyn kehittämiseksi.
- Lähes neljäsosa vastanneista kunnista oli kiinnostuneita liittymään Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseniksi.
- Suurin osa vastaajista työskenteli teknisessä toimessa (89 vastaajaa). Toiseksi suurin vastaajaryhmä edusti liikunta- ja vapaa-aikatoimea (40 vastaajaa).
- Suurin osa vastaajista pyöräili vuoden aikana 100–500 kilometriä (39 %) tai alle 100 kilometriä (38 %). Suurten kaupunkien vastaajat pyöräilivät eniten.



5 MITÄ SELVITYS KERTOO PYÖRÄILYN ASEMASTA JA OLOSUHTEISTA SUOMESSA?

Matti Hirvonen, toiminnanjohtaja, Pyöräilykuntien verkosto ry
Kalle Vaismaa, tutkija, projektipäällikkö, Tampereen teknillinen yliopisto

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys antaa paitsi yhtenäistä pyöräilyyn liittyvää tilastotietoa Suomen kunnista myös näkökulman, miten hyvin Suomessa tiedostetaan pyöräily liikennemuotona. Selvitys osoittaa, että kunnissamme on paljon väyliä, joilla pyöräilijät saavat ajaa. Suomessa on myös ajankohtaista tietoa pyöräilyn edistämiseen liittyen, mutta selvästi tarvitaan lisää ymmärtämystä, millaiset ovat laadukkaat pyöräilyolosuhteet.

5.1 Perusasiat hallussa

Vastausten pohjalta voidaan todeta, että Suomessa tiedetään pyöräilyverkon laatuun liittyvät perusasiat. Vastaajat pitivät tärkeänä, että verkko on kattava, väylät jatkuvia ja yhteydet sujuvia. Pyöräilyväyliä on rakennettu varmasti jokaisessa kunnassa, eli pyörällä ajo on mahdollista. Sen osoittaa myös tulos, jonka mukaan 73 prosentissa kunnista pyörätieyhteydet kouluihin ovat hyvät. Viime vuosina on selvästi pohdittu yhä enemmän pyöräilyn lisäämiseksi tehtäviä toimenpiteitä, kuten uusien väylien rakentamista, pyöräpysäköinnin kehittämistä ja väylien kunnossapidon parantamis-

ta. Vastaajien mukaan pyöräilyn asema on nousussa kuntien päätöksenteossa, mikä osoittaa sen, että eri tahoilta tulleet tavoitevaatimukset – muun muassa ilmastopolitiikkaan liittyen – otetaan tosissaan.

Yleisesti voi todeta, että kyselyyn vastaajat olivat yllättävän tyytyväisiä vallitseviin pyöräilyolosuhteisiin. Selvityksen mukaan 59 prosentissa kunnista on laadukkaat pyöräily-yhteydet keskustaan ja sen läpi. Todellisuutta monessa kunnassa kuitenkin on, että pyöräilijät joutuvat suurimman osan matkastaan pyöräilemään jalkakäytävätasoisilla väylillä. Sen osoittaa myös selvityksen tulos: pyöräilyverkosta on noin 90 prosenttia yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Todennäköisesti lukema on vieläkin isompi, sillä näyttää siltä, että osalla vastaajilla on tullut väärinkäsitys kysymyksen 34 kohdalla. Yhdistetyille väylille kuuluvia prosenttiosuuksia lienee kirjattu mopolla sallittujen pyöräilyväylien kohtaan, mikä selittäisi sen, että yhteenlaskettu prosentti ei kaikissa kuntaluokissa ole sata. Tosin on hyvä muistaa, että pienemmissä kunnissa yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä saattaa toimia sisääntuloväylänä, koska kävelijöitä on väylällä vähän.



5.2 Laatua lisää

Huomattavaa on, että käyttäjäpalautteen mukaan vain 27 prosentissa kunnista pyöräily-yhteydet keskustaan ja sen läpi ovat laadukkaat. Toiseksi on huomattava, että vain viidesosa isompien kaupunkien edustajista on samaa mieltä. Tämä osoittaa, että keskustan pyöräilyolosuhteita pitää kehittää eniten isommissa kaupungeissa, ja toisaalta siitä voi päätellä, että isommissa kaupungeissa ollaan tietoisempia, mitä laadukkaalta pyöräily-yhteydeltä odotetaan. Suuren kaupungin edustajan kommentissa onkin löydettävissä todellisuutta vastaavia ajatuksia:

”Suomessa on kilometreissä mitaten hyvin laaja pyöräverkko, mutta tasalaatuisuudessa, hierarkkisuudessa ja jatkuvuudessa on parantamista.”

58 prosenttia vastaajista kokee, että pyöräily on tasavertainen kulkumuoto muiden rinnalla. Jos tarkastellaan pyöräilyn asemaa Suomen liikennejärjestelmässä ja verrataan sitä maailman parhaimpiin pyöräilykaupunkeihin, niin voidaan todeta, että niiden välillä on suuri ero. Joukkoliikenteestä on Suomessa kehitetty aitoa vaihtoehtoa henkilöautolle, mutta pyöräily ei vielä ole päässyt moninkaan paikoin siihen asemaan. Maailman parhaimmissa pyöräilykaupungeissa kuitenkin pyritään siihen, että auton sijaan ihminen voi valita polkupyörän ajoneuvoksi suurimmalle osalle matkoista. Samanlaisia äänenpainoja löytyy Suomestakin:

”Pyöräilijän nostaminen autoilijan edelle niin väylien suunnittelussa kuin rakentamisessakin olisi paikallaan.”

Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että Suomen kunnissa pyöräilyverkkoa suunnitellaan edelleen liikaa osana kävelyväylien suunnittelua, vaikka pyöräliikenteen suunnittelun tulee olla osa ajoneuvoliikenteen suunnittelua. Kun selvityksessä kysyttiin pyöräilyn kehittämiseksi koettuja tärkeitä seikkoja, yksi vastaus on ”reunakivien madaltaminen”. Laadukkaalle pyöräväylälle eivät kuulu edes madalletut reunakivet. Laadukas pyörätie on verrattavissa katuun. Ei autojenkaan tarvitse ylitellä reunakiviä keskellä katua, samoin tulee olla pyörienkin kohdalla.

Jos pyöräilyverkon kattavuutta ja yhteyksien jatkuvuutta tarkastellaan pelkästään kartalla, pyöräilyolosuhteet saattavat näyttää paremmilta kuin mitä todellisuus on. Pyöräilyväylien määrä ei kerro paljoakaan pyöräilyn laatutasosta. Hyvä laatutaso on sellainen, jossa pyöräilijä voi ajaa kuin hidas auto. Suomessa tuleekin ymmärtää entistä paremmin, että pyörä on ajoneuvo. Pyöräilijä ei ole kävelijä, vaan hitaan ajoneuvon kuljettaja.

5.3 Kehittämishjelmasta on hyötyä

Selvityksen mukaan pyöräilyn kehittämishjelmien ovat merkittävä työkalu vauhdittamaan pyöräilyn edistämistä kunnissa. Ohjelmien ja edistämistoimenpiteiden välillä löytyi vahva positiivinen korrelaatio. Kunnissa, joissa on kehittämishjelma (15 kpl), tehdään yleisemmin poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi ja niissä oli myös rakennettu enemmän pyöräteitä 2000-luvun aikana kuin muissa kunnissa. Kehittämishjelma lisäsi myös todennäköisyyttä, että kunnassa on pyöräilyn vastuuhenkilö ja pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä, pyöräilykartta, ja että asukkailta kerätään palautetta pyöräilyn olosuhteista.

Kehittämishjelmien ovat toistaiseksi hyvin vähän käytössä, sillä vain noin 10 prosentilla kunnista on voimassa oleva ohjelma. Oma kuntakohtainen kehittämishjelma tai vastaava on vain viidellä prosentilla vastaajista, muut ovat mukana seudullisessa ohjelmassa. Esimerkiksi yhdessäkään 50 000–150 000 asukkaan kunnassa ei ole omaa kehittämishjelmaa pyöräilyyn. Kehittämishjelmien yleistymisen on erittäin toivottava kehityssuunta ja vaikuttavuuden kannalta tärkeää on, että ohjelmat viedään kunnissa poliittisen päätöksentekoprosessin läpi. Samalla voidaan päätöksentekijöille osoittaa, että pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on kunnille kannattava investointi, jonka kustannus-hyötysuhde on tutkitusti moninkertainen muihin liikennemuotoihin verrattuna.

5.4 Pyöräilymääristä liian vähän tietoa

Pyöräilyn seuranta, tilastointi ja palautteen kerääminen on selvityksen mukaan heikolla tasolla. Seuranta tehdään alle viidesosassa kunnista ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus on tiedossa vain neljäsosassa kunnista. Näissäkin 25 prosentissa on paljon kuntia, joiden viimeisimmät tiedot olivat useita vuosia vanhoja. Seuran-

ta ja tilastointi ovat kuitenkin kaiken systemaattisen kehittämistyön lähtökohta. Nykytilannetta kuvastaa, että kuntastrategiassa voi olla maininta tavoitteesta lisätä pyöräilyä, mutta määrällisiä tavoitteita ei ole voitu asettaa, kun pyöräilymääristä ei ole tietoa.

Kuntien ilmoittamat pyöräilyn kulkutapaosuudet (prosenttia kaikista tehdyistä matkoista) vaihtelivat välillä 5–30 prosenttia. Tilastointitavat eri kunnissa ovat siinä määrin erilaisia, että lukemat eivät ole täysin vertailukelpoisia ja niitä on pidettävä suuntaa antavina. Joka tapauksessa suuret erot kuntien välillä osoittavat, että olosuhteiden kehittämisellä ja muilla edistämistoimenpiteillä on suuri merkitys. Myöskään pohjoinen sijainti tai lumisen kauden pituus eivät näyttäisi olevan esteitä, sillä esimerkiksi Oulu ja Joensuu ovat aktiivisimpia pyöräilykaupunkejamme.

Myös palautteen kerääminen on vähäistä. Vain kolmasosa vastanneista kunnista keräsi palautetta pyöräilyn olosuhteista. Suuremmissa kaupungeissa palautetta kerätään huomattavasti useammin, yli 150 000 ja 50 000–80 000 asukkaan kaupungeista yli 80 prosenttia kerää palautetta.

5.5 Aurausta ja liukkauden torjuntaa

Suomen kaltaisessa maassa talvikunnossapidolla voidaan vaikuttaa oleellisesti koko vuoden pyöräilymääriin, kuten Oulunkin esimerkki osoittaa. Pyöriteiden aurauksen suhteen talvikunnossapito on Suomessa melko hyvällä tasolla. Joissakin kaupungeissa auraus on erittäin hyvin hoidettu ja kaikki pyöräilyn pääväylät priorisoitu korkeimpaan hoitoluokkaan. Talvikunnossapitoa koskevissa vastauksissa korostuikin auraaminen, mutta liukkaudentorjunta jäi vähemmälle huomiolle. Yksi käytännön ongelma liukkaudentorjunnassa on pyörän renkaita puhkova terävsärmäinen hiekkoitussepele. Esimerkiksi Vantaalla on siirrytty käyttämään pyöräilyväylien talvikunnossapidossa pyöräilyystävällisempää sepeleä.

Yhteenvedon voidaan todeta, että pyöräilyn integroiminen osaksi liikennejärjestelmää vaatii kunnissa vielä paljon työtä sekä kunnianhimoista ja kokonaisvaltaista otetta. Laadukkaammat pyöräilyn olosuhteet ovat välttämätön edellytys, jos merkittäviä kulkutapamuutoksia halutaan saada aikaiseksi. Poliittisia päätöksiä tarvitaan erityisesti pyöräilyn aseman nostamiseksi liikennemuotona tasavertaiseen asemaan henkilöautoilun ja julkisen liikenteen rinnalle.



LÄHTEET

Dehaye B. 2007. Investing in Cycle Track Networks may prove quite profitable. Velo-City München 2007. Conference Proceedings. DVD.

Euroopan yhteisöjen komissio 2007. Vihreä kirja. Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen. KOM (2007) 551. Euroopan yhteisöjen komissio. Bryssel, Belgia. http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/fi/com/2007/com2007_0551fi01.pdf. Viitattu 22.9.2010.

European Cyclists' Federation 2009. Charter of Brussels. Velo-City Conference Catalogue 2009. Bryssel, Belgia.

FINLEX 2010. Liikuntalaki 18.12.1998/1054. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19981054>. Viitattu 19.10.2010.

Fogelholm M., Paronen O. & Miettinen M. 2007. Liikunta – hyvinvointipoliittinen mahdollisuus. Suomalaisen terveystieteiden tutkimuskeskuksen tutkimusraportti 2006. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen selvityksiä 2007:1.

Hannus A., Hallberg P. & Niemi A.E. 2009. Kuntalaki (4. uudistettu painos). Helsinki: WSOYpro Oy.

Helakorpi S., Laitalainen E. & Uutela A. 2009. Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2009. Terveystieteiden tutkimuskeskuksen tutkimusraportti 7/2010. Helsinki 2010.

Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. <http://www.hlt.fi/tulokset/kulikutavat.htm>. Viitattu 23.3.2010.

Janz N. & Becker M. 1984. The health belief model: A decade later. *Health Education Quarterly* 11 (1), 1–47.

Kalenoja H., Mäntynen J. & Pöllänen M. 2004. Jaloin-ohjelman arviointi sekä toimintasuosituksia jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 40/2004. Helsinki.

Knoflach H. 1995. Kaupungin ja liikenteen harmonia. Vapaus autolla ajamisen pakosta. Suomeksi toimittaneet Jarmo Kalanti ja Pekka Ryttilä. Liikennesuunnittelun seura ry.

Kunnossa kaiken ikää (KKI) -ohjelma 2010. <http://www.kki.likes.fi/pages/content/Show.aspx?id=14>. Viitattu 29.9.2010.

Kuntaliitto 2010¹. http://www.kunnat.net/k_kuntaliitto_etusivu.asp?path=1;184. Viitattu 29.9.2010.

Kuntaliitto 2010². Kunnat ja kuntayhtymät. http://www.kunnat.net/k_peruslistasivu.asp?path=1;29;102942. Viitattu 15.3.2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2000. Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 1/2000. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2001¹. Kohti kestävästä ja terveellistä liikennettä – WHO:n Lontoon perusasiakirjan täytäntöönpano Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita. 3/2001. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2001². Uutta pontta pyöräilyyn. Ehdotus pyöräilypoliittiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2001. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2001³. Kevyen liikenteen tutkimusohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita. B 8/2001. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2001⁴. Kävely osaksi liikennepolitiikkaa. Ehdotus kävelypoliittiseksi ohjelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2001. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2004. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa – Jaloin-hanke 2001–2004. Jaloin-yhteistyöryhmä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2004. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2005. Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn tutkimusohjelma 2005–2015. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2005. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2009. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alan ilmastopoliittinen ohjelma 2009–2020. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 2/2009. Helsinki: Edita Prima.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2010. Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskaatsaus puolueille, luonnos 19.8.2010. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=913406&name=DLFE-10932.pdf&title=Luonnos%2019.8.2010.%20Digitaalinen%20Suomi,%20uusi%20liikennepolitiikka.%20Tulevaisuuskaatsaus%20puolueille. Viitattu 5.10.2010.

Liikenneturva 2010. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/pyorailijoiden_henkilovahingot.pdf. Viitattu 4.10.2010.

Opetusministeriö 2008. Liikkuva ja hyvinvoiva Suomi 2010-luvulla. Ehdotus kansalliseksi liikuntaohjelmaksi julkisen ohjauksen näkökulmasta. Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2008:14.

Opetusministeriö 2009. Valtioneuvoston periaatepäätös liikunnan edistämisen linjoista. Opetusministeriön julkaisuja 2009:17.

Parviainen H., Hakulinen H., Koskinen-Ollonqvist P., Forsman O., Huhta H. & Ruohonen A. 2010. Terveyden edistämisen barometri 2010. Ajankohtaiskatsaus järjestöjen ja kuntien terveyden edistämiseen. Terveyden edistämisen keskuksen julkaisuja 3/2010. Helsinki.

Pyöräilykuntien verkosto 2010¹. Pyöräilykuntien verkoston kommentit 31.8.2010 liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuden katsaukseen ”Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka”. Pyöräilykuntien verkosto ry. Helsinki.

Pyöräilykuntien verkosto 2010². Pyöräilykuntien verkosto: <http://www.poljin.fi/pyorailykuntienverkosto> ja Pyöräilykuntien verkoston jäsenet: <http://www.poljin.fi/pyorailykuntienverkosto/jasenet>. Viitattu 1.12.2010.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2001. Terveys 2015 -kansanterveysohjelma. Sosiaali- ja terveysministeriö. Esitteitä 2001:8.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2007. Terveysten edistäminen. Hallituksen politiikka-ohjelma 2007. <http://www.vn.fi/toiminta/politiikkaohjelmat/terveys/ohjelman-sisaeltoe/fi.pdf>. Viitattu 28.9.2010.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2010. Suositukset liikunnan edistämiseksi kunnissa. Esitteitä 2010:3.

TNS Gallup 2010. Kansallinen liikuntatutkimus. Suomen Kuntoliikuntaliiton PowerPoint-esitys. http://www.kunto.fi/@Bin/278890/Liikuntatutkimus_aikuisliikunta_2009-2010.pdf. Viitattu 19.10.2010.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2008. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia. Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 6. päivänä marraskuuta 2008. http://www.tem.fi/files/20585/Selontekoehdotus_311008.pdf. Viitattu 23.9.2010.

YTV 2006. Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki 2006. http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2006/Jkpp_strategia_B2006_23.pdf. Viitattu 4.19.2010.

LIITTEET

Liite 1

Saatekirje I (liikuntatoimenjohtajat)

Arvoisa vastaanottaja,

Pyydämme teitä ystävällisesti välittämään tämän sähköpostikyselyn **kunnassanne pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle**, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (tekninen osasto). Kyseessä on Pyöräilyn olosuhde -selvitys, joka toteutetaan yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Pyöräilykuntien verkoston sekä usean eri ministeriön ja arkiliikkumisen olosuhdetahojen asiantuntijoista koostuvan TELI-KKI -olosuhdetyöryhmän kanssa. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään valtakunnallisesti pyöräilyn kehittämiseksi ja tulosten yhteenveto lähetetään kaikille vastaajille.

Hyvä kunnan pyöräilyn olosuhteista vastaava,

Kyselyn vastaamiseen menee aikaa noin 20–30 minuuttia. Vastaathan kyselyyn kiirastorstaihin 1.4.2010 mennessä. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja vastaajien henkilöllisyyttä ei yhdistetä vastauksiin. Mikäli kyselyn aikana herää mieleesi kysymyksiä, otathan ystävällisesti yhteyttä Liikunnan ja kansanterveyden edistämissätiön tutkijaan Hanna-Mari Maijalaan (hanna-mari.maijala@likes.fi, 050 5895345).

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan 3 kappaletta pyörän matkamittareita.

Yhteistyöstä kiittäen,

Risto Järvelä
rakennusneuvos, opetusministeriö
TELI-KKI -olosuhdetyöryhmän puheenjohtaja

Leena Karessuo
johtaja, yhdyskunta, tekniikka ja ympäristö, Suomen Kuntaliitto

Vastaa kyselyyn klikkaamalla alla olevaa linkkiä. Jos linkki ei aukea, kopioi se selaimen osoiteriville.

Saatekirje II (kunnanjohtajat)

Arvoisa kunnanjohtaja,

Pyydämme teitä ystävällisesti välittämään tämän sähköpostikyselyn **kunnassanne pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle**, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (tekninen osasto). Kyseessä on Pyöräilyn olosuhde -selvitys, joka toteutetaan yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Pyöräilykuntien verkoston sekä usean eri ministeriön ja arkiliikkumisen olosuhdetahojen asiantuntijoista koostuvan TELI-KKI -olosuhdetyöryhmän kanssa. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään valtakunnallisesti pyöräilyn kehittämiseksi ja tulosten yhteenveto lähetetään kaikille vastaajille.

Hyvä kunnan pyöräilyn olosuhteista vastaava,

Kyselyn vastaamiseen menee aikaa noin 20–30 minuuttia. Vastaathan kyselyyn kiirastorstaihin 1.4.2010 mennessä. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja vastaajien henkilöllisyyttä ei yhdistetä vastauksiin. Mikäli kyselyn aikana herää mieleesi kysymyksiä, otathan ystävällisesti yhteyttä Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiön tutkijaan Hanna-Mari Maijalaan (hanna-mari.maijala@likes.fi, 050 5895345).

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan 3 kappaletta pyörän matkamittareita.

Yhteistyöstä kiittäen,

Risto Järvelä
rakennusneuvos, opetusministeriö
TELI-KKI -olosuhdetyöryhmän puheenjohtaja

Leena Karessuo
johtaja, yhdyskunta, tekniikka ja ympäristö, Suomen Kuntaliitto

Vastaa kyselyyn klikkaamalla alla olevaa linkkiä. Jos linkki ei aukea, kopioi se selaimen osoiteriville.

Saatekirje III (pyöräilykuntien verkoston jäsentahot)

Hyvä pyöräilykuntien verkoston jäsen,

Pyydämme teitä ystävällisesti vastaamaan Pyöräilyn olosuhde -kyselyyn, joka toteutetaan yhteistyössä Suomen Kuntaliiton, Pyöräilykuntien verkoston sekä usean eri ministeriön ja arkiliikkumisen olosuhdetahojen asiantuntijoista koostuvan TELI-KKI -olosuhdetyöryhmän kanssa. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään valtakunnallisesti pyöräilyn kehittämiseksi ja tulosten yhteenveto lähetetään kaikille vastaajille.

Kyselyn vastaamiseen menee aikaa noin 20–30 minuuttia. Vastaathan kyselyyn kiirastorstaihin 1.4.2010 mennessä. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja vastaajien henkilöllisyyttä ei yhdistetä vastauksiin. Mikäli kyselyn aikana herää mieleesi kysymyksiä, otathan yhteyttä Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiön tutkijaan Hanna-Mari Maijalaan (hanna-mari.maijala@likes.fi, 050 5895345).

Mikäli ette osaa itse vastata kyselyyn pyydämme teitä ystävällisesti välittämään tämän sähköpostikyselyn **kunnassanne pyöräilyn olosuhteista vastaavalle henkilölle**, esimerkiksi liikennesuunnittelijalle (tekninen osasto).

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan 3 kappaletta pyörän matkamittareita.

Yhteistyöstä kiittäen,

Risto Järvelä
rakennusneuvos, opetusministeriö
TELI-KKI -olosuhdetyöryhmän puheenjohtaja

Leena Karessuo
johtaja, yhdyskunta, tekniikka ja ympäristö, Suomen Kuntaliitto

Vastaa kyselyyn klikkaamalla alla olevaa linkkiä. Jos linkki ei aukea, kopioi se selaimen osoiteriville.

Liite 4

Saatekirje (ruotsiksi)

Ärade mottagare,

Vi ber er vänligen förmedla denna elektroniska enkät till den **person som ansvarar för cykeltrafikens planering i er kommun**. Enkäten om cykeltrafiken i Finlands kommuner förverkligas i samarbete mellan Finlands Kommunförbund, Cyklingskommunernas nätverk samt TELI-KKI- arbetsgruppen för hälsofrämjande motion.

Bäste mottagare,

20–30 minuter av er tid går åt till besvarandet av enkäten. Var snäll och besvara enkäten före den 1.4.2010. Svaren behandlas konfidentiellt och svararens identitet sammankopplas inte med svaren. Om det uppstår frågor i samband med besvarandet, var snäll och ta kontakt med forskare Hanna-Mari Maijala på LIKES – Stiftelsen för Forskning i Idrott och Hälsa (Liikunnan ja kansanterveyden edistämisseätiö LIKES), hanna-mari.maijala@likes.fi, 050 589 5345.

3 stycken trippmätare utlottas bland dem som besvarar enkäten.

Tack för samarbetet

*Risto Järvelä
Byggnadsråd, undervisningsministeriet
TELI-KKI- förhållanden, arbetsgruppens ordförande*

*Leena Karessuo
chef, samhälle, teknik och miljö, Finlands Kommunförbund*

Börja besvarandet av enkäten genom att klicka på nedanstående länk. Om länken inte öppnar sig, kopiera den till adressrutan.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselylomake (suomeksi)

0% valmiina (Sivu 1 / 1)

PYÖRÄILYN OLOSUHTEET SUOMEN KUNNISSA

Tervetuloa vastaamaan Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselyyn.

Tietoa pyöräilyn olosuhteista on vähän, joten toivomme, että pyrit vastaamaan jokaiseen kysymykseen. Tarvittaessa voit palata jatkamaan kyselyn täyttämistä. Painamalla Keskeytys-painiketta siihen asti täyttämäsi vastaukset tallentuvat, ja saat ohjeet miten palata kyselyyn. Kyselyssä pääset liikkumaan eteen- ja taaksepäin klikkaamalla alareunassa olevia nuolia. Ethän käytä internet-selaimen back- ja forward-painikkeita. Palauta alkuperäiset -painike poistaa kaikki merkitsemäsi tiedot kyseiseltä sivulta.

Tässä kyselyssä termillä pyörätie tarkoitetaan:

- erillistä pyörätietä
- yhdistettyjä ja eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä
- moottoriajoneuvolla ajo kielletty -merkillä merkittyjä jalankulku- ja pyöräteitä

Tässä kyselyssä termillä pyöräreitti tarkoitetaan pyöräteiden ja pyöräilyverkon osana toimivien tie- ja katu yhteyksien muodostamaa reitistöä.

Nyt voit aloittaa vastaamisen!

KUNNAN PERUSTIEDOT

1) Kunnan nimi: *

2) Pinta-ala (km²):

PYÖRÄILYN KEHITTÄMINEN

3) Onko kunnassanne pyöräilyn kehittämissuunnitelma?

- Kyllä Ei

4) Onko pyöräilyn kehittämissuunnitelma

- kunnan oma ohjelma

minä vuonna viimeksi päivitetty?

- osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa

minä vuonna viimeksi päivitetty?

5) Onko kunnassanne tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi viimeisen viiden vuoden aikana?

- Kyllä Ei

6) Minkälaisia poliittisia päätöksiä, kerro tarkemmin?

7) Onko kunnallanne pyöräilykartta?

- Kyllä Ei

8) Löytyykö pyöräilykartta internetistä?

- Kyllä Ei

9) Onko kunnallanne internetissä toimiva pyöräilyn reittiopas?

- Kyllä Ei

10) Onko kunnassanne suunnitella pyöräilyn reittiopas?

- Kyllä Ei

11) Toimiliko kunnassanne nimetty pyöräilyasiamies / muu pyöräilyä vastaava?

- Kyllä Ei

12) Missä vaiheessa/vaiheissa suunnittelua kunnassanne kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintiin?

- rakennusjärjestyksessä?
 asemakaavassa?
 rakennusluvissa?
 jossain muussa vaiheessa, missä?

13) Kommentteja kuntanne pyöräpysäköinnin olosuhteista:

14) Onko kunnassanne pyöräilyasioita käsittelevä työryhmä?

- Kyllä Ei

15) Mitkä hallintokunnat kunnassanne käsittelevät pyöräilyasioita?

16) Edistääkö joku yhdistys kunnassanne pyöräilyä?

- Kyllä Ei

17) Mikä yhdistys / mitkä yhdistykset edistävät pyöräilyä kunnassanne?

PYÖRÄILYN ASEMA KUNNASSA

18) Onko pyöräilyn kulkumuoto-osuutta selvitetty kunnassanne (löytyy yleensä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta)?

- Kyllä Ei

19) Kuinka monta prosenttia (%) kulkumuoto-osuus oli viimeisimmässä selvityksessä?

20) Minä vuonna kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?

21) Minä ajankohtana vuotta kulkumuoto-osuus on viimeksi selvitetty?

- kevät
 kesä
 syksy
 talvi

22) Seurataanko kunnassanne pyöräilyn määrää?

- Kyllä Ei

23) Millä eri tavoin pyöräilyn määrää seurataan?

- Pistelaskennat käsin
 Pistelaskennat koneellisesti
 Laajemmat liikennetutkimukset
 Jotain muulla tavalla, miten?

24) Onko kunnassanne menellään pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita?

- Kyllä Ei

25) Minkälaisia pyöräilyn seurantaan liittyviä kehittämishankkeita, kerro tarkemmin?

26) Miten pyöräilyn määrä on kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana?

- lisääntynyt, arvioi kuinka monta prosenttia (%)?
- pysynyt ennallaan
- vähentynyt, arvioi kuinka monta prosenttia (%)?
- en osaa sanoa

27) Kerätäänkö pyöräteiden/pyöräilyreittien olosuhteista/toimivuudesta palautetta?

- Kyllä Ei

28) Miten pyöräilyreittien olosuhteista/toimivuudesta kerätään palautetta?

PYÖRÄILYN SUJUVUUS JA TASA-ARVOISUUS

29) Miten seuraavat pyöräilyyn liittyvät väittämät toteutuvat kunnassanne?

	1 Täysin eri mieltä	2 Jokseenkin eri mieltä	3 Ei samaa eikä eri mieltä	4 Jokseenkin samaa mieltä	5 Täysin samaa mieltä
Pyöräreittien viitoitus ja opasteet ovat kunnassanne hyvässä kunnossa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily on tasa-arvoinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen rinnalla.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily on helppo yhdistää osaksi julkisen liikenteen kanssa (muun muassa liityntäpysäköinti).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnan suunnittelukäytännössä kiinnitetään huomiota polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörätieyhteudet kouluhin ovat hyvät.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörätieyhteudet keskustaan ja sen lävitse ovat yhtenäiset ja laadukkaat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräilyn edistämistavoitteita pyritään toissaan kehittämään kunnassanne.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käyttäjäpalautteen perusteella kuntalaiset kokevat pyöräilyn olosuhteet laadukkaiksi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PYÖRÄILYN TALVIOLOSUhteET

30) Miten pyöräiliikenteen väylien pääreitit on huomioitu talvikunnossapidossa?

- Pyöräiliikenteen pääreitit hoidetaan pääosin samoin hoitokriteerein kuin korkeimman hoitoluokan kadut.
- Pyöräiliikenteen pääreitit hoidetaan viereisen kadun luokituksen mukaan.
- Pyöräiliikenteen pääreiteille on määritelty oma luokituksensa niiden työmatkaliikenteen merkityksen mukaan.

31) Kuinka moneen luokkaan pyörätiet on jaettu talvikunnossapidon osalta?

- 2
- 3
- 4

32) Kommentteja kuntanne pyörätieverkoston talvikunnossapidosta:

PYÖRÄTIEVERKOSTOON LIITTYVÄT MÄÄRÄLLISET KYSYMYKSET

Mikäli vastaukseeni seuraavissa kysymyksissä perustuu arvioon laita rasti ruutuun.

33) Kuinka monta kilometriä (km) on

kuntanne ylläpitämiä pyöräteitä, sisältäen myös pyöräilyyn tarkoitettua puistokäytävät ja ulkolutet? Vastaus perustuu arvioon

valtion ylläpitämiä pyöräteitä?

Vastaus perustuu arvioon

34) Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräteistä on

yhdistettyä kävely- ja pyöräteitä?

Vastaus perustuu arvioon

kävely- ja pyöräteitä rinnakkain jollain rakenteella tai viivalla erotettuna?

Vastaus perustuu arvioon

erillisiä pyöräteitä?

Vastaus perustuu arvioon

pyöräkaistoja (laske mukaan pyöräkaistat kadun molemmilta puolilta erikseen)?

Vastaus perustuu arvioon

pyörätieverkostoa, jossa mopolla ajo sallittu?

Vastaus perustuu arvioon

35) Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräteistä on

valaistuja (katu- tai erillisvalaistus)?

Vastaus perustuu arvioon

talvikunnossapidon piirissä?

Vastaus perustuu arvioon

36) Kuinka monta prosenttia (%) kuntanne pyöräteistä on

päälystettyjä?

Vastaus perustuu arvioon

hiekkapintaisia?

Vastaus perustuu arvioon

PYÖRÄTEIDEN RAKENTAMINEN JA KUNNOSSAPITO

Mikäli vastauksesi seuraavissa kysymyksissä perustuu arvioon, laita rasti ruutuun.

37) Kuinka monta kilometriä (km) kunnassanne on rakennettu (keskimäärin vuosien 2000-2008 aikana)

kunnan pyöräteitä?

Vastaus perustuu arvioon

valtion pyöräteitä?

Vastaus perustuu arvioon

38) Kuinka monta prosenttia (%) vuosina 2000-2008 rakennetuista

kuntien pyöräteistä on päälystetty?

Vastaus perustuu arvioon

valtion pyöräteistä on päälystetty?

Vastaus perustuu arvioon

39) Kuinka paljon kunnassanne on käytetty määrärahoja vuosittain (€/vuosi) pyöräteiden kunnossapitoon keskimäärin vuosina

2000-2008? (Arvioikaa keskimääräisillä kustannuksilla, jos edellä mainittua ei ole laskettu.)

MUUT KYSYMYKSET

40) Minkälaiset asiat koet tärkeimmiksi pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi?

41) Muuta kommentoitavaa pyöräilyn olosuhteista:

42) Ollisitteko kiinnostuneita liittymään Pyöräilykuntien verkosto ry:n jäseneksi, mikäli kuntanne ei vielä ole (katso www.pojlin.fi)?

Kyllä Ei

VASTAAJAN TIEDOT

43) Ammattinimeke kunnassa:

44) Nimi ja yhteystiedot (viraston/osaston osoite, sähköposti ja puhelinnumero):

45) Paljonko pyöräilet vuodessa?

- alle 100 km
 100-500 km
 500-2000 km
 yli 2000 km

Paljon kiitoksia kyselyyn vastaamisestasi! Nyt voit lähettää lomakkeen.

Haluan lähettää vastaukset

Lähetä

Palauta alkuperäiset

0% valmiina (Sivu 1 / 1)



Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -kyselylomake (ruotsiksi)

0% Klar (1 av 1 sidor)

CYKELTRAFIKEN I FINLANDS KOMMUNER

Välkommen att besvara enkäten om cykeltrafiken i Finlands kommuner.

Det finns inte mycket uppgifter om cykeltrafiken och därför önskar vi att du försöker besvara varje fråga. Vid behov kan du återvända till enkäten senare för att fortsätta ifyllandet. Genom att trycka på Avbryt sparas dina svar och du får anvisningar för hur du kan fortsätta att fylla i enkäten senare. Du kan gå framåt och bakåt i enkäten genom att klicka på pilarna i nedre kanten. Använd inte webbläsarens back- och forward-knappar. Återställ tar bort allt du fyllt i på sidan i fråga.

I denna enkät avser begreppet cykelbana:

- separat cykelbana
- kombinerade och separerade gång- och cykelbanor
- gång- och cykelbanor där vägmärket "förbjudet för motorfordon" finns uppsatt

Med begreppet cykelrutt avses väg- och gatuförbindelser som utgör en del av cykelbanorna och cykelnätet.

Nu kan du besvara enkäten!

KOMMUNINFORMATION

1) Kommunens namn: *

2) Areal (km²):

UTVECKLING AV CYKELTRAFIKEN

3) Har kommunen ett program för utveckling av cykeltrafiken?

- Ja Nej

4) Är utvecklingsprogrammet

- kommunens eget program vilket är senast uppdaterat?
- en del av den regionala trafiksystemplanen vilket är senast uppdaterat?

5) Har kommunen fattat politiska beslut för att främja cykeltrafik under de senaste fem åren?

- Ja Nej

6) Hurdana politiska beslut? Beskriv detaljerat.

7) Har kommunen en cykelkarta?

- Ja Nej

8) Finns cykelkartan på webben?

- Ja Nej

9) Har kommunen en ruttplanerare för cyklisterna på webben?

- Ja Nej

10) Har kommunen planer på att skapa en ruttplanerare för cyklisterna?

- Ja Nej

11) Har kommunen ett cykelombud / någon annan ansvarig för cykeltrafiken?

- Ja Nej

12) I vilka skeden av kommunplaneringen beaktas cykelparkeringar?

- i byggnadsordningen?
- i detalplanen?
- i byggloven?
- i något annat skede, vilket?

13) Kommentarer kring cykelparkeringarna i kommunen:

14) Har kommunen en arbetsgrupp för behandlingen av ärenden som gäller cykeltrafik?

- Ja Nej

15) Vilka förvaltningar behandlar kommunens cykelärenden?

16) Finns det någon förening i kommunen som främjar cykeltrafik?

- Ja Nej

17) Vilken/vilka föreningar främjar cykeltrafik i kommunen?

CYKELTRAFIKENS STÄLLNING I KOMMUNEN

18) Har cykelåkningens andel som transportform utretts i kommunen (finns i allmänhet i trafiksystemplanen)?

- Ja Nej

19) Hur många procent (%) utgjorde cykelåkningens andel som transportform i senaste utredning?

20) Vilket år har cykelåkningens andel som transportform senast utretts?

21) Vilken tid på året utreddes cykelåkningens andel senast?

- vår
 sommar
 höst
 vinter

22) Följs cykeltrafikens volym upp i kommunen?

- Ja Nej

23) Hur följs cykeltrafikens volym upp?

- manuell punktberäkning
- maskinell punktberäkning
- mera omfattande trafikutredningar
- något annat sätt, vilket?

24) Finns det något pågående utvecklingsprojekt kring uppföljningen av cykeltrafiken i kommunen?

- Ja Nej

25) Hurdana utvecklingsprojekt kring uppföljningen av cykeltrafiken? Beskriv detaljerat.

26) Hur har cykeltrafiken utvecklats under de senaste 10 åren?

- ökat, uppskatta hur många procent (%)?
- ingen förändring
- minskat, uppskatta hur många procent (%)?
- vet inte

27) Samlar kommunen in feedback om hur bra cykelbanorna/cykelrutterna fungerar och i vilket skick de är?

- Ja Nej

28) Hur samlas denna feedback in?

SMIDIGHET OCH JÄMSTÄLLDHET I CYKELTRAFIKEN

29) Hur uppfylls följande påståenden i kommunen?

	1 Helt av annan åsikt	2 Delvis av annan åsikt	3 Varken eller	4 Delvis av samma åsikt	5 Helt av samma åsikt
Kommunens cykelrutter har bra skyltning och vägvisning.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykeltrafiken är jämställd med övriga trafikformer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykeltrafiken kan lätt kombineras med kollektivtrafiken (t.ex. anslutningsparkering).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I planeringen vänder kommunen vikt vid ett tillräckligt utbud av parkeringsmöjligheter för cyklar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det finns goda cykelförbindelser till skolorna.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykelförbindelserna till centrum och genom centrum är enhetliga och högklassiga.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommunen strävar verkligen efter att utveckla mål som främjar cykeltrafik.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enligt användarfeedbacken upplever kommuninvånarna att cykelförhållandena är goda.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

CYKELTRAFIKEN UNDER VINTERN

30) Hur beaktas cykeltrafikens huvudrutter i vinterunderhållet?

- Cykeltrafikens huvudrutter underhålls huvudsakligen enligt samma kriterier som gator med högsta underhållsklass.
- Cykeltrafikens huvudrutter underhålls i enlighet med den intilliggande gatans underhållsklass.
- Cykeltrafikens huvudrutter har en egen klassificering enligt deras betydelse för pendlingstrafiken.

31) I hur många klasser har cykelbanorna delats in för vinterunderhållet?

- 2
- 3
- 4

32) Kommentarer om vinterunderhållet av cykelnätet i kommunen:

FRÅGOR OM CYKELNÄTETS OMFATTNING

Om dina svar baserar sig på en uppskattning sätt kryss i rutan.

33) Hur många kilometer (km) av cykelbanorna

underhålls av kommunen? Räkna också med parigångar och friutslöder avsedda för cykeltrafik.

underhålls av staten?

Svaret är en uppskattning

Svaret är en uppskattning

34) Hur många procent (%) av kommunens cykelbanor är kombinerade gång- och cykelbanor?

Svaret är en uppskattning

parallella gång- och cykelbanor separerade genom en konstruktion eller en linje?

Svaret är en uppskattning

separata cykelbanor?

Svaret är en uppskattning

cykelfiler (beräkna cykelfilerna på bägge sidorna av gatan var för sig)?

Svaret är en uppskattning

cykelnät där mopedkörning är tillåten?

Svaret är en uppskattning

35) Hur många procent (%) av cykelbanorna i kommunen är belysta (gatubelysning eller separat belysning)?

Svaret är en uppskattning

omfattas av vinterunderhållet

Svaret är en uppskattning

36) Hur många procent (%) av cykelbanorna i kommunen har belagd yta?

Svaret är en uppskattning

sandyta?

Svaret är en uppskattning

BYGGANDE OCH UNDERHÅLL AV CYKELBANOR

Om dina svar baserar sig på en uppskattning sätt kryss i rutan.

37) Hur många kilometer (km) cykelbana har byggts i kommunen (i genomsnitt år 2000–2008)?

kommunala cykelbanor

Svaret är en uppskattning

statliga cykelbanor

Svaret är en uppskattning

38) Hur många procent (%) av de cykelbanor som byggts år 2000–2008 har en belagd yta?

kommunala cykelbanor

Svaret är en uppskattning

statliga cykelbanor

Svaret är en uppskattning

39) Hur mycket anslag har kommunen årligen använt (€/år) för underhållet av cykelbanorna år 2000–2008? (Uppskattning av genomsnittliga kostnader, om detta inte är beräknat.)

ANDRA FRÅGOR

40) Vad anser du att är viktigast för utvecklingen av cykelförhållandena?

41) Andra kommentarer om cykelförhållandena:

42) Finns det intresse att gå med i nätverket för cykelkommuner (Pyöräilykuntien verkosto ry), om kommunen inte redan är medlem (se www.poljin.fi)?

Ja Nej

INFORMATION OM UPPGIFTSLÄMNAREN

43) Yrkesbeteckning i kommunen:

44) Namn och kontaktuppgifter (verkets/avdelningens adress, e-post och telefonnummer):

45) Hur mycket cyklar du årligen?

- under 100 km
- 100-500 km
- 500-2000 km
- över 2000 km

Tack för att du besvarade enkäten! Nu kan du skicka formuläret.

Jag vill skicka svaren

0% klar (1 av 1 sidor)





Kunnossa kaiken ikää -ohjelma
LIKES-tutkimuskeskus
Viitaniementie 15
40720 Jyväskylä
www.kki.likes.fi

ISBN 978-951-790-293-9
ISSN 0357-2498