

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Pohjois-Pohjanmaan kunnissa

HAASTATTELUJEN YHTEENVETO

14.6.2021

Sitowise Oy, Pilvi Lehtonen



Sisältö

Selvityksen toteuttaminen

Yhteenveto

Kysymyskohtaiset tulokset

Muuta haastatteluissa esiin tullutta



Selvityksen toteuttaminen

**”Hyvä asia, että tätä kartoitetaan.
Arvokasta työtä, sille iso peukku.”**

TAVOITE

Selvittää miten kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään Pohjois-Pohjanmaan kunnissa, millaisia haasteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyy sekä miten kuntia voitaisiin tukea kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä.

- Haastattelut toteutettiin aikavälillä 26.3.-11.5.2021.
- Haastatteluilla tavoitettiin kaikki Pohjois-Pohjanmaan 30 kuntaa.
- Haastateltavia oli yhteensä 62 henkilöä, yleisimmin haastatteluun osallistui kunnasta 1-3 henkilöä.
 - Haastateltavat edustivat useimmiten teknistä toimea, sivistystoimea ja vapaa-aikatoimea.
- Haastattelut toteutettiin Teamsin välityksellä ja haastattelun kesto oli keskimäärin 1 tunti.
- Haastattelun kysymykset lähetettiin haastateltaville etukäteen. Haastattelu toteutettiin vapaamuotoisesti keskustellen.

Yhteenvedo

Kävelyä ja pyöräilyä pitäisi ajatella laajemmin kuin pelkkänä liikenteen kuljutapana: kunnissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen liittyy tiiviisti myös vapaa-ajan liikkumiseen. Lisäksi liikkuva elämäntapa edistää kävelyn ja pyöräilyn valintaa myös liikennemuotona.

Kunnat kaipaavat apua erityisesti tietoon liittyen:

- mitä muissa kunnissa tehdään,
- mistä toimenpiteistä on saatu hyviä kokemuksia,
- mitä rahoituskanavia on käytettävissä ja miten rahoitusta voitaisiin saada?

Infran osalta kunnan henkilöstön oma osaaminen koettiin riittäväksi, mutta liikkumisen ohjaukseen kaivataan lisää tietoa ja vinkkejä. Toimintamallit ja materiaalit haluttaisiin mahdollisimman valmiina, jotta ne on helppo viedä käytäntöön ilman, että suunnittelemiseen kuluisi

resursseja. Tähän liittyvät ratkaisumallit on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla.

Toinen selkeä kokonaisuus liittyi rahoitukseen: kun ELY-keskuksella ei riitä varoja maanteiden varteen rakennettaviin jalankulku- ja pyöräilyväyliin, olisi niihin tärkeä saada valtionavustusta. Ilman kuntien ulkopuolista rahoitusta tärkeäksi koetut jalankulku- ja pyöräilyväylät jäivät herkästi toteuttamatta. Valtionavustusten koettiin suosivan kaupunkeja myös muuten kuin maantierajauksen osalta.

Yleisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen suhtauduttiin kunnissa todella positiivisesti. Haastattelu herätteli monet vastaajat miettimään asioita ja tunnistamaan kehittämistarpeita. Myös tiedon keräämistä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tilasta maakunnassa pidettiin hyvänä.

Yhteenveto

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön tukeminen (1/2)

Haastateltavat kokivat, että kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen viestinnän ja kampanjoiden avulla (=liikkumisen ohjaus) tarvitaan lisää tukea, tietoa ja muiden kuntien kokemuksia. Sopivaa toimintamallia kysyttäessä toteuttamistavaksi ehdotettiin liikenneturvallisuus-toimijatyypistä mallia, jossa ulkopuolinen taho toimii koollekutsujana ja organisaattorina ja jossa yhteiset kokoukset mahdollistaisivat tiedon ja kokemusten vaihtamisen. Kokoukset voitaisiin toteuttaa esimerkiksi seudullisina tapaamisina. Toisena mahdollisuutena esitettiin aiheeseen liittyviä Teams-webinaareja, joihin olisi helppo osallistua työpäivän ohessa aikataulun salliessa.

Vastaajat kokivat, että kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä kannattaisi kunnassa koordinoida liikenneturvallisuusryhmän kautta: erillisen työryhmän perustamista kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ei koettu tarpeelliseksi, sillä liikenneturvallisuusryhmä kokoaa jo eri hallintokunnat hyvin yhteen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta liikenneturvallisuusryhmää olisi kuitenkin hyvä täydentää muun muassa hyvinvoinnin, liikunnan ja viestinnän parissa työskentelevillä henkilöillä.

Yhteenveto

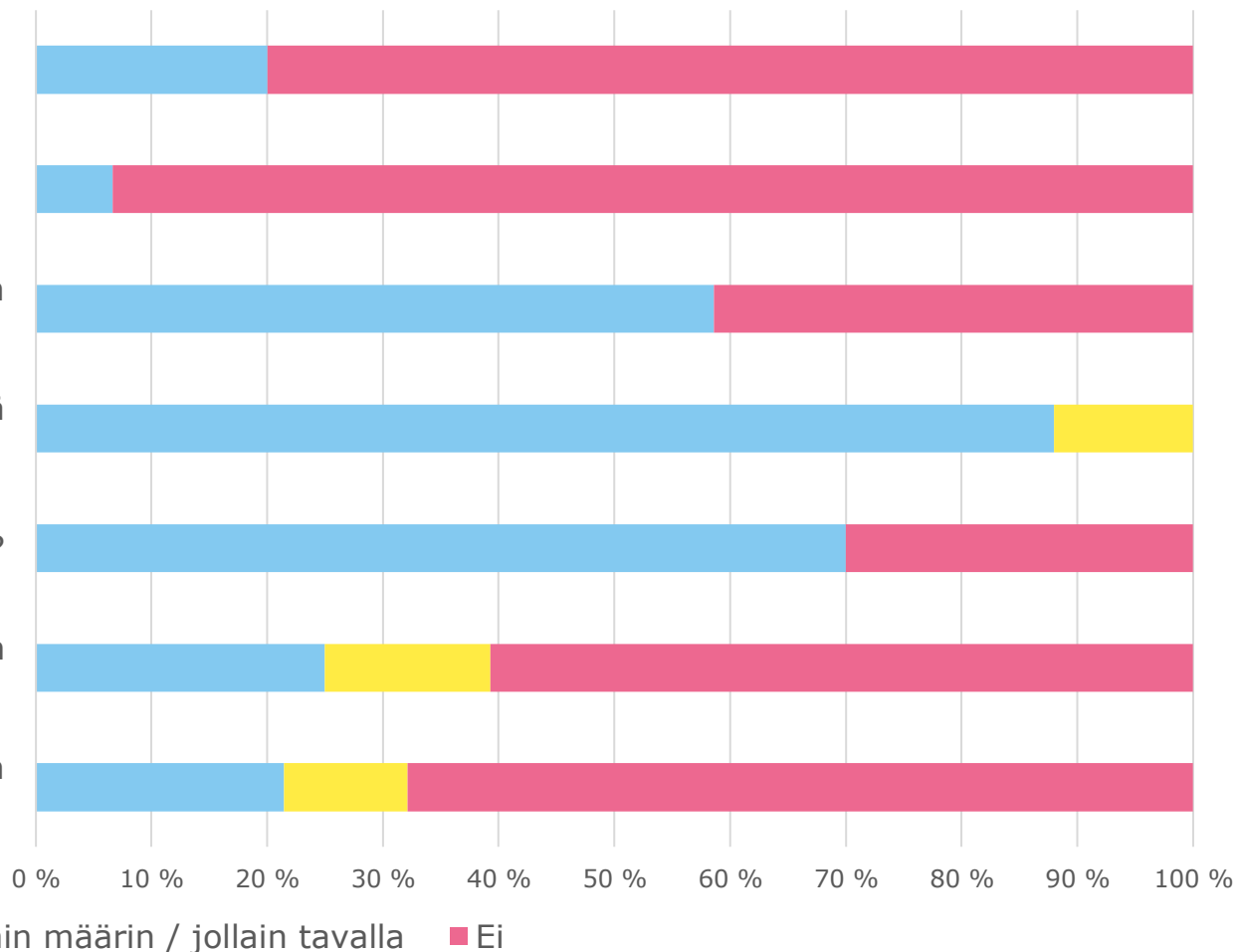
Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyön tukeminen (2/2)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tueksi kaivataan ulkopuolista tahoja, joka organisoisi kokoontumisia sekä auttaisi tiedon ja kokemusten jakamisessa. Tämän voisi toteuttaa esimerkiksi liikenneturvallisuustoimijatyön kautta tai erillisenä kävelyn ja pyöräilyn koordinaattorihankkeena. Mikäli kävelyn ja pyöräilyn edistämistä lisätään liikenneturvallisuustoimijahankkeeseen, vaatii se lisäresursseja toimintaan sekä toimintamallin laajentamista liikennekeskeisyydestä yksilön kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin. Mikäli päädytään toteuttamaan erillinen kävelyn ja pyöräilyn koordinaattorihanke, voisi se keskittyä seudulliseen toimintaan ja käsittelemään aihetta varsinaista liikennettä laajemmin liikkumisen ja hyvinvoinnin näkökulmasta. Koordinaattorihankeen voisi linkittää liikenneturvallisuusryhmien toimintaan pitämällä yksi liikenneturvallisuusryhmien vuosittaisista kokouksista kävely ja pyöräilyteemaisena.

Yhteenveto kysymysten tuloksista

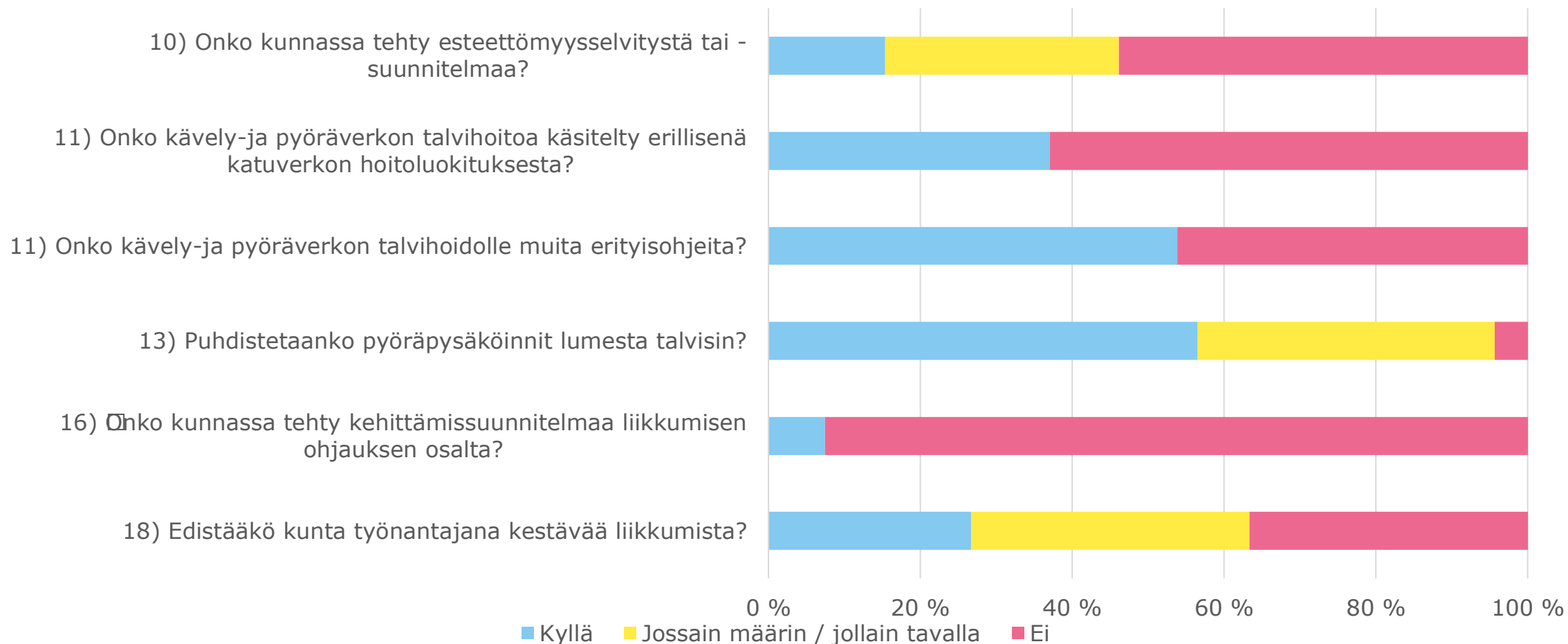
Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tila Pohjois-Pohjanmaalla (1/2)

- 1) Onko kunnan strategiaan tai tavoitteisiin kirjattu tavoitteita kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämiseksi?
- 2) Onko kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen varattu erillistä rahoitusta?
- 5) Onko kunnalla pysyviä toimintamalleja kestävän liikkumisen edistämiseen?
- 6) Onko luontevaa yhdistää kävelyn ja pyöräilyn edistämistä liikenneturvallisuustoimijatyöhön?
- 7) Onko kunta hakenut Traficomien valtionavustuksia?
- 9) Onko kunnassa tehty kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmaa?
- 10) Onko kunnassa määritelty kävely- tai pyöräilyverkon hierarkiaa?



Yhteenveto kysymysten tuloksista

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tila Pohjois-Pohjanmaalla (2/2)



Kysymyskohtaiset tulokset

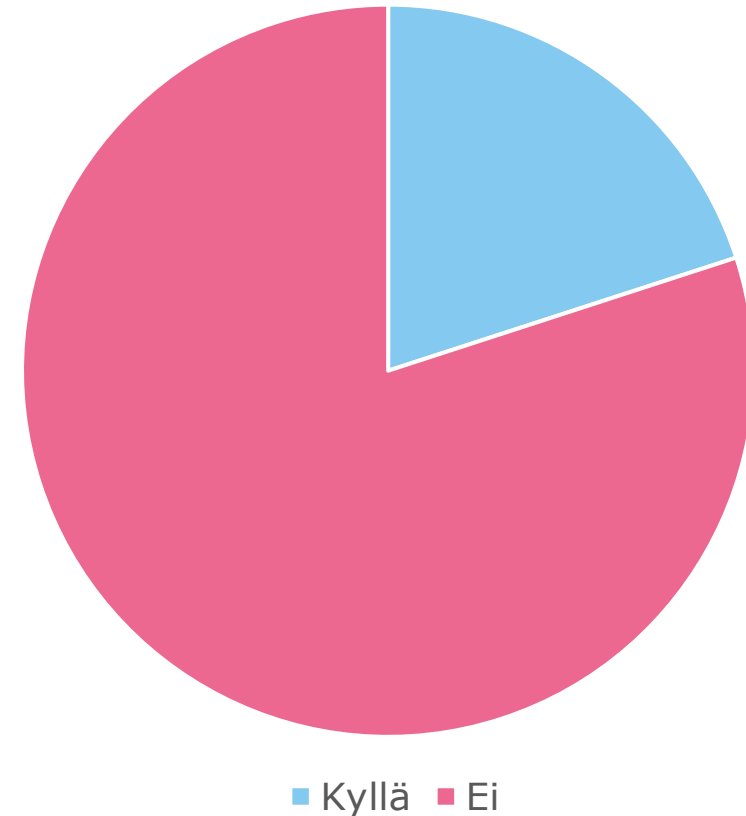
Seuraavilla sivuilla haastatteluista tehdyt yhteenvedot on kirjattu leipätekstinä.

- Stilisoidut haastateltavien kommentit on esitetty listamuodossa.

1. Onko kunnan strategiaan tai tavoitteisiin kirjattu tavoitteita kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämiseksi? (1/2)

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sisältyy usein näihin strategiaan kirjattuihin teemoihin:

- Hyvinvointi, terveellisten elintapojen edistäminen
- Kestävä kehitys
- Hiilineutraalius
- Maastopyöräreittien kehittäminen
- Liikkumis- ja liikuntamahdollisuudet

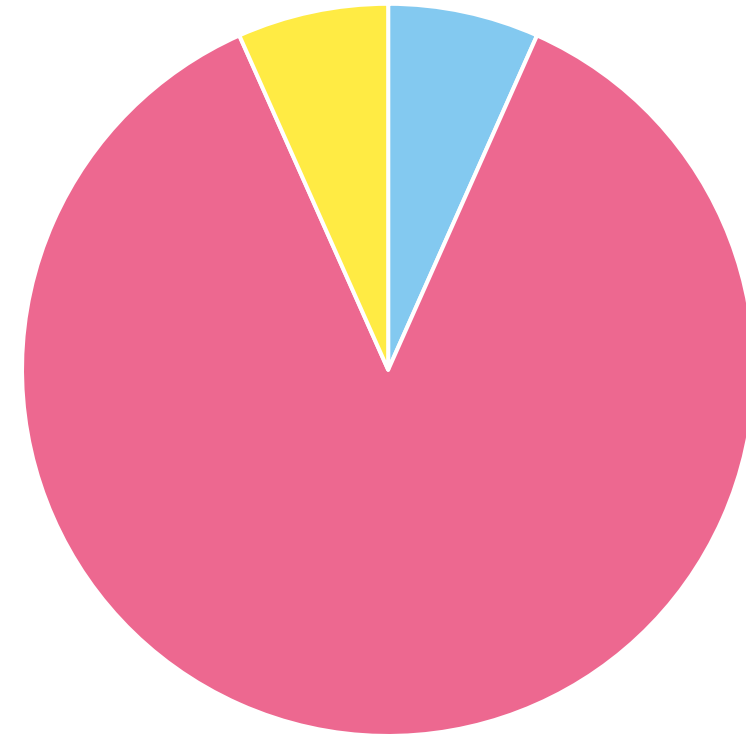


1. Onko kunnan strategiaan tai tavoitteisiin kirjattu tavoitteita kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämiseksi? (2/2)

- Strategiassa on kestävä liikkuminen kokonaisuutena. Lisäksi mukana resurssiviisauden tiekartoissa.
- Strategiassa on kirjattu, että liikkuminen on turvallista sekä kävely ja pyöräily on helppoa, nopeaa ja turvallista.
- Kaupunkistrategiassa on kulkumuotojakaumatavoitteita, joskin löyhiä kirjauksia. Ympäristöohjelmaan on kirjattu konkreettisempia tavoitteita kävelystä ja pyöräilystä.
- Strategiassa ei ole kävelyn ja pyöräilyyn liittyviä kirjauksia, ne ovat enemmän toiminnallisia tavoitteita.
- Kävelyä ja pyöräilyä ei ole mainittu, mutta kestävä kehitys on.
- Uuden strategian laatimisessa otetaan huomioon valtuuston hyväksymä resurssiviisauden tiekartta, jossa kävely ja pyöräily ovat vahvasti mukana.
- Yksi strategian pääkohdista on ”Liikkeestä elinvoimaan”, jossa on mm. palveluiden saavutettavuuteen ja liikenneyhteyksiin liittyviä kirjauksia.
- Kävelyä ja pyöräilyä ei ole nostettu esiin, mutta kestävä liikkuminen on.
- Aihetta liippaavat mm. hyvinvointisuunnitelma, liikuntapaikkastrategia, ilmasto-ohjelma, ikästrategia ja liikenneturvallisuussuunnitelma.
- Talousarvioon kirjataan tavoitteet toimialakohtaisesti – siinä on kävelyn ja pyöräilyn edistäminen nostettu esiin omina kohtinaan.
- Kävely ja pyöräily olisi hyvä saada näkyviin strategiaan, jolloin se velvoittaisi paremmin ihan jo seurannankin tasolla ja veisi keskustelun päättävälle tasolle

2. Onko kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen varattu rahoitusta, esimerkiksi kiinteää korvamerkittyä vuosittaista summaa?

- Investointisuunnitelma on jaettu osiin, joista yksi on liikenneturvallisuus ja kestävä liikkuminen.
- ”Pienet liikenneturvallisuuskohteet” –nimellä on varattu liikenneturvallisuuden edistämiseen.
- Eräissä kunnassa oli aiemmin liikenneturvallisuuskohteisiin korvamerkitty summa, mutta siitä on luovuttu, sillä liikenneturvallisuuden sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on koettu paremmaksi liittää kaikkeen tekemiseen.
- Hallituksen kustannuspaikalle varattu 30 000 € avustusraha, jolla voidaan tukea esim. talkoilla tehtävää jalankulku- ja pyöräilyväylää.
- Ei erillistä budjettia, mutta mm. baanaverkon rakentamiseen on varattu tietyt osuudet katuverkon rahoituksesta.



■ Kyllä ■ Ei ■ Ei, mutta liikenneturvallisuudelle on

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (1/8)

Suurimmassa osassa kuntia kävelyä ja pyöräilyä edistetään väylä- tai reittiverkkoa kehittämällä. Lisäksi järjestetään erilaisia kampanjoita tai tapahtumia vähintään 1 / vuosi.

- Ollaan mukana liikenneturvallisuustoimijahankkeessa: sitä kautta tulee koulutuksia ja materiaaleja kävelyyn ja pyöräilyyn liittyen.
- Liikkuva kunta –ohjelma on hyväksytty: osa hyvinvointityön sisällä olevaa liikkumisen edistämistyötä. On kaikkien hallintokuntien yhteistä työtä.
- Liikuntaneuvoja markkinoi kävelyä ja pyöräilyä asiakkailleen.
- ”Maalaiskaupungissa ihmisiä täytyy herätellä toimimaan ja käyttämään jalankulku- ja pyöräilyväyliä, vaikka väylät olisivatkin hyviä.”
- Yleistä markkinointia liittyen reitistöihin, liikuntamahdollisuuksiin ja retkipaikkoihin.
- Kävelyn ja pyöräilyn hyödyistä tiedotetaan: esim. kerrotaan miten lyhytkin aika kävelyä edistää oman kunnan kehittymistä ja on terveydelle hyödyllistä. Omalla esimerkillä voi näyttää mallia.

”Sosiaalisen median ja tapahtumien kautta voitaisiin aktivointia tehdä enemmänkin. Yksilön vastuulla on oma toiminta, mutta voisi kannustaa siihen, ettei kaikkia matkoja tarvitse tehdä autolla.”

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (2/8)

Tapahtumaesimerkkejä:

- Kilometrikisan hyödyntäminen.
- Pyöräilyviikkoon osallistuminen.
- Pyöräilykuntien verkoston kampanjat.
- Hyvinvointitempaus, jossa kerätään kilometrejä eri tavoilla liikkumalla.
- Amazing Kempele –tapahtuma (kaikille ilmainen tapahtuma, jossa joukkueet pyöräilevät ympäri Kempelettä ja suorittavat erilaisia tehtävärasteja).
- Pop up –liikennepuistotapahtuma.
- ”Kätketyt helmet” –tyyppinen kysely, jossa kartoitetaan kunnan tuntemattomampia paikkoja, joissa käydään kävellen ja pyörällä.
- Tapahtumia ja kampanjoita on joinain vuosina tehty: ovat liittyneet liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeisiin.
- Muita hallintokuntia yritetään saada mukaan: on viestitty, että pyöräilyn edistäminen kuuluu kaikille (mm. kiinteistöt ja kunnossapito).
- Liiku ihmeessä –kävelykampanja kaupungin henkilökunnalle ja kaupunkilaisille: 2kk ajan liikutut kilometrit kirjataan kortille. Palautettujen korttien perusteella arvotaan palkinto. Lisäksi kaupungin työntekijöille on joukkueita, joiden välillä kisataan.
- Valtakunnallinen kävelykampanja, sotepuolen kuntokampanja (aktiivisuusrannekkeiden avulla aktivoidaan ihmisiä liikkumaan), OAJ:n kautta kuntokorttikampanja vuosittain.

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (3/8)

- Torilla on järjestetty pyörähuoltopäiviä.
- Heijastimien ja pyöränvalojen jakamisen yhteydessä kerrottiin lakiuudistuksesta. Sai hyvin näkyvyyttä paikallislehdissä. Lisäksi liikuntapuoli teki jutun kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyistä ja terveyshyödyistä.
- Kilometrikisa, tänä vuonna kunnasta kaksi joukkuetta.
- Sähköpyöriä, maastopyöriä ja tavarankuljetuspyörä lainattavissa kirjastolta.
- Pyöräilyyn liittyviä teemapäiviä, esimerkiksi Pyörällä kouluun – päivä.
- Kävelykipinä-kilometrikisassa kunnalla on oma joukkue: pyritään kannustamaan kuntalaisia kävelemään kesä ja syksy.
- Rokuan Geopark Challenge: Kansainvälinen seikkailukilpailu, jossa mm. pyöräilyä, juoksua ja vesilajeja.
- Yhtenä vuonna järjestettiin sähköpyörien ja erilaisten pyörien kokeilumahdollisuus. Kevätteemapäivään kutsuttiin paikallisia yrittäjiä esittelemään tuotteitaan. Tapahtumasta tiedotettiin ja paikalle saatiin melkein satoja ihmisiä.

”Kannattaisi korostaa sitä, että kävely ja pyöräily on ilmastoteko.”

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa?

(4/8)

Koulujen teemapäivät ja tapahtumat

- Fiksusti kouluun –hanke yhtenäiskouluille
- Opetustoimessa tehdään liikkumiskyselyitä, teknisessä toimessa korjataan havaittuja puutteita.
- Saattoliikenteen vähentämiseen pyritään vaikuttamaan.
- Lukiolaiset liikkeelle –hanke, jonka yhteydessä on hankittu erilaisia pyöriä ja toteutettu pyöräkatoksia
 - Koulussa vähänkin lyhyemmät matkat tehdään pyörällä. Kouluun on hankittu muutamia lainattavia pyöriä Liikkuva koulu – hankkeen myötä.
 - Vuosittain koululaisten koteihin viestitään saattoliikenteen vähentämisestä.
- Vanhempainillassa puhutaan kävelystä ja pyöräilystä.
- Kouluissa ja päiväkodissa järjestetään pyöräilyyn liittyviä tapahtumia.
- Ammattiopiston ihmiset ovat olleet syksyllä avustamassa ekaluokkalaisia kouluun saapumisessa: koulun ympäristössä ja suojateilla.
- Koulujen, varhaiskasvatuksen ym. arkityössä tehdään kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.
- Koulussa ei ole ollut pyöräilytapahtumia: jatkossa pitäisi kannustaa enemmän oppilaiden kävelyn ja pyöräilyyn sekä saattoliikenteen vähentämiseen.
- Koululle on hankittu puolenkymmentä jopoa, joita oppilaat ja opettajat saavat lainata päivän aikana esim. hammaslääkärissä käymiseen.
- Koulut ovat sitoutuneita liikkuva koulu -toimintaan, jossa pyritään kävelemiseen ja pyöräilemiseen. Koulumatkat tärkeä osa sitä, välituntiliikunta ei riitä. Tähän vedotaan, kun vanhempia muistutetaan ettei lapsia kuljeteta autolla kouluun.

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (5/8)

- Koululla kasvatuksellista kannustamista, kävely ja pyöräily esillä liikenneturvallisuusviikolla.
- Tuetaan koulumatkojen pyöräilemistä.
- Etenkin esikoulussa on pitkä vahva kulttuuri kävelyn ja liikenteen esilletuomisessa.
- Koulupuolella vuosittain muutamia tempauksia, osin Liikenneturvan kanssa yhteistyönä.
- Koulussa osallistutaan valtakunnallisiin pyöräilykisoihin, joissa kerätään kilometrejä. Lisäksi Liikkuvaan kouluun liittyy liikuntakortti, johon kerättiin vapaalla tehdyt liikkumiset. Koulumatkojen kävelyyn ja pyöräilyyn kannustettu Liikennekäärme-pelillä. Yksi opettajista on vastuutettu liikenneturvallisuusasioihin ja vaihtoehtoisiin liikkumistapoihin.
- Varhaiskasvatuksessa kävely ja pyöräily ovat osa toimintaa (pienempien kohdalla vain kävelyä, 5v eteenpäin järjestetään pyöräpäiviä ja tehdään retkiä).
- Kouluilla kannustetaan lapsia pyöräilemään ja kävelemään kouluun – kannustetaan myös huoltajia siihen, että uskaltavat päästää lapsen. Liikkuva koulu -hankkeen myötä saattoliikennettä saatu vähenemään. Hankkeessa mietittiin, miten liikunnallisuutta saataisiin koulupäivän yhteyteen: koulumatkojen kävely ja pyöräily oli yksi toimenpide.
- Liikkuva koulu –hankkeen kautta erilaisia kävely- ja pyöräilykampanjoita.

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (6/8)

Työhyvinvointi

- Hyvinvointikampanja kaupungissa toimiville yrityksille.
- Pyörällä töihin –kampanjoita liikenneturvallisuusryhmän kautta
- Laadittu viisaan työmatkaliikkumisen edistämissuunnitelma.

Vapaa-aikatoimen tapahtumat

- Vapaa-aikatoimi järjestää tempauksia yhteistyössä seurojen kanssa.
- Liikuntatoimi järjestää tapahtumia.
- Vapaa-aikatoimessa on vuokrattavissa erilaisia välineitä edullisesti, mm. läskipyöriä, maastopyöriä, lumikenkiä, retkeilyvälineitä. Alle 18-vuotiaille kaupungin pyörien vuokrat ym. ovat ilmaisia.
- Nuorisotoimessa ja pajassa tehdään pyöräretkiä ja kunnostetaan vanhoja pyöriä.

Seuratoiminta

- Seurat järjestävät pyöräretkiä.
- Aktivoidaan kyliä (kyläyhdistykset, kyläaktiivit) mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.
- Pyöräilyjärjestöt järjestävät pyöräilytapahtumia ja maastopyöräilytapahtumia.
- Pyöräilyseura järjestää lasten tapahtumia, kisoja ja kursseja.

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (7/8)

Iäkkäät

- Kunta on mukana Voimaa vanhuuteen –hankkeessa, jossa on mm. Ulkoiluystäväksi iäkkäälle –toimintamalli.
- Eläkeläisjärjestöllä on Käskynkkä-rinki, jossa kävelytetään tehostetun palveluasumisen piirissä olevia.
- Kansanterveyden näkökulmasta kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tärkeää. Ikäihmisten tulisi liikkua mahdollisimman paljon, jotta terveys pysyisi parempana. Voisikohan eläkeläisjärjestöjä hyödyntää tässä? Ilmeisesti kunnassa on varsin aktiivisia eläkeläisjärjestöjä.
- Kansalaisopiston kautta on saatu järjestettyä tapahtumia myös iäkkäille, tavoitettavuus on erittäin hyvä.

Muuta

- Ei tietoa, että kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä tehtäisiin.
- Ohjekortit kestävän liikkumisen olosuhteiden kehittämiseksi kiinteistöissä.
- Laadittu fiksun liikkumisen suunnitelma
- Nykyisin edistetään todella vähän.
- Ollaan mukana seudullisessa käpy-ryhmässä
- Pyörämatkailua kannattaa kehittää ja tukea matkailuyrityksiä, sillä se hyödyttää ja motivoi myös kuntaa.

3. Millä tavoin kävelyä ja pyöräilyä nykyisin edistetään kunnassa? (8/8)

Infra

- Jalankulku- ja pyöräilyverkoston kehittäminen.
- Pyörän huoltopisteet kunnantalolla ja luontokeskuksella.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä koetaan tehtävän lähinnä infrapuolella: mm. maastopyöräreittien kehittämistä.
- Väyliä ja reittejä on brändätty (mm. värimaailma, viestinnällinen ilme, karttaopasteet, reittien numerointi).
- Uusien jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentaminen sekä vanhojen parantaminen.

Maastoinfra

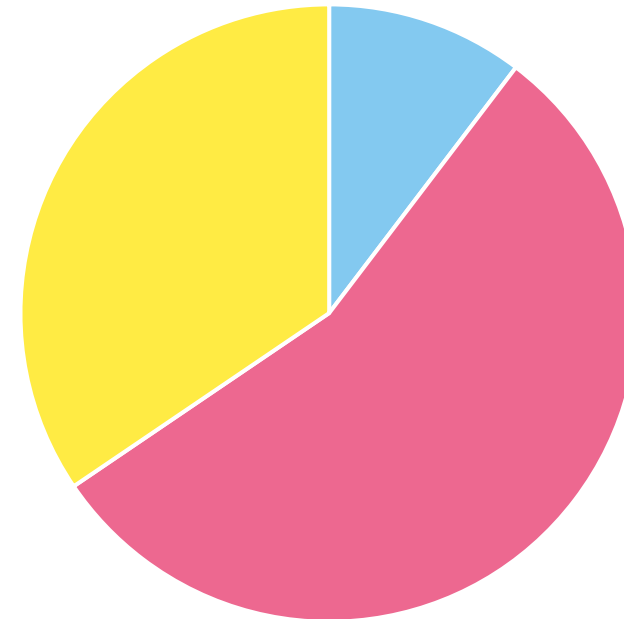
- Maastopyöräreittien kehittäminen.
- Maastopyöräreittejä on kehitetty, myös talvipyöräilyreittejä.
- Pyritään kehittämään ja markkinoimaan erilaisia maastopyöräilyyn tarkoitettuja reitistöjä.
- Reitistöjä kunnostetaan.
- Tänä talvena kokeiltu talvireittiä lumikenkäilylle ja pyöräilylle. Metsähallitukselta otettiin alue pienellä vuokralla. Jos siitä saadaan hyvää palautetta, jatketaan ensi vuonna. Kunta on kerran kuussa vetänyt uran, muuten ylläpidetty talkootyöllä.
- Käynnissä hanke, jossa parannetaan ja korjataan kesäreittejä (mm. kävely ja pyöräily): opastuksia, läskipyöräilyn mahdollisuuksia sekä taukopaikkoja.
- Investointihankkeena käynnissä retkeilyreititihanke.

4. Miten kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on organisoitu kunnassa? (1/2)

Monet kunnat mainitsivat, että aihetta käsitellään liikenneturvallisuusryhmässä

Toisaalta toisissa kunnissa liikenneturvallisuusryhmässä ei juuri puhuta kävelystä ja pyöräilystä.

Onko kävelyn ja pyöräilyn edistäminen organisoitu kunnassa?



■ Kyllä ■ Ei ■ Jollain tavoin

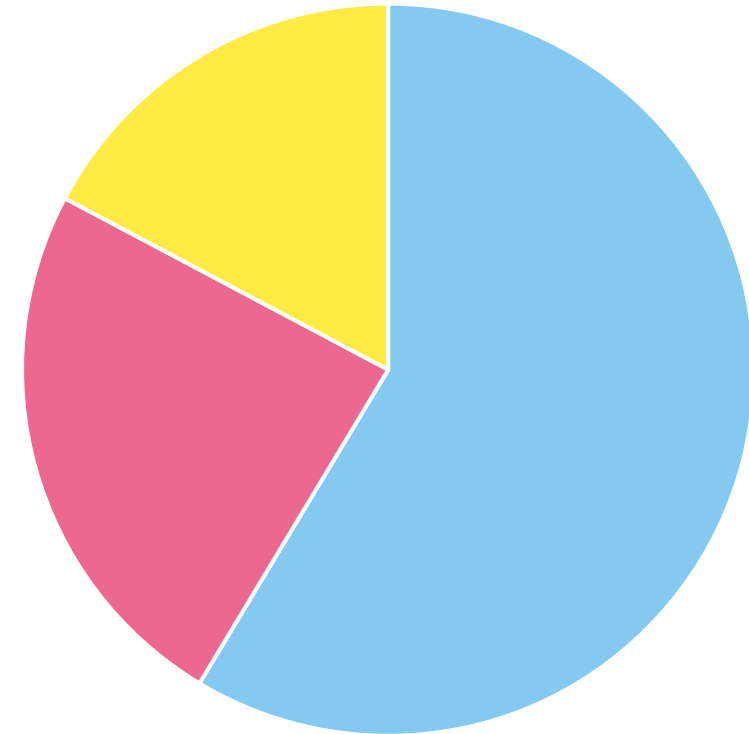
4. Miten kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on organisoitu kunnassa? (2/2)

- Vastuu liikuntatoimella. Jos joku ehdottaa jotain, tehdään yhteistyötä (pieni kunta).
- Pieni kunta, joten kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuuluu vain muutamalle henkilölle.
- Pieni porukka, jolla kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tehdään, ei varsinaista organisoitumista.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on määritelty tietyn henkilön tehtäväkuvaan (teknisessä toimessa).
- Kävely ja pyöräily on esillä työryhmissä, joissa päättäjät ovat mukana.
- Kunnan edustaja on mukana seudullisessa käpy-ryhmässä.
- Liikenneturvallisuustoimijamalli auttaa myös kävelyn ja pyöräilyn edistämässä (turvallisuusnäkökulmasta), joskin toimialojen välinen yhteistyö toimii muutenkin.
- Ei varsinaista organisointia, mutta hallintokunnat tekevät tiivistä yhteistyötä: esim. infra luo olosuhteet, sivistystoimi järjestää toiminnan.
- Kaupungilla ei ole omaa käpy-ryhmää. Seudullisessa ryhmässä ollaan mukana, mutta siellä on lähinnä teknisen puolen ihmisiä.
- Ei ole organisoitu. Hyvinvointikertomuksessa edistämistyö on koottu: jokaisella hallintokunnalla on oma roolinsa.
- Monet asiat tapahtuvat käytännön tasolla, niitä ei erityisesti organisoida, kun on pieni kunta. Esim. johtoryhmässä saatetaan sivuta näitä asioita, siellä on hyvä edustus eri tahoja. Lisäksi liikenneturvallisuustyöryhmässä käydään paljon näitä asioita.
- Organisointia on jossain määrin hyvinvointiprosessissa sekä liikenneturvallisuustyöryhmässä.

5. Onko kunnalla pysyviä toimintamalleja kestävästä liikkumisesta edistämiseen? (1/3)

Pyöräilytapahtumat

- Postilaatikkopyöräilyt useassa kunnassa
 - Alavieskassa ja Ylivieskassa toteutettu kuntien välisenä kilpailuna, laatikot sijoitettu kuntien välille.
 - Eri puolilla kylää sijaitseviin postilaatikoihin merkitään oma nimi, syksyllä jaetaan palkinnot (pääpalkintona polkupyörä).
- Pyöräsuunnistus: Kuvasta tunnistetaan paikka, jossa rasti on. Korttiin tehdään rastimerkinnät ja palautettuja kortteja vastaan osallistutaan arvontaan.
- Yöpyöräily-tapahtuma: yhdessä tehtävä pyörälenkki, makkarapaistoa ym.
- Pyöräilykampanja kesäisin.
- Pyöräilysuunnistus: kunnassa n. 100 rastia, joilla leimataan kortti, joka palautetaan kesän lopussa. Kortin palauttaneiden kesken arvotaan palkinto.



■ Kyllä ■ Ei ■ Ei, mutta liikenneturvallisuudelle on

5. Onko kunnalla pysyviä toimintamalleja kestävästä liikkumisesta edistämiseen? (2/3)

- Kylien välinen kilpailu, jossa palkitaan pyöräilijä, joka on pyöräillyt eniten suhteessa kylän pyöräilymäärään.
- Unelmien liikuntapäivä: eri kyliltä pyöräillään järvelle, jossa on järjestetty yhteinen lettu-/kahvihetki.
- Kilometrikisaan osallistuminen, kaikille kuntalaisille avoin.
- Osallistutaan kilometrikisaan.
- Liikennepuisto avoinna kesäisin. Liikennepuistossa kerrotaan liikenteessä liikkumisesta, valvojina ajokortillisia tai mopokortillisia nuoria. Liikennepuistossa on kerran kesässä liikennepäivä, jossa on poliisi ja pelastuslaitos esittelemässä ajoneuvoja sekä kilpailuja ja palkintoja. Liikenneturvallisuuksi ja liikennekäyttäytymistä edistävä tapahtuma pienille lapsille.
- Reilu 30 vuotta on järjestetty pyörätapahtuma. Vuonna 2020 se muutettiin pyöräsuunnistukseksi, jossa kesän aikana käydään rasteilla ympäri kylää.

- Kylien välinen kuntokampanja, jossa kilpaillaan kylien välillä liikkumalla rastipisteelle ja merkitsemällä sinne oma liikuntasuoritus.

Työhyvinvointi

- Pyörällä töihin –viikko: kuntien yksiköiden välillä palkitaan se yksikkö, jossa on eniten pyöräilty töihin.
- Työmatkapyöräilyn kilpailu
- Kehityskeskustelut tehdään usein kävelykokouksina. Siitä on tykätty.

5. Onko kunnalla pysyviä toimintamalleja kestävästä liikkumisesta edistämiseen? (3/3)

Koulut

- Kouluilla aina keväisin jotakin pyöräilyyn liittyvää.
- Lukuvuoden alussa turvalliseen koulumatkaan liittyen toimintaa.
- Kolmas sektori on jakanut pyöräilykypäriä ekaluokkalaisille tai eskarilaisille. Yksityiset toimivat toteuttajina.
- Koululla kävelykampanjoita ([UNICEF-kävelyt](#) ja muut hyväntekeväisyysteemaan sidotut kampanjat).
- Kouluilla on pyöränhuoltopäiviä, joissa katsotaan pyörän perusjutut oppilaiden kanssa yhdessä ja laitetaan korjauslista kotiin. Tätä voisi kehittää niin, että laitettaisiin oppilaiden pyörät kuntoon huoltomiehen avustuksella jo koulussa.
- Koulussa pyöräilyopetusta vuosittain.
- Pyörällä kouluun -päivän huomioiminen
- Unelmien liikuntapäivään osallistuminen.

- Joka kevät erilaisia retkiä koulujen lähiympäristössä, näihin mennään usein pyörällä. Retkillä käsitellään myös liikenneturvallisuutta. Tänä vuonna on suunnitelmissa ottaa mukaan mm. Liikenneturvan ja poliisin edustajat.

Muut

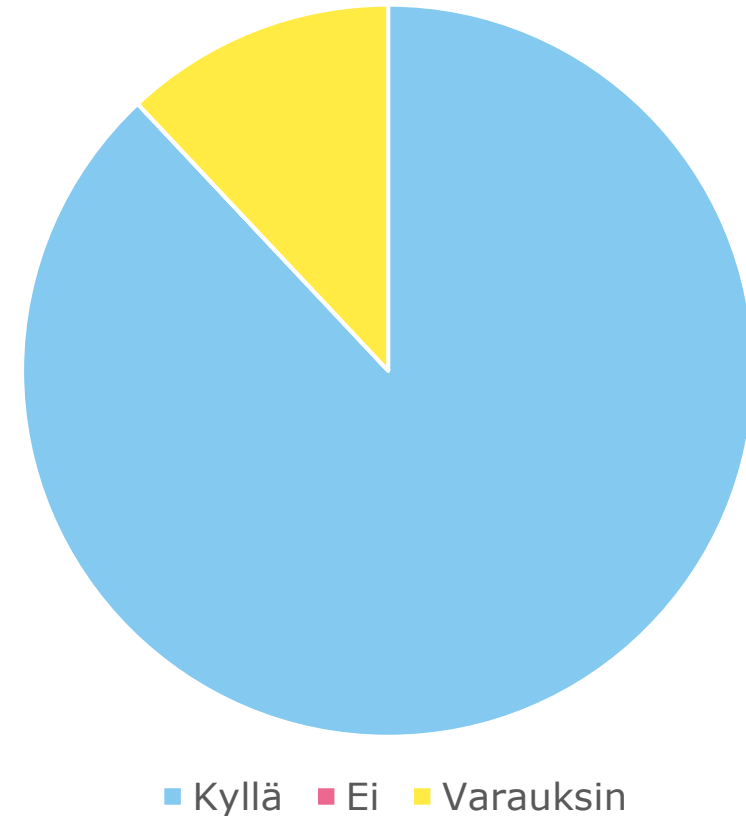
- Heijastimien ja pyöränvalojen jakaminen syksyisin.
- Investointiohjelmassa vuosittain joku kehittämiskohde.
- Maastopyöräkilpailuja vuosittain.
- Paikallinen pyöräilyseura on aktiivinen toimija ja järjestää pyöräilytapatumia, mm. polkupyöräsuunnistus, minkä lisäksi osallistuvat koulun pyöräilyteemaisiin tilaisuuksiin.
- Rokuan MTB-tapahtuma, jossa satoja pyöräilijöitä mukana.
- Kesäisin järjestetään ohjattuja patikointiretkiä esim. perheille sekä fatbike-retkiä.

5. Onko kunnalla pysyviä toimintamalleja kestävästä liikkumisesta edistämiseen?

- Tarkoitus vakiinnuttaa kesäisin taidelenkkipolku: lenkkipolku, jonka varrella on ympäristötaidetta keskustan alueella. Reitti on esteetön, joten myös vanhainkodin väki pystyy kulkemaan sen esim. pyörätuolilla.
- Torilla syksyisin lasten liikenneturvallisuuspäivä, jossa monenlaista tähän liittyvää toimintaa.
- Vie vanhus ulos –kampanja vuosittain.
- Hyte-työssä järjestetty erityyppisiä kävelylenkkejä keskustassa, esim. kulttuurikävelyjä. Mukana päättäjiä, joten samalla on saatu keskusteltua eri asioista. Tietoa tapahtumasta on jaettu somessa, nettisivuilla ja lehdessä.
- Kilometrikisaan osallistuminen: kunnan joukkue on kaikille kuntalaisille avoin.
- Seurakunta järjestää yhteisvastuutapahtuman, jossa saa liikkua myös pyörällä.
- Liikuntatoimi järjestää pyöräilykampanjoita ja talviliikkumiskampanjoita sekä kävelykampanjoita.
- Enemmän liikkumisen turvallisuuden parantamiseen liittyvää, ei niinkään liikkumisen edistämistä.
- Ei ole pysyviä toimintamalleja.
- Tällä hetkellä ei ole toimintaa, mutta sellainen olisi tavoitteena.
- Tapahtumat riippuneet ulkopuolisen rahoituksen hankkeista. "Tässä olisi parantamisen paikkaa paljonkin."

6. Onko luontevaa yhdistää kävelyn ja pyöräilyn edistämistä laajemmin liikenneturvallisuustoimijatyöhön ja kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan? (1/2)

- Liikenneturvallisuustyöryhmä on ainut, joka kokoaa kaikki liikkumisen kanssa työskentelevät tahot yhteen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen olisi luontevaa liittää sen toimintaan, sillä uusia ryhmiä ei kannata perustaa.
- Liikenneturvallisuusryhmässä ajatukset ja tieto vaihtuvat hyvin. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen olisi selkeää yhdistää ryhmän toimintaan.
- Liikenneturvallisuustoiminta on syvemmälle juurrutettu kunnan poikkihallinnolliseen työhön. Jos kävelyn ja pyöräilyn edistäminen olisi pienenä osana ryhmän toimintaa, edistämistyö jalkautuisi huomattavasti paremmin kuin nykyään.
- Kävelyn ja pyöräilyn on oltava osa liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa. Sitä pitäisi painottaa nykyistä enemmän.
- Jotkin kokoukset voitaisiin toteuttaa teemakokouksina, jolloin kävelyä ja pyöräilyä käsiteltäisiin laajemmin ja mukaan kutsuttaisiin myös työryhmän ulkopuolisia henkilöitä esim. vapaa-aikapuolelta.



6. Onko luontevaa yhdistää kävelyn ja pyöräilyn edistämistä laajemmin liikenneturvallisuustoimijatyöhön ja kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan? (2/2)

- Liikenneturvallisuusryhmän kautta kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus tulee vahvasti esiin. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen lisääminen voi olla haaste ajankäytön vuoksi, asiaa voi olla vaikea saada mahdutettua lisää nyt jo 2-tuntisiin kokouksiin. Voisiko kävelystä ja pyöräilystä pitää esimerkiksi teemakokouksia?
- Pyörätieverkoston ei juurikaan ole: pyöräilyä on haastavaa kehittää.
- Kävelyn ja pyöräilyn pitää liittyä liikenneturvallisuusryhmän toimintaan tiiviisti.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuuluu liikenneturvallisuusryhmän toimintaan kiinteänä osana jo nyt, etenkin infrapuolella.
- Liikenneturvallisuusryhmässä käsitellään kattavasti liikenteeseen liittyviä asioita, koska kunta on pieni. Kävelyä ja pyöräilyä käsitellään ryhmässä jo riittävästi.
- Olisi luontevaa, että kävelyn ja pyöräilyn organisointi hoidettaisiin liikenneturvallisuusryhmässä eikä omaa ryhmää tarvittaisi.
- On jo nyt mukana voimakkaasti. Keskustellaan mm. pyörämatkailusta ja muutenkin pyöräilyn edistämisestä.

7. Onko kunta hakenut tai saanut valtionavustuksia tai muita projektirahoituksia liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden hankkeisiin? (1/2)

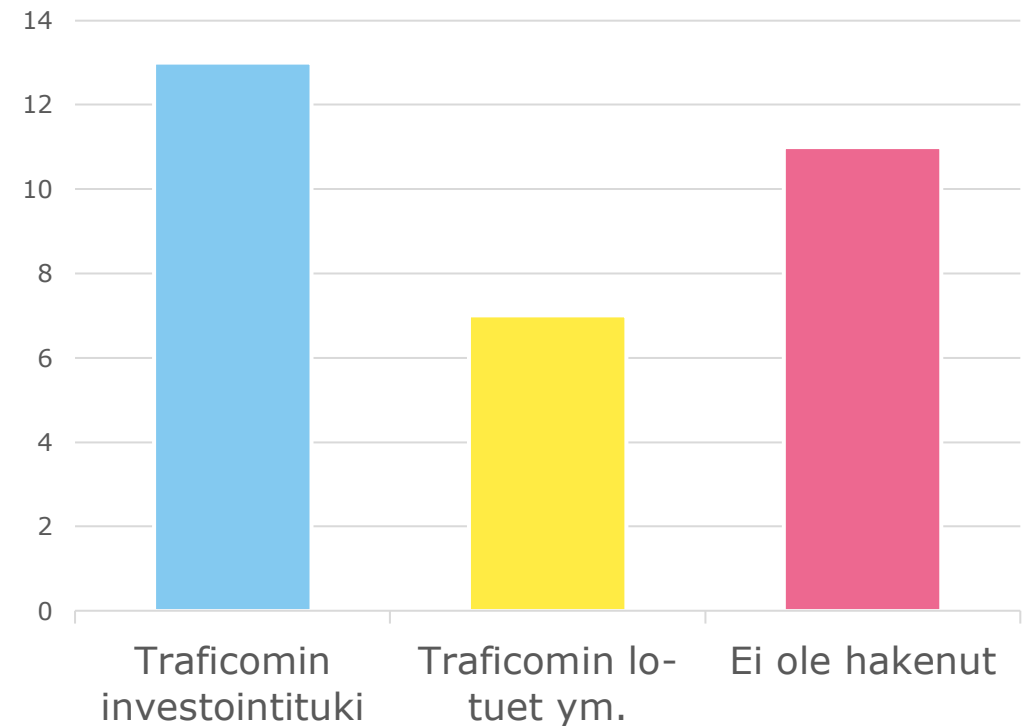
Kunnat ovat hakeneet valtionavustuksia muun muassa:

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan
- Infran investointeihin
- Koulujen ja päiväkotien ympäristön kehittämiseen

Yhteenvetona:

- Osalle haastateltavista Traficomien valtionavustukset ovat vieraita, osa on kuullut niistä, mutta ei ole tarkemmin perehtynyt.
- Osa on tutustunut ja todennut, ettei niihin sopivia hankkeita ole tiedossa, tarpeet ovat maanteiden varsilla tai hankkeet eivät ole vielä ajankohtaisia. Jotkut kunnat kokevat olevansa niin pieniä, etteivät avustushaut koske heitä tai ole kuntaan sopivia.
- Osa on hakenut avustuksia. Erityisesti pienemmät kunnat ovat jääneet ilman avustusta. Viimeisimmässä haussa on saatu avustuksia erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmien laatimiseen (joskaan ei kaikki hakijat) sekä suurempien kaupunkien osalta infran parantamiseen.

Onko kunta hakenut Traficomien valtionavustuksia?



7. Onko kunta hakenut tai saanut valtionavustuksia tai muita projektirahoituksia liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden hankkeisiin? (2/2)

- Aiemmin on haettu liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia, mutta ne ovat jääneet pois osittain hankkeiden pienuuden ja osittain henkilöresurssien takia.
- Ei ole haettu, sillä omat paukut ja resurssit eivät riitä hakuprosessiin. Lisäksi tarpeet ja kehittämisideat ovat ELY:n verkolla.
- Ei ole haettu, joskin on tarkasteltu useampaan kertaan. Ovat mielenkiintoisia. Ei ole ollut sellaista hanketta, johon avustusta olisi voinut hakea. Kunta kokee olevansa liian pieni toimija valtionavustushankkeisiin: päivän työ vie ajan.
- Valtionavustushakuihin on tutustuttu, mutta kunnan ei ole mahdollisuutta hakea investointitukea, koska kunnalla ei ole kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa.
- Liikkumisen ohjauksen ja tieliikenteen turvallisuuden valtionavustuksia ei ole edes harkittu.
- Ei ole henkilöresursseja hakea näitä: kaikki aika menee arjen pyörittämiseen, joten ei ole aikaa osallistua ja perehtyä valtionavustuksiin.
- Pyritään hakemaan valtionavustuksia, sillä se auttaa ylläpitämään brändiä pyöräilykuntana.

7. Liittyykö avustusten hakemiseen haasteita? Kaipaako kunta tukea hakuprosessiin, millaista tukea? (1/4)

Avustushaku ei tunnu soveltuvan pienempiin kuntiin

- Rahoitusta ei ole saatu. Rahoitukset tuntuvat menevän isompiin keskuksiin.
- Investointiohjelman hakuohjeissa puhutaan "kaupunkialueista" -> on ollut epäselvää, onko haku suunnattu vain kaupungeille.
- Avustusta ei saa valtion teille. Tuntuu, että säännöt on speksattu isoihin kaupunkeihin. Avustuksia pitäisi saada myös valtion teille, sillä pienempien kuntien tarpeet nimenomaan niillä.
- Rahoitus menee isoille kaupungeille. Ymmärretään, että haetaan vaikuttavuutta käyttäjämäärien suhteen, mutta liikenteen tottumuksellinen jakauma huomioidaan liian pienellä painoarvolla: haja-alueilla lyhyitä matkoilla tehdään paljon autolla, koska infra ei tue kestävästä liikkumisesta. Liikennekulttuuriin liittyvää muutostarvetta on siten pienissä kunnissa enemmän. Myös pienille kunnille ja kaupungeille pitäisi korvamerkitä tietty osuus, jotta

- niiden tarpeet eivät kilpailisi isojen kaupunkien massiivisten hankkeiden kanssa. Kulutapajakauma alueella pitäisi ottaa huomioon päätöksissä -> lapset ja nuoret tottuvat autolla kuljettamiseen eivätkä opi kävelyyn ja pyöräilyyn aikuisenakaan. Pienemmissä kunnissa edellytykset kävelylle ja pyöräilylle ovat paremmat, koska etäisyydet ovat pieniä.
- Isommilla kaupungeilla on enemmän resursseja suunnitteluttaa innovatiivisia malleja, jotka kelpaavat rahoituskanaville. Pienten kuntien "karvalakkimallit" eivät saa rahoitusta.

7. Liittyykö avustusten hakemiseen haasteita? Kaipaako kunta tukea hakuprosessiin, millaista tukea? (2/4)

- Kunnan resurssit eivät riitä hakemiseen ja/tai toteuttamiseen**
- Hakemukset on saatu tehtyä omin voimin. Jos isompaa suunnitelmaa aletaan tekemään, siihen tarvitaan apuja.
 - Avustuksia on aika paljon, jolloin haasteena on se, ettei jokin menee ohi. Olisi hyvä saada selkeä tieto, milloin avustus on haettavissa ja mihin mennessä haku pitää tehdä. Hakemusten laatiminen on työlästä ja ne pitää tehdä ajatuksella. Niihin saatetaan tarvita konsulttiapua eikä työmäärän vuoksi kaikkein pienimpiin hankkeisiin kannata lähteä hakemaan avustusta.
 - Hakemusten laatiminen on työlästä, minkä lisäksi hankkeen toteuttaminen ja seuranta vievät resursseja. Pieniin hankkeisiin tukea ei kannata hakea, sillä hankehallinto on työlästä. Ostopalveluina hanketyö on helpommin toteutettavissa, sillä se ei juuri lisää omaa työtä.
 - Pieni kunta ja hallinto suppea -> pitää tarkkaan miettiä, mihin hankkeisiin lähdetään, jotta resurssit riittää.
 - Suunnitelmien tekeminen on suuritöistä: ei kannata "keksiä lisää töitä", etenkin kun hanke vaatisi sekä omaa työpanosta että kunnan omaa rahoitusta.
 - Haasteena ajan riittävyys. Avustusten hakemista varten pitäisi olla ns. pöytälaatikkosuunnitelmia, ettei kaikkea tarvitsisi päättää hakuvaiheessa.
 - Hakemusten tekeminen ja raportointi vie yllättävän paljon resursseja, mikä on haaste pienessä organisaatiossa: jos olisi puolikaskin henkilö, joka selvittää hankerahoituksia, voitaisiin hyödyntää niitä paremmin.
 - Hankehauista on joskus vaikea saada tietoa.
 - Kunnassa ei ole sellaista henkilöä, joka keskittyisi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Haasteena ajan löytäminen tiedon hakemiseen ja valmisteluun. Olisi hyvä voida nimetä kunnassa henkilö, joka seuraisi erityisesti pyöräilyn rahoitusmahdollisuuksia.

7. Liittyykö avustusten hakemiseen haasteita? Kaipaako kunta tukea hakuprosessiin, millaista tukea? (3/4)

Hakuprosessissa vaadittavat tiedot liian haastavia

- Vaatii ammattilaisen kirjoittamaan hakemuksen.
- Valtionavustuksella halutaan tukea hankkeita, jotka ovat tehokkaita CO₂-päästöjen vähentämisen kannalta. Pienillä kunnilla ei ole mitään mahdollisuutta saada avustusta, sillä liikennemäärät ja siten CO₂-päästövaikutukset suhteessa suurempiin kuntiin ovat pienet. Rahoituksesta ja avustuksista päättävien tulisi ymmärtää pienten kuntien tarpeet paremmin.
- Hakemuksissa vaaditaan hankalia tietoja esim. liittyen päästövähennyksiin. Kunnalla ei ole tietoa siitä, miten jokin hanke vähentää esim. hiilidioksidipäästöjä. Haut voivat olla vaikeita "tavalliselle puurtajalle".
- Haku on tehty vaikeaksi: ei oikein päästä paikallisasiantuntemuksella kiinni vaan tarvittaisiin konsulttien erikseen tekemiä selvityksiä.

- Hakemukseen olisi pitänyt olla päästöihin liittyviä laskelmia. Kunnalla ei ole sellaisia tietoja. Päästöjen todentaminen vaikeaa, sillä pitäisi olla paljon tietoa mm. liikennemääristä ja käyttöasteista.
- Pitäisi tuoda paremmin esille, mitä asiakirjoja hakemukseen vaaditaan.

Tarvittava tausta-aineisto on haastava valmistella

- Infra-avustusten vaatimuksena on mm. pyöräliikenteen edistämishjelma, jota kunnalla ei ole. Edistämishjelman tekoon voisi hakea valtionavustusta, mutta sekin vaatisi liikaa viranhaltijan resursseja, joita kunnalla ei ole.
- Helpottaisi se, että kunnissa olisi taustatyötä tehty ja valmiina suunnitelmia.

7. Liittyykö avustusten hakemiseen haasteita? Kaipaako kunta tukea hakuprosessiin, millaista tukea? (4/4)

Aikatauluun liittyvät haasteet

- Valtionavustuksesta olisi hyvä ollut saada tietoa aikaisemmin.
- Maksatuspuolen kanssa ollut joskus haasteita: rahoituksen aikataulu ei aina taivu infrahankkeiden muuttuviin aikatauluihin. Joskus on pitänyt hakea lisäaikaa maksatukselle.
- Omaan rahoitusta pitäisi muuttaa ennakoivammaksi erityisesti investointituen osalta.
- Traficomien aikataulut ovat haastavia kunnan budjetin kannalta. Nykyään valtionavustuksia haetaan syksyllä, ja päätökset tulevat jouluna. Haun pitäisi tapahtua jo kevättalvella ja päätökset saada kesään mennessä. Tällöin hankkeiden rahoitus pystyttäisiin ottamaan huomioon seuraavan vuoden budjetin laatimisessa.
- Talousarvion laatimisen vuoksi olisi hyvä, että valtionavustukset tulisivat aiemmin tietoon, jotta niihin osattaisiin varautua talousarviossa.

Erilaiset ideat

- Hankehakuja voitaisiin kunnassa ideoida enemmän työpajatyypillisesti, jolloin ideointiin saataisiin mukaan muitakin kuin perinteisten tahojen ihmisiä.
- Opetuspuolen hankkeissa valmistellaan naapurikuntien kanssa yhdessä. Kun 2-3 kuntaa hakee yhdessä, on suurempi mahdollisuus saada rahoitus. Jo suunnitteluvaiheessa on voitu jakaa vastuita paremmin. Toimisiko tämä myös liikkumisen puolella?
- Tukea Leader-tyyppisesti: ryhmät tapaavat paljon kuntia ja heittävätkä täkyjä. Eivät tee asioita muiden puolesta vaan kertovat ja sparraavat esim. saatavilla olevista rahoituksista. Ne ovat auttaneet mm. maaseudun kehittämisessä. Tällaista keskustelua olisi hyvä käydä jo ennen hankehakuvaihetta.
- Hyviä [hanke]ideoita otetaan mielellään vastaan.

8. Näettekö kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä tai rahoituksessa pullonkauloja tai kehittämistarpeita? (1/4)

Rahoitus

- Valtionavustukset tuntuvat menevän suurempii kaupunkeihin. Pienellä kunnalla tai kaupungilla ei ole paljoa rahaa käytettävissä suurempiin kehittämishankkeisiin: jos avustusta ei saada, on haaste kehittää mm. jalankulkua ja pyöräilyä.
- Edellä mainitut hankehakuihin liittyvät haasteet.
- Neuvontaan, liikkumisen ohjaukseen ym. Liittyvät avustukset ja tarpeet pieniä. Jos kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen halutaan oikeasti laittaa rahaa, kohdistuisi se pidemmälle suosituille ulkoilureitille. Sellaisten rahojen saaminen on haastavampaa.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat osittain huonossa kunnossa.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylähankkeet etenevät kunnan omien kansanedustajien kautta. Tämä koetaan joissain kunnissa hyväksi, joissain epäreiluksi.

8. Näettekö kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä tai rahoituksessa pullonkauloja tai kehittämistarpeita? (2/4)

ELY-keskukseen liittyvä rahoitus

- Rahoitus: rahaa liian vähän sekä kunnalla että ELY:llä.
- Rahoitus on haaste: pidempää väylästä kehittäessä ELY on osallisena ja lähtevät heikosti pidempien reitistöjen kehittämiseen.
- Pullonkaulana se, että maantiet on rajattu ulos Traficomien valtionavustuksesta. Pienempien kuntien merkittävimmät väylätarpeet ovat usein maanteiden varressa, mutta Väylällä ja ELY:llä ei ole rahoitusta jalankulku- ja pyöräilyväylien toteuttamiseen. Kun näihin ei saada hakea avustustakaan, jäävät tärkeät väylät toteuttamatta.
- Turvallista jalankulku- ja pyöräverkostoa ei ole motivoivaa suunnitella, sillä sen toteutumiselle ei ole mitään takeita: pitäisi ensin saada varmuus siitä, että reitistöä voidaan toteuttaa, ennen kuin sitä kannattaa suuremmin suunnitella.
- ELY:ltä ei riitä rahaa kehittämistarpeisiin, kuten kunnalle tärkeään jalankulku- ja pyöräilyväylään. Tämä nousi esiin monessa kunnassa.
- Asemakaava-alueella jalankulku- ja pyöräilyväyliä on hyvin, mutta asemakaava-alueen lievealueiden saaminen mukaan on haastavaa, sillä vaatisivat yhteishankkeita ELY:n kanssa.
- Tuntuu, ettei Helsingin päässä anneta rahoitusta ELY:n tarpeisiin, mikä on turhauttavaa.
- Pelkona on jo tehtyjen suunnitelmien vanheneminen -> kun toteutus ei lähde käyntiin, on vaarana, että suunnitteluun laitettut resurssit menevät hukkaan, kun suunnitelmat joudutaan laatimaan uudestaan.

8. Näettekö kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä tai rahoituksessa pullonkauloja tai kehittämistarpeita? (3/4)

ELY-keskukseen liittyvä rahoitus

- Valtatien varteen olisi tarve jalankulku- ja pyöräilyväylälle, mutta ELY ei ole lähtenyt mukaan sen rahoitukseen.
- Tarve jalankulku- ja pyöräilyväylälle valtatie varteen. Kunnan tulisi rahoittaa osa väylästä, mutta kunnalla ei ole siihen varoja.
- Suurin ongelma on se, että valtion puolelta ei olla saatu eikä olla saamassa edes valtion tieverkolle rahaa pyöräiteiden kehittämiseen. Se luo tietyn lähtökohdan, miten kunnan alueella voisi kävellä tai pyöräillä. Katuverkon parantaminen parantaa ydinkeskustan liikumista, mutta varsinaiset kokoojayhteydet ovat ELY:n ja niistä puuttuvat jalankulku- ja pyöräilyväylät.
- Mikäli kunnat osallistuvat maanteiden varrella olevan jalankulku- ja pyöräilyväylän kustannuksiin, eroaa se kunnan oman väylän rahoittamisesta: Kunnan oma jalankulku- ja pyöräilyväylä saadaan talouteen jaoteltua eri vuosille poistoina (koska jkpp-väylä kunnan omaisuutta), mutta jos rahoitetaan ELY:n jalankulku- ja pyöräilyväylää, on kyseessä ikään kuin avustus ELY:lle, etenkin jos kunta ei tee positiivista tulosta.
- Rahoitusta olisi hyvä pystyä alueellistamaan ja kohdistamaan pienillekin paikkakunnille.
- Toivottaisiin ELY:ltä järjestelmällisempää ja pitkäjänteisempää hankkeiden toteuttamista. Prosessi on pitkä, jopa 10-15 vuotta. Kunnassa tiedetään, ettei saada millekään listoille uutta jkpp-tarvetta, ei edes siihen liittyviä selvityksiä. Uudet tarpeet pitäisi ELY:ssä laittaa selkeästi järjestykseen perustellusti ja läpinäkyvästi. Kuntien hankkeiden tulisi olla tasa-arvoisia. Voisiko niille olla hakumenettely, jossa esitettäisiin suunnitelma ja sen tarve ja hakemukseen saisi perustellun päätöksen sen sijaan, että asia "jäisi leijumaan".

8. Näettekö kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä tai rahoituksessa pullonkauloja tai kehittämistarpeita? (4/4)

Muuta

- Poliittinen ilmapiiri aiheuttaa joskus haasteita, tietyt uudistukset kohtaavat vastarintaa. Esimerkiksi päätöksentekovaiheessa voi nousta esiin yksittäinen puolue, joka vastustaa päätöstä, vaikka työryhmissä asiaan on suhtauduttu myönteisesti. Syyt voivat olla muitakin kuin hankkeen sisältöön liittyviä.
- Yleisesti asenteisiin liittyvä haaste: yksityisautoilun kustannuksella "ei saisi" edistää joukkoliikennettä, jalankulkua tai pyöräilyä.
- Reitistöjen kehittämisessä haasteena maanomistusolot ja reitteihin liittyvien lupien hakeminen.
- Henkilöstöresurssi on pientä, työntekijät tekevät laaja-alaista työtä. Valmiit toimintamallit olisivat hyvä apu, ettei tarvitsisi käyttää aikaa miettimiseen.
- Jotenkin olemassa olevat kävely- ja pyöräilyreitit pitäisi saada näkyväksi (eli kartalle). Kun pidemmälle lähdetään kehittämään, on muutenkin tarve tarkastella, ovat lähireitit sillä mallilla, että ne tukevat kävelyä ja pyöräilyä auton käyttämisen sijaan.
- Liukkaudentorjunta niin, että palvelee myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Potkurilla liikkujat olisi kiva huomioda, ja siihen onkin pyritty.

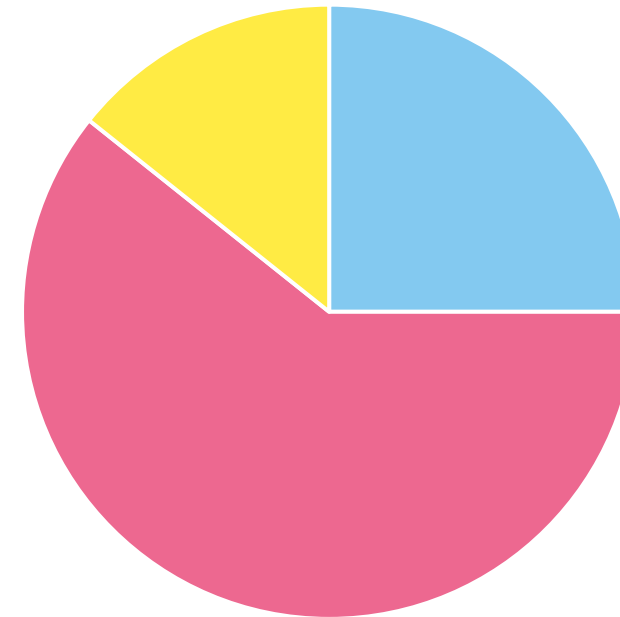
Kysymyskohtaiset tulokset

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittäminen

9. Onko kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi tehty kehittämissuunnitelmaa/ investointiohjelman tai muuta toimenpidesuunnitelmaa? (1/2)

Monessa kunnassa liikenneturvallisuussuunnitelma ohjaa väylästäön kehittämishankkeita. Muutamassa kunnassa edistämishjelma on tekeillä tällä hetkellä.

- On tehty Fiksun liikkumisen suunnitelma.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa tehdään omana työnä. Sitä tehdään mm. liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja valtionavustusten saamisen vuoksi.
- Pienessä kunnassa ei ole koettu tarpeelliseksi (asia ei ole tullut esille).
- Kunnan koko (pieni) huomioiden ei ole nähty tarpeelliseksi tehdä suunnitelmaa.
- Verkkosuunnitelma tehty.
- Kävelyn ja pyöräilyn strategia.
- 5-vuotissuunnitelma liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen edistämiseen.



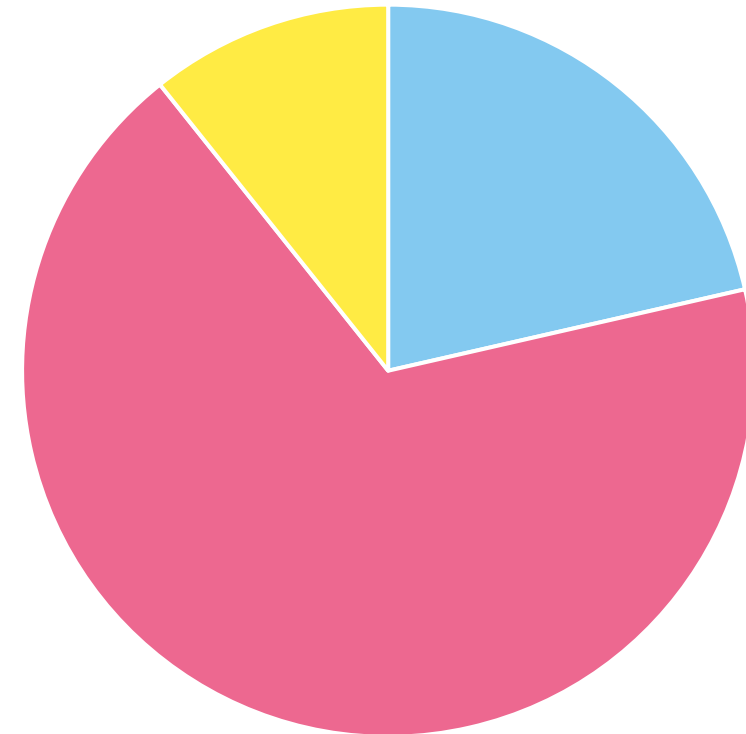
- Edistämishjelma on / on tekeillä
- Ei
- Ei, mutta muu kehittämissuunnitelma

9. Onko kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi tehty kehittämissuunnitelmaa/ investointiohjelman tai muuta toimenpidesuunnitelmaa? (2/2)

- Liikennepoliittinen ohjelma valmistelussa: siihen kirjattu esim. pyöräverkon toimintalinjauksia.
- Asiat otetaan huomioon investointiohjelmassa.
- Investointisuunnitelma, joskin autoteiden kunnon parantaminen mennyt jalankulku- ja pyöräteiden edelle. "Olisikin hyvä miettiä jkpp-väylät edellä."
- Suunnitelmaa ei ole nähty tarpeelliseksi, sillä jalankulun ja pyöräilyn tarpeet ovat tiedossa muutenkin.
- Ei ole tehty: kaavat ja investointihankkeet ovat investointisuunnitelmassa.
- Edistämishjelmaa ei ole tehty, sillä aiemmat selvitykset ja yleissuunnitelmat ovat kaatuneet siihen, ettei kukaan ole lähtenyt toteuttamaan niiden toimenpiteitä. Ongelmana se, ettei toteuttamista ole aikataulutettu ja vastuutettu. Viimeisinä vuosina kehittämissuunnitelmia ei enää ole laadittu vaan alettu vain toteuttamaan. Toteuttamista ohjaa kuitenkin baanaverkkosuunnitelma, johon on kirjattu kunkin baanante toteuttamisajankohdat ja kustannusarviot: auttaa budjettivarausten perustelemisessa.
- Edistämishjelma on suunnitelmissa tehdä.
- Ei ole, mutta retkeilyreitit hanke on tehty: tukee kävelyä ja pyöräilyä sekä toimii matkailuvalttina
- Ei ole voimassaolevaa, joskin vuosituhanen vaihteessa on tehty useampiakin alueellisia kehittämissuunnitelmia. Pienessä kunnassa tällaisen asiakirjan arvo on merkityksetön.
- Ei ole tehty, mutta tämä kiinnostaisi. Haasteena se, ettei viranhaltijoilla riitä työaikaa sen toteuttamiseen.
- Ei ole tehty. Voisi olla hyvä, jos olisi jonkinlainen suunnitelma olemassa, etenkin kun kouluverkkosuunnitelmaa käydään aktiivisesti läpi tulevina vuosina. Suunnitelman avulla pystyttäisiin aikataulutamaan ja budjetoimaan hankkeita.

10. Onko kunnassa määritelty kävely- tai pyöräilyverkon hierarkiaa? (1/2)

- Niin suppea verkko, ettei ole tarpeen tehdä hierarkiaa.
- Hierarkiamäärittelyssä on painotettu pyöräliikennettä, ei niinkään kävelyä.
- Hierarkia määrittely on tehty, luokiteltu useampaan eri luokkaan.
- Varsinaista hierarkiaa ei ole määritelty, mutta tärkeimmät väylät erottuvat mm. kunnossapidossa.
- Ei ole hierarkiaa, mutta sellainen olisi syytä tehdä.
- Vain seudullinen pyöräilyn pääverkko, ei kunnan alueelle omaa hierarkiaa.
- Ei ole: väyläverkon hierarkia on tehty autoliikenteen näkökulmasta.
- Pääreittien myötä on muodostunut jonkinlainen hierarkia.
- Pääväylät ovat isoille työpaikkakeskittymille ja koulukampukselle vievät väylät.
- Hierarkiaa mietitty kunnossapidon kannalta.



■ Kyllä ■ Ei ■ Ei, mutta jonkinlainen luokittelu on

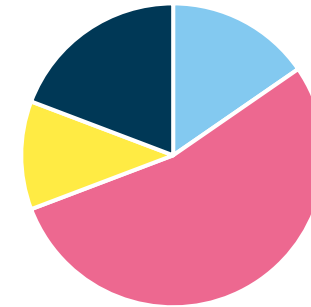
10. Onko kunnassa määritelty kävely- tai pyöräilyverkon hierarkiaa? (2/2)

- Pyöräverkon hierarkiamäärittely on tehty, jalankulku on huomioitu jollakin tavoin.
- Hierarkiaa ei ole määritelty, sillä käyttäjämäärät ovat niin pieniä.
- On, verkkosuunnitelman yhteydessä: toiminnalliset luokitukset, tunnistettu kasvupotentiaali, asetettu tavoiteverkko, luokiteltu väylätyypit sekä määritelty varustelut ja pyöräviitoitus.
- Hierarkia määritellään edistämishjelman yhteydessä.
- Hierarkiaa ei ole määriteltyä. Periaatteessa pääverkon muodostavat maanteiden jalankulku- ja pyöräilyväylät.

10. Onko kunnassa tehty esteettömyysarviointia/-suunnitelmaa tai määritelty esteettömyyden erikoistasoja? (1/2)

- Esteettömyyttä kehitetään tapauskohtaisesti.
- Katualueilla esteettömyysarviointia ei ole tehty, mutta kunnassa on esteettömyystyöryhmä.
- Kartoitustyötä on tehty liikuntapaikkojen osalta.
- Esteettömyys otetaan suunnittelussa huomioon.
- Vanhus- ja vammaisneuvostolta saadaan palautetta esteettömyyspuutteista ja niihin reagoidaan.
- Liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä on tehty esteettömyysarviointi taajamaan.
- Esteettömyyttä on tarkasteltu liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä.
- Liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä on tehty esteettömyyskävely ja otettu esteettömyys huomioon.
- Kiinteistöille ja niiden piha-alueille esteettömyyskartoituksia.
- Liikuntapaikkarakentamisen yhteydessä on tehty esteettömyysarviointi näistä alueista.

Onko kunnassa tehty esteettömyysarviointia tai -suunnitelmaa?



- Kyllä
- Ei
- Ei, mutta selvitys tehty liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteydessä
- Esteettömyyskävely tehty

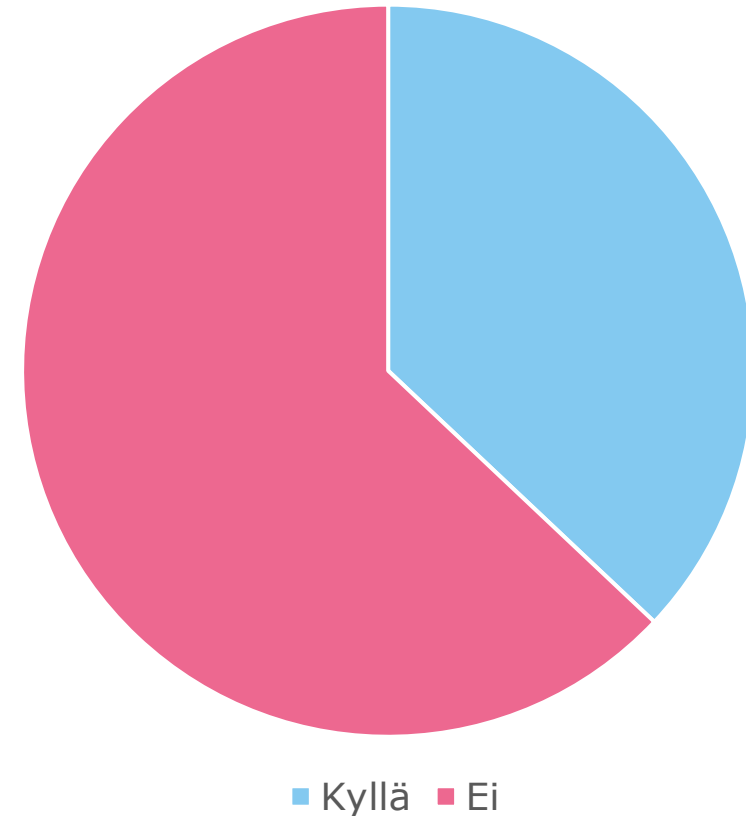
10. Onko kunnassa tehty esteettömyys selvitystä/-suunnitelmaa tai määritelty esteettömyyden erikoistasoja? (2/2)

- Ei ole tehty, mutta esteettömyys tulee kuulumaan keskusta-alueen walkable city –selvitykseen.
- On tehty opinnäytetyönä 10v sitten.
- Esteettömyys otetaan huomioon myös talousarviossa, jossa yhtenä mittarina on esteettömyyttä parantavien toimien määrä. Lisäksi Leppoisasti liikkeelle –hanke, jossa kunnostetaan ulkoilureittejä ja lisätään levähdyspaikkoja.
- Esteettömyys selvityksiä ei ole tehty. Peruskorjaussuunnitelmia tai uusien väylien suunnitelmia sisältää esteettömyyskäsitteen ja ratkaisut ovat esteettömiä. Tulevat hyviin niiden suunnittelutoimistojen kautta, joiden kanssa hankkeita on tehty.
- Esteettömyys selvitykset on tehty taajamien keskusta-alueille. Korjaukset tehdään muiden remonttien ja peruskorjausten yhteydessä. Liikuntaesteisten pysäköintiä pitäisi parantaa.
- Esteettömyyden erikoistasot eivät ole tuttuja kovinkaan monelle.
- Ei ole. Yksittäiset luottamushenkilöt pitävät esteettömyyttä esillä.
- Noin 10 vuotta sitten on tehty selvityksiä.
- On pyritty toteuttamaan esteettömiä retkeilyreittejä ja sellaisia, joille myös ikäihmiset pääsisivät.
- Pääkävelyväylille on tehty esteettömyyskävely vanhus- ja vammaisneuvoston kanssa.
- Esteettömyyssuunnitelmaa ei ole tehty. Eläkeläisjärjestöitä tulee paljon palautetta ja siihen reagoidaan. Joissain kunnissa esteettömyyteen liittyvää palautetta ei sen sijaan juurikaan saada.

11. Onko kävely- ja pyöräilyverkon talvihoitoa käsitelty erillisenä muun katuverkon hoitoluokituksesta?

(1/2)

- Ei ole, mutta käyttäjiltä on välillä tullut palautetta, että pyöräilyolosuhteet ovat olleet hankalia joinain päivinä.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat 1-luokassa. Jalankulku- ja pyöräilyväylillä sallitaan pienemmät lumimäärät kuin ajoradalla. Jos päiväsaikaan tulee talvikunnossapitotarpeita, jalankulku- ja pyöräilyväylät hoidetaan ensin. Öisin saatetaan ajaa ensin ajorata.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat 1-luokassa kokoojakatujen kanssa.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat kaikki ykkösluokassa. Joskus on keskusteltu, voisiko taso olla vieläkin korkeampi, jolloin liikkuminen talviaikaan olisi helpompaa. Joskus aiemmin jalankulku- ja pyöräilyväylissäkin ollut kustannussäästöjen vuoksi kahta eri tasoa, mutta nyt kaikki on nostettu ykkösluokkaan.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat 1-luokassa.
- Jalankulku- ja pyöräilyverkolle on oma hoitoluokituksensa.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylillä on lumimääriin ja liukkaudentorjuntaan liittyen tiukemmat kriteerit kuin ajoradalla.



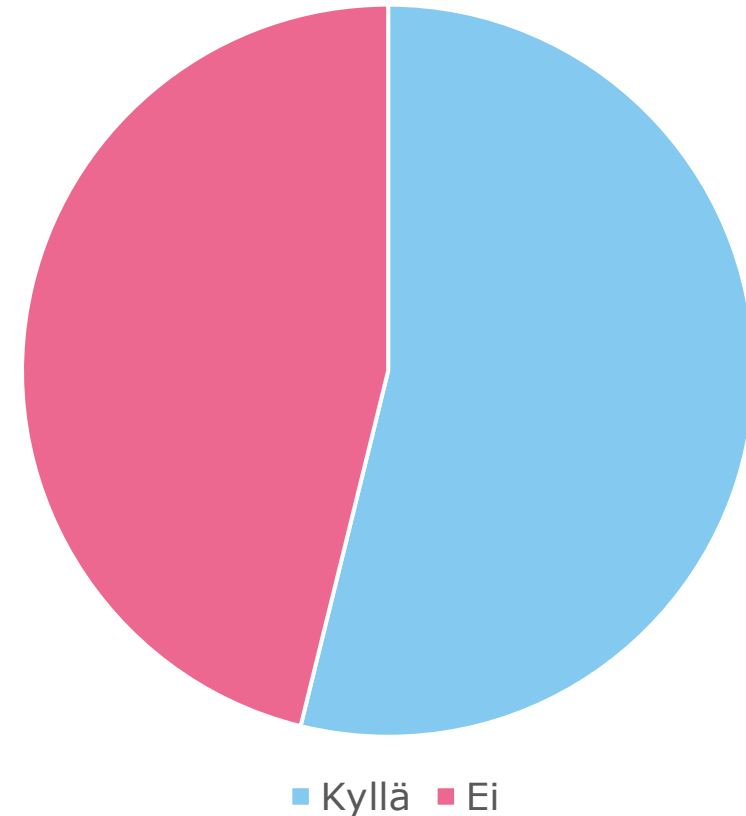
11. Onko kävely- ja pyöräilyverkon talvihoitoa käsitelty erillisenä muun katuverkon hoitoluokituksesta?

(2/2)

- Talvihoidon hierarkia on laadittu siten, että kävelijöiden ja pyöräilijöiden eniten käyttämät väylät (yhdysliikenne joukkoliikenteeseen + koululaismatkat) ovat ylempänä talvihoitoluokituksessa kuin muu kaavatieverkko.
- Ei ole eritelty, kunnan talvihoitovastuulla hyvin vähän jalankulku- ja pyöräilyväyliä.
- Pääpyöräreittien talvihoitourakka tehdään erillisenä seudullisena yhteistyönä, jossa sama urakoitsija samoilla spekseillä hoitaa koko pääpyöräreitin.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylille on kaksi kunnossapitoluokkaa.
- Olisi hyvä tehdä kuntalaiskysely, miten talvikunnossapitoa pitäisi kehittää, jotta se lisäisi mielekkyyttä liikkua kävellen ja pyörällä myös talvisin.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät ovat omana luokkanaan. Kilpailutus kesken, mutta jonkinlaista painotusta tullaan laittamaan liukkaudentorjunnan ja lumenpoiston osalta.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylät on jaettu pääverkkoon ja sivuverkkoon. Pääverkko aurataan ja hiekoitetaan ensimmäisenä (koululais- ja työmatkaliikenteen väylät), asuinalueen väylät ovat sivuverkolla. Kunnossapidon taso on sama kaikkialla, erotuksena on ajoitus (eroa parin tunnin verran).
- Asia käydään läpi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa.
- Ensimmäisenä hoidetaan keskustojen kadut ja pyörätiet.

11. Onko kävely- ja pyöräilyverkon talvihoidolle muita erityisohjeita, esimerkiksi hoidetaanko ensin ajorata vai jalankulku- ja pyöräilyväylä? (1/2)

- Usein ajoradat aurataan ensin.
- Tavoitteena on määritellä reitit, joilla kulkee eniten pyöräilijöitä (koulu- ja työmatkat) ja sen perusteella määritellään kiireellisimminkin kunnossapidettävät reitit. Samalla kunnossapidon ajattelu muuttuisi aluemaärittelystä enemmän reittiperusteiseksi.
- Pääpyöräreiteillä on valitut pyöräilyagentit, jotka antavat käyttäjänäkökulmaa reittien kunnossapidosta.
- Koulu- ja työmatkaliikenteen reitit on priorisoitu ensimmäisiksi. Laatuvaatimukset ovat samat kaikilla jalankulku- ja pyöräilyväylillä, mutta hoitojärjestys vaihtelee.
- Uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät pyritään tekemään erillisinä, jotta reunakivellä erotetuista jalankulku- ja pyöräilyväylistä päästäisiin eroon. Tämä helpottaa talvikunnossapitoa, kun lumelle on tilaa.
- 5cm on lähtöraja auraukseen, minkä tunnistetaan olevan haasteellinen pyöräilyn kannalta.



11. Onko kävely- ja pyöräilyverkon talvihoidolle muita erityisohjeita, esimerkiksi hoidetaanko ensin ajorata vai jalankulku- ja pyöräilyväylä? (2/2)

- Koulujen ja päiväkotien läheisyydestä pyritään ensimmäisenä hoitamaan väylät puhtaaksi.
- Jalankulku- ja pyöräilyväylä hoidetaan ennen ajorataa.
- Maksimilumimäärä jalankulku- ja pyöräilyväylällä on pienempi kuin ajoradalla -> jkpp-väylä aurataan lähtökohtaisesti ensin.
- Talvihoito tuntihintaisena, ei urakkana -> hoito joustavaa.
- Työ- ja koululiikenteen pyöräreitit pitää olla aurattuna tiettyyn kellonaikaan mennessä, sen jälkeen aurataan muut.
- Ensin aurataan ja hiekoitetaan jalankulku- ja pyöräilyväylät, sen jälkeen kokoojakadut ja tonttikadut.
- Ydinkeskustassa pyritään huolehtimaan, että eniten käytetyt väylät ovat ns. ykkösluokan hiekoituskohteita. Jalkakäytävät aurataan ja hiekoitetaan usein ennen aamua.
- Ensimmäisenä aurataan jalankulku- ja pyöräilyväylät, sen jälkeen muut.
- Jos on korotettu jalkakäytävä ja pyörätie, aurataan ensin ajorata ja sitten pyörätie. Mikäli väylät on erotettu välikaistoilla, saatetaan ajaa jalankulku- ja pyöräilyväylä ensin.
- Aurauksen rajana on 3cm, aiemmin 5 cm. Jalankulku- ja pyöräilyväylät pyritään priorisoimaan siten, että aamulla niitä pitkin pääsee kouluun. Päivisin pyörätiet puhdistetaan ennen ajoratoja, jotta kouluista ja töistä päästään kulkemaan pyörällä.

12. Onko koulujen tai työpaikkakeskittymien ympäristöihin tai esim. koulureiteille tehty liikenneturvallisuus selvityksiä tai laadittu kehittämissuunnitelmia?

- Koulujen muutosten yhteydessä on tehty saattoliikenteen suunnitelmat.
- Uusien kouluhankkeiden yhteydessä tarkastellaan koulureittejä.
- Koululaisten liikkumisen turvallisuuden parantamiseksi on tehty yksittäisiä parantamishankkeita.
- Koulureiteillä on selvitetty liikkujien määrää. Tietoa hyödynnetään uusien jalankulku- ja pyöräilyväylähankkeiden valinnassa ja priorisoinneissa.
- Koulureittejä on tarkasteltu eri hankkeiden yhteydessä (5 tähden koulureitit, Fiksusti kouluun).
- Huoltajilta on kysytty käyttäjäkokemuksia ja hankaliksi koettuja paikkoja.
- Tarkasteltu osana liikenneturvallisuussuunnitelmaa.
- Koulun suunnittelun yhteydessä on tehty reitityksiä infraa suunnitellessa liittyen työpaikka- ja koululiikkumiseen. Lisäksi on tehty merkittäviä liikenneturvallisuus selvityksiä.
- Kouluhankkeen yhteydessä on selvitetty, miten paljon ja mistä tullaan kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.
- Liikenneturvallisuuspäivänä turvallisuuskävelyä laajennetaan koulualueen ulkopuolelle: Henkilökunnan tai oppilaiden kanssa toteutetaan turvallisuuskävely. Käydään rakennus ja koulupiiriin liittyvät alueet läpi, mietitään riskipaikat ja miten niihin voidaan vaikuttaa. Viedään tieto eteenpäin tekniselle. Turvallisuuskävelyyn kuuluu liikenneturvallisuuden lisäksi myös palo- ja työturvallisuus.

13. Kuinka hyvin arvioitte, että pyöräpysäköintiratkaisut on toteutettu kunnassa? (1/5)

Yleisesti pyöräpysäköinti on kaikkein parhaalla tolalla koulujen yhteydessä: määrä ja laatu on niissä parasta.

- Koulujen yhteydessä on pyöräpysäköinnit, muualla ei juurikaan. Kunnantalolle voisi lisätä pyöräpysäköinnin.
- Koulun pihalla on pyöräparkki.
- Koululla ja kauppojen yhteydessä on pyöräpysäköinnit, mutta saattavat olla vanhanaikaisia.
- Uudella koululla on korkeatasoista pyöräpysäköintiä. Sama tavoite on jatkossakin uudisrakennuksilla.
- Koulukeskuksen pyöräpysäköintiratkaisuja on parannettu, mutta muuten pyöräpysäköintiä ei ole huomioitu riittävästi.
- Pyöräpysäköinti on otettu huomioon erityisesti kouluilla, liikuntapaikkarakentamisessa sekä torilla, jossa pyöräpysäköintiä on jokaisella tulosuunnalla. Joukkoliikennepysäkeillä ei ole pyöräpysäköintiä.
- Kouluissa, päiväkodeilla ja kunnantalon pihassa on pyöräpysäköinnit, mutten kunnan kiinteistöissä ei ole.
- Koululla on katoksellinen pyöräpysäköinti, joka on hoidettu talvisinkin. Muualla perinteisiä pyörätelineitä, jotka jäävät talvella lumen alle. Runkolukituksen mahdollistavia telineitä ei ole oikein missään.
- Pyöräpysäköinti on "tosi huonoa". Koululla ei ole katettua pyöräpysäköintiä. Pyöräpysäköintiä pyritään kehittämään sekä koululla että kaupan, apteekin ja pankin yhteyteen.

13. Kuinka hyvin arvioitte, että pyöräpysäköintiratkaisut on toteutettu kunnassa? (2/5)

- Pyöräpysäköintiasiat jäävät herkästi huomioimatta erityisesti linja-autopysäkkien osalta.
- Kunnan kiinteistöissä melko hyvä tilanne, päälinja-autopysäkiltä puuttuu.
- Katuverkolla on pyöräpysäköintialueita mm. linja-autoaseman nurkalla. Pyöräpysäköinti on kunnassa aika hyvällä mallilla.
- Pyöräpysäköintiä ei ole mietitty kovin paljoa. Kaupungin kiinteistöjen pihilla on kohtuulliset hyvät pyöräpysäköintijärjestelyt, yleisillä alueilla tai yksityisissä kiinteistöissä niihin ei ole puututtu.
- Katualueella on parannettu pyöräpysäköintiä, mutta esim. koulukiinteistöt ja tonttialueet ovat eri hallintokuntien alueella: sinne on ollut haastavaa saada sitä ajatusmaailmaa, että pyöräpysäköintiin tulisi panostaa.
- Huonosti: ei ole kokonaissuunnitelmaa. Kiinteistökohtaisesti on jollain tavalla toteutettu, mutta telineisiin ei ole kiinnitetty sen suuremmin huomiota. Uusimmissa kohteissa on runkolukitusmahdollisuus, mutta ei ole erityissuunnitelmaa tai ohjeistusta, millaista sen pitäisi olla. Koululla ja liikuntakeskuksella on liian vähän pyöräpysäköintipaikkoja.
- Vanhan rakennuskannan osalta kehitetään sitä mukaa, kun tehdään peruskorjauksia.
- Uudisrakentamisen yhteydessä pyöräpysäköinti otetaan huomioon. Vanhan rakennuskannan osalta pyöräpysäköinnissä on kehittämistä ja parantamista.

13. Kuinka hyvin arvioitte, että pyöräpysäköintiratkaisut on toteutettu kunnassa? (3/5)

- Kunnan omissa kiinteistöissä otetaan huomioon, pyritään riittävään tilaan ja varustuksen laatuun pyöräilyn edellytysten parantamiseksi.
- Aina julkisen rakennuksen suunnittelun yhteydessä mietitään piha-alue ja pyöräpysäköinnit.
- Pyöräpysäköinti otetaan huomioon uudisrakentamisen yhteydessä. Olemassa olevan rakennuskannan osalta pyöräpysäköintiin ei ole kiinnitetty kovin paljoa huomiota.
- Pyöräpysäköinti on kohtalaisen uusi asia kunnassa. Uudisrakentamisessa ja saneerausten yhteydessä otetaan huomioon.
- Kiinteistöille on laadittu kestävän liikkumisen ohjekortit, joissa on ohjeistettu myös pyöräpysäköintiä.
- Keskustan liikennejärjestelyjen parantamisen yhteydessä ollaan toteuttamassa muutamia pyöräpysäköintialueita.

13. Kuinka hyvin arvioitte, että pyöräpysäköintiratkaisut on toteutettu kunnassa? (4/5)

Pyöräpysäköinnin huomioon ottaminen kaavoituksessa

- Pyöräpysäköinti otetaan myös kaavassa huomioon, joskin kaavamääräyksissä pyöräpysäköintiä ei ole.
- Käpy-auditointien myötä kaavoitus- ja katusuunnittelupuolella on alettu ottaa pyöräpysäköintiä aiempaa enemmän huomioon ja alettu merkitä pyöräpysäköintivaatimuksia kaavoihin aiempaa tarkemmin.
- Katuverkon osalta pyöräpysäköintiä pyritään parantamaan vuosittain, mutta esim. yksityisten kiinteistöjen, koulujen ja työpaiikkojen pyöräpysäköintiin ei pystytä vaikuttamaan muuten kuin kaavoituksen kautta.
- Keskustan osalta kaavoitus on käynnissä: siinä otetaan pyöräpysäköinti huomioon – saattaa tulla jopa pyöräpysäköintiin liittyviä määräyksiä ja aluevarauksia.
- Keskustan osalta kaavoitus on käynnissä: siinä otetaan pyöräpysäköinti huomioon – saattaa tulla jopa pyöräpysäköintiin liittyviä määräyksiä ja aluevarauksia.

13. Kuinka hyvin arvioitte, että pyöräpysäköintiratkaisut on toteutettu kunnassa? (5/5)

Pyöräpysäköinnin tyyppi

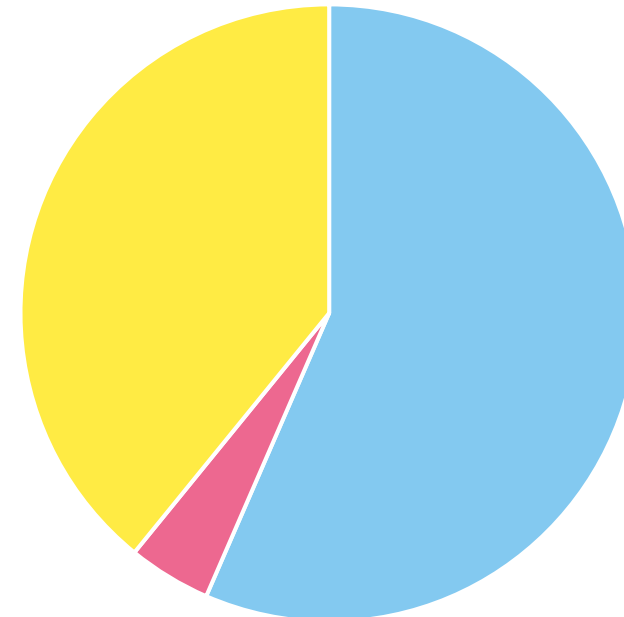
- Pyöräpysäköinnissä on kehitettävää erityisesti runkolukituksen mahdollistavien telineiden lisäämisessä.
- Runkolukituksen mahdollistavaa pysäköintiä pitäisi lisätä ja varmistaa, ettei sähköpyöriä varasteta.
- Koulukeskuksessa on katoksellinen pyöräteline, mutta muissa kouluissa ei lainkaan tai vain vähän. Nämä voisi käydä kouluittain läpi, katoksia on pyydetty paljon.
- Pyörävarkaudet eivät ole olleet [pienessä-keskikokoisessa kunnassa] ongelma: pysäköinnit pitää kuitenkin nykyään rakentaa turvallisiksi.
- Pyöräpysäköinti on lapsenkengissä. Pyöräpysäköintejä pitäisi kehittää katokselliseksi, jotta palvelisivat paremmin. ("Ensi vuoden talousarvioon voitaisiin varata tälle rahaa.")
- On tehty tarkastelu, jossa todettiin, että pyöräpysäköintien määrä on melko riittävä, mutta runkolukituksen mahdollistavia telineitä pitäisi olla enemmän.

13. Kuinka hyvin arvioitte, että pyöräpysäköintiratkaisut on toteutettu kunnassa?

Pyöräpysäköinnin talvihoito

- Lumen pois saaminen haastavaa, jonkin verran putsataan talvella, muttei kauhean hyvin.
 - Aurataan lumet niistä pyöräpysäköinneistä, jotka eivät ole katettuja. Pyörätelineet kerätään talveksi pois.
 - Pyöräpysäköinnistä poistetaan lumet pihanhoidon yhteydessä.
 - Talvikunnossapito haastavaa, sillä lumen poisto vaatii manuaalista työtä. On pyritty löytämään katoksia, jotka pystytään pitämään puhtaana mahdollisimman vähällä käsityöllä.
 - Pyöräpysäköinnin talvihoito hoidetaan samalla kun muutkin lumityöt.
 - Kiinteistöhoitaja poistaa lumet pyöräpysäköintipaikoilta.
 - Perinteiset telineet jäävät talvella lumen alle.
 - Pyöräpysäköinnin talvikunnossapito on haastavaa, koska vaatii manuaalista työtä. Ei vielä ole ohjeistuksia siihen liittyen.
- Talvikunnossapidon puutetta perustellaan sillä, että on kustannus- ja resurssikysymys: vaatii riittävän korkean mandaatin, että ruvetaan pitämään kunnossa.

Puhdistetaanko pyöräpysäköinnit lumesta talvisin?



■ Kyllä ■ Ei ■ Jossain määrin

13. Tarvitaanko pyöräpysäköinnin kehittämiseksi lisää tietoa esimerkiksi liittyen pyöräpysäköinnin sijoittamiseen, määrään tai pysäköintiratkaisujen tyyppiin?

- Ei tarvita, tietoa löytyy tarvittaessa.
- Uusi tieto on hyvästä, liittyen mm. pyöräpysäköinteihin.
- Olisi hyvä olla opas pyörätelineistä: koottu tieto siitä, kuka tarjoaa ja minkä tyyppisiä telineitä.
- Lisää tietoa pyöräpysäköinnistä tarvittaisiin yleisellä tasolla.
- Pyöräpysäköintiin liittyvissä asioissa ei ole ollut ongelmia, joten kysymyksessä kysyttyä avuntarvetta ei tunnisteta.
- Ei tarvita lisää tietoa: tietoa kyllä on, jos olisi aikaa paneutua asiaan.

14. Missä määrin kestävästä kulkutavoista muodostuvat matkaketjut tai kulkuyhteydet ovat mahdollisia taajamien välillä? Otetaanko niitä huomioon liikenteen, palveluiden ja liikenneympäristön suunnittelussa? (1/4)

- Matkaketjuja ei ole varsinaisesti mietitty. Joukkoliikenteen käyttäjät lähinnä koululaisia ja opiskelijoita.
- Matkaketjut eivät ole olleet esillä. Joukkoliikenne melko harvassa. Jos joku lähtee linja-autolla, tuodaan hänet autolla pysäkille.
- Pysäkit sijoittuvat luontaisesti solmukohtiin, joissa on pysäköintimahdollisuudet. Solmukohtiin pyritään jatkossakin rakentamaan infraa, sosiaalituloja, opastuksia yms.
- Joukkoliikenne sekä kävely ja pyöräily linkittyvät toisiinsa, matkaketjut on otettu huomioon. Pysäkkien yhteydessä on pyöräpysäköintiä ja pysäkeille on hyvät yhteydet.
- Joukkoliikenne on niin vähäistä, ettei matkaketjuihin ole erityisemmin kiinnitetty huomiota.
- Tavoitteena saada lähijuna tulevaisuudessa: sen yhteydessä muodostettaisiin matkakeskus, joka kokoaisi yhteen junan, pitkänmatkan bussit jne.
- Joukkoliikenneyhteyksiä suurimpiin kaupunkeihin on kehitetty ja nopeutettu.
- Joukkoliikenne on rajoittanut pyörän kuljettamista bussissa, mikä hankaloittaa kestäviä matkaketjuja.
- Kaupunkipyörien asemapaikkoja on pyritty suunnittelemaan pysäkkien yhteyteen.
- Jokilaakson joukkoliikenteen palvelutaso- ja linjastosuunnitelmassa on kehitetty yhteyksiä.

14. Missä määrin kestävästä kulkutavoista muodostuvat matkaketjut tai kulkuyhteydet ovat mahdollisia taajamien välillä? Otetaanko niitä huomioon liikenteen, palveluiden ja liikenneympäristön suunnittelussa? (2/4)

- Matkahuollon yhteydessä on muutama pyöräpysäköintipaikka, joukkoliikenne vähäistä, palvelee lähinnä opiskelijoita.
- Rautatieasemalla hyvät pyörien ja autojen liityntäpysäköintipaikat. Linja-autopysäkkien yhteydessä ei.
- Pyöräpysäköintiä on kehitetty nousijamäärien perusteella tärkeimmillä pysäkeillä.
- Linja-autojen lähtöpaikan läheisyydessä on pysäköintitilaa autolle, minkä lisäksi alueelle ollaan toteuttamassa pyöräkatosta.
- Pääbussipysäkin yhteydessä on pyörätalli, jossa katos ja lasiseinät. Myös muiden bussipysäkkien yhteyteen on lisätty pyöräpysäköintiä.
- Joukkoliikenteen pääpysäkillä on iso katettu pyöräparkki. Kunnassa on paljon joukkoliikenteen käyttäjiä ja halutaan pitää kiinni siitä, että nuoret voivat turvallisesti jättää pyörän pysäkille.
- Liityntäliikennettä pysäkeille ei ole mietitty: parkkitilaa riittää, mutta pyöräpysäköintiä ei ole mietitty.
- Pysäkkien yhteydessä ei ole pyöräpysäköintiä tai liityntäpysäköintialueita. Linja-autolle tuotavat jätetään pysäkille ja haettavia odotetaan pysäkillä.
- Rautatieasemalla ja linja-autoasemalla on pyöräpysäköinnit.
- Vanhat pysäkkiratkaisut valtatievarressa eivät ole tätä päivää: pitäisi olla katetut pysäkit, hyvät pyöräpysäköintijärjestelyt ja turvalliset risteämiset valtatievarressa.
- Kaupungin sisäistä joukkoliikennettä on vähän, lähinnä palveluliikennettä. Pysäkeillä ei ole pyöräpysäköintitelineitä.

14. Missä määrin kestävästä kulkutavoista muodostuvat matkaketjut tai kulkuyhteydet ovat mahdollisia taajamien välillä? Otetaanko niitä huomioon liikenteen, palveluiden ja liikenneympäristön suunnittelussa? (3/4)

- Kunnan omilla pysäkeillä ei ole pyöräpysäköintiä, linja-autoasemalla on katokselliset pysäköintialueet. Maaseudulla kyläyhdistykset hoitavat pyöräpysäköintiä. Lähinnä pyöräpysäköintiä kaivattaisiin pitkän linjan pysäkeillä: valtatievarressa, jonka pysäkeille ajetaan pyörällä ja jätetään pyörät päiväksi pysäkille. ELY:llä on pyöräpysäköintiä joillain pysäkeillä, muttei läheskään kaikkialla.
- Pyöräpysäköintiasiat jäävät herkästi huomioimatta erityisesti linja-autopysäkkien osalta.
- Pysäköintialueet ovat niin laajat, ettei ole erityisesti kiinnitetty huomiota. "Varmaan löytyy paikka autolle tai pyörälle", ei ole osoitettu erityisiä pysäköintipaikkoja.
- Kunnan pääpysäkillä on uudet katokset ja telineet: se on viimeisen päälle toteutettu.
- Rautatieasema ja linja-autojen lähtöpaikka lähekkäin. Asemalla on muutamalle pyörälle katoksellinen pysäköintitila. Linja-autojen lähtöpaikalla ei ole pyöräpysäköintiä lainkaan, vaikka siihen jätetään polkupyöriä.
- Asemaseudun kaavoitukseen sisältyy toteutuessaan isomman pyöräpysäköinnin toteuttaminen, joka toimisi esim. kännykän koodilla.
- Tiettyjen, lähinnä keskiasteen koululaisliikenteen käyttämien bussipysäkkien yhteydessä näkyy pyöriä, mutta niissä ei ole pyöräpysäköintiä: pyörät kiinnitetään valaisinpylväisiin tms.
- Merkittävimpien pysäkkien yhteydessä on pyöräpysäköintiä.
- Pääpysäkin yhteydessä tai valtatievarrella olevien pysäkkien yhteydessä ei ole pyöräpysäköintimahdollisuutta.

14. Missä määrin kestävästä kulkutavoista muodostuvat matkaketjut tai kulkuyhteydet ovat mahdollisia taajamien välillä? Otetaanko niitä huomioon liikenteen, palveluiden ja liikenneympäristön suunnittelussa? (4/4)

- Liikkuvien työläisten yhteiskuljetuskokeilu Oulun suuntaan toteutettiin muutama vuosi sitten. Näiden pysäkkien yhteyteen olisi syytä miettiä keskitettyjä pysäköintiratkaisuja.
- Joukkoliikennepysäkit ovat maantien varrella: siellä ei ole pyöräpysäköintiä, vaikka jonkin verran pyöriä jätetään pysäkeille.
- Joukkoliikenne kulkee maantietä pitkin. Tarve liityntäpysäköinnille lähinnä kaupalla: siinä on pyörätelineet, joskin luultavasti kaupan laittamat telineet.
- Asemalla on liityntäpysäköintialue ja sitä tullaan jatkossa kehittämään, suunnitelmissa mm. lisätä sähköpaikkoja.

15. Miten näet liikenneturvallisuuden karttakäyttöliittymän käyttämisen, sen hyödyntämismahdollisuudet ja kehittämismahdollisuudet?

- Saisiko sitä jaettua esim. kuntalaisten tietoon?
- Voisiko karttapalvelua hyödyntää kuntalaisten suuntaan viestimisessä, esimerkiksi lisäämällä siihen tiedot jalankulku- ja pyöräilyväylistä sekä niiden vastuutahoista.
- Voisiko tätä hyödyntää esim. reaaliaikaisen kunnossapidon ja tietöiden seurannassa?
- Iäkkäämmille kuntalaisille karttakäyttöliittymä ei ole helppokäyttöinen, vaikka sitä on helppo käyttää, kun on tottunut.
- Voisiko hyödyntää kuntalaisille viestimisessä siitä, mitä väyliä kunta on suunnittelemassa?
- Karttaan voisi aiempaa enemmän kirjata kuntalaisten mielipiteitä sen sijaan, että hyödynnetään vain liikenneturvallisuustyöryhmää.

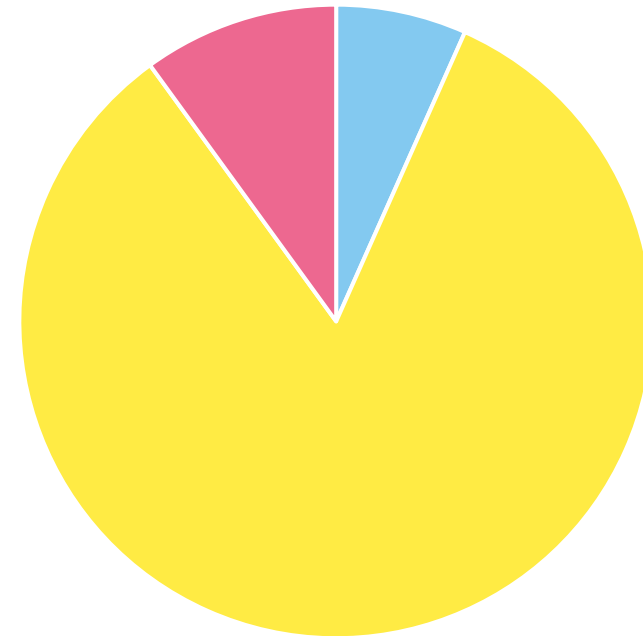
Useissa kunnissa koetaan hyväksi, että toimenpiteet käydään ELY:n kanssa vuosittain läpi, keskustellaan ja päivitetään tarpeita.

Kysymyskohtaiset tulokset

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen viestinnän ja kampanjoiden keinoin

16. Onko kunnassa tehty kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi kehittämissuunnitelmaa tai muuta toimenpidesuunnitelmaa ns. liikkumisen ohjauksen eli viestinnän ja kampanjoiden osalta?

- Ei ole tehty, mutta olisiko syytä tehdäkin?
- Liikenneturvallisuustoimijatyön kautta tulee kampanjoita, viestintää sekä hyviä malleja ja ohjeistuksia.
- Ei ole kirjallista suunnitelmaa.
- Liittyy resurssien puutteeseen. Tarve olisi pyöräilykoordinaattorin palkkaamiseen, joka pystyisi työkseen edistämään kävelyä ja pyöräilyä.
- Ei ole tehty, mutta tällainen olisi hyvä kokonaisuus liittää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatimiseen.
- Ei ole. Koetaan enemmän vapaa-aikatoimen sektorille kuuluvaksi.
- Vuosikello tulee lähinnä liikenneturvallisuustyöryhmän toiminnan kautta: vakiintunutta tapaa tehdä työtä.
- On tehty Liikkuva kunta -ohjelmaan liittyen: suunnitelma ja toimenpiteet jaettu yksiköille. Kävely ja pyöräily on osana muuta liikkumista.
- Tämä olisi kehittämiskohde. Hyvinvointiosaston palvelusihteerillä ja viestinnän asiantuntijalla on omat vuosikellonsa.



- Kyllä/tekeillä
- Ei
- Ei, mutta käsitellään jonkin muun yhteydessä jollain tasolla

17. Onko kouluille, työpaikoille tai vastaaville tehty liikkumisen ohjauksen suunnitelmia?

Pääasiassa kunnissa ei ole tehty liikkumisen ohjauksen suunnitelmia kouluille tai työpaikoille.

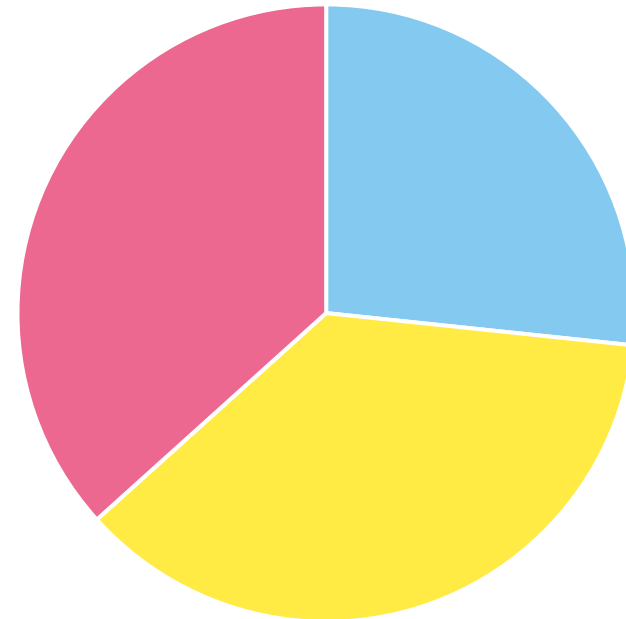
- Kempeleen kunnan viisaan työmatkaliikkumisen edistämissuunnitelma: laadittiin suunnitelma kestävän liikkumisen edistämiseksi Kempeleen kunnan työpaikoille (työmatkat ja työasiointimatkat). Lähtökohta oli, että tulevaisuudessa hyödytään siitä, että matkakustannukset vähentyvät ja työntekijöiden hyvinvointi lisääntyy.
- Valio on saattanut olla mukana Liikenneturvan työmatkaliikennehankkeessa, mutta se ei ole isommin näkynyt kuntaan.
- Tehdään yksittäisiä hanketoimenpiteitä.
- Fiksusti kouluun -hankkeessa on huomattu, että pysäkin lähtöpistettä siirtämällä voidaan lisätä kävelymatkaa. Kuljetusoppilaat eivät välttämättä eroa lainkaan kävelyn ja pyöräilyn pituuksissa niille, jotka kävelevät ja pyöräilevät kouluun.
- Ei ole tehty erillistä suunnitelmaa, mutta saattoliikenteen ohjausta ja kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tehdään säännöllisesti.
- Pölkky Oy on aktiivinen työntekijöiden liikkumisen edistämisessä.
- Ei ole tehty, mutta teollisuuskylässä saattaisi olla potentiaalia liikkumisen kehittämiseen: tätä voisi selvittää.
- "Ei ole tehty, mutta hyvä idea."

18. Millä tavoin kunta työnantajana edistää työntekijöiden kestävästä liikkumisesta? (1/5)

Etuudet

- Joitain yksittäisiä kampanjoita ja etuuksia, kuten alennuksia nastarenkaista.
- Aiemmin kaikille kunnan työntekijöille lahjoitettu pyöräilykypärät.
- Työntekijöille tarjotaan apua liukuesteiden hankintaan.
- Kaupungintalolla kävelyn turvallisuutta parannetaan jakamalla hiekoitussepeleitä kaupungin työntekijöille: voivat sillä hiekoittaa esim. omia pihojaan.
- Mielellään kuullaan ideoita työmatkaliikkumisen edistämiseen.

Edistääkö kunta työnantajana työntekijöidensä kestävästä liikkumisesta?



■ Kyllä ■ Jossain määrin ■ Ei / ei juurikaan

18. Millä tavoin kunta työnantajana edistää työntekijöiden kestäväää liikkumista? (2/5)

Prosessit

- Henkilöstötoimikunta on käsitellyt asiaa ja kehittänyt malleja.
- Päättäjien kanssa tehdään parhaillaan työtä, jossa mietitään työhyvinvointia lisääviä hyvinvointitekoja. Esimerkiksi, voisiko työviikosta käyttää jonkun tunnin liikuntaan: se voisi lisätä kävelyä ja pyöräilyäkin.
- Työhyvinvoinnin palvelutarjotin on kehitteillä. Siihen liittyen on tulossa useitakin liikkumiseen liittyviä palveluita.
- Työmatkapyöräilyyn ja -kävelyyn suhtaudutaan myönteisesti, mutta konkreettisia toimenpiteitä ei ole ollut.
- Työajasta 1h/vk saa käyttää liikuntaan
- Kehityskeskusteluja toteutetaan kävelykokouksina
- Kannustetaan aktiivisesti liikkumaan kauempana sijaitsevaan työpaikkaruokailuun kävellen.
- Työsuhdepyörästä on keskusteltu
- Työsuhdepyöriä ei vielä ole, mutta ne kiinnostaisivat, erityisesti sähköavusteiset pyörät.
- Työsuhdepyöriä on alettu ottaa käyttöön johtoportaaasta lähtien, tarkoitus laajentaa muullekin henkilöstölle.
- Työsuhdepolkupyörät ovat nousseet esiin kahvipöytäkeskusteluissa, mutta asiaa ei ole viety eteenpäin.
- Sähköpyöräedusta on ollut puhetta, mutta vasta suunnitteluasteella.
- Työsuhdepyörästä on keskusteltu ja sitä mietitään, muttei ole vielä virallisia päätöksiä.
- Työsuhdepolkupyöräistä olisi kiinnostavaa saada lisää tietoa.

18. Millä tavoin kunta työnantajana edistää työntekijöiden kestäväää liikkumista? (3/5)

Kulkuvälineet

- Työpäivän aikana käytettävissä olevat sähköautot.
- Yhteiskäyttöisiä sähköautoja ja pyöriä on suunniteltu kokeiluun kunnan työntekijöille.
- Virkapolkupyörien hankintaa selvitetty ja hankitut yksittäisiä.
- Työpäivän aikana lainattavissa oleva polkupyörä ja kuljetuslaatikko.
- Työasiointipolkupyöriä on käytössä.
- Työasiointipyöriä (yhdessä kunnassa työpajassa on kunnostettu vanhoja pyöriä tätä varten).
- Työasiointipyöriä on jaettu eri työpisteille.
- Yhteiskäyttösähköpyöriä työpäivän aikaiseen liikkumiseen.
- Yhteiskäyttöisiä sähköautoja kunnassa.
- Koululla joitain aikuisten kokoisia pyöriä, joita opettajat voivat lainata koulun retkille, mutta muuten asiointipyöriä ei ole.
- Toimipisteillä on pyörät, joita voi lainata työpäivän aikaiseen liikkumiseen.
- Työpäivän aikana lainattavissa polkupyöriä. Lisäksi haluttaisiin e-fatbike erityisesti maastopyöräreittien kunnan kartoitukseen.
- Yhteiskäyttöpyöriä on toivottu, mutta ei ole vielä toteutettu. Korona keskeytti sen hankinnan.
- ”Lainattavaa autoa ei ole, joten teknisen työntekijät joutuvat tulemaan omalla autollaan töihin, koska saattavat tarvita sitä työpäivän aikana.”

18. Millä tavoin kunta työnantajana edistää työntekijöiden kestäväää liikkumista? (4/5)

Kampanjat

- Pyörällä töihin –viikko: kuntien yksiköiden välillä palkitaan se yksikkö, jossa on eniten pyöräilty töihin.
- Vuosittain pyörällä töihin –päivä.
- Joka vuosi liikuntakalenteri: koko vuoden liikunnat listataan ylös ja palkitaan (ei koske pelkästään kävelyä ja pyöräilyä).
- Kävelyn edistäminen viestinnän ja kampanjoiden keinoin.
- Aktiivisimpia pyöräilijöitä on joskus palkittu.
- Joitakin pyöräilykisoja ollut.
- Hyvinvointikoordinaattori on mahdollisesti lanseerannut jotain pyöräilyn edistämiseen liittyvää.
- Pyörällä töihin –päivä ollut joskus.
- Työmatkapyöräilyn hanke: kerätään liikkumista työmatkoilla ja vapaa-ajalla. Osallistujien kesken arvotaan palkintoja. Lisäksi ahkerimmille jaetaan palkinnot. Tämän tyyppisiä kampanjoita on ollut aiemminkin – osa viikon mittaisia, osa pidempiä.
- Osallistutaan kilometrikisaan: kaupungilla henkilöstön joukkue. ”Olisikin hyvä tehdä tästä kilpailu eri työpisteiden välille ja jakaa palkintoja. Vastuu järjestämisestä sopisi henkilöstöhallinnolle.”
- Voitaisiin järjestää kilpailu, että kuka on kuukauden aikana pyöräillyt eniten.
- Liikuntakampanja: ”Liiku vähintään kolme kertaa viikossa valitsemallasi tavalla ja kokeile, saatko viikon liikuntasuosituksesi täytymään.”
- Kunnan laajuinen kävelykampanja, jonka sisällä kunnan työntekijöillä on oma joukkueiden välinen kilpailu.
- Työmatkaliikkumiseen ei ole kampanjoita, mutta järjestetään työhyvinvointipäiviä, joissa voi tutustua kunnan eri luontokohteisiin tai muihinkin kohteisiin.
- Haastattelun myötä heräsi kiinnostus sähköpyöräkokeiluun.
- Ei ole kampanjoita.

18. Millä tavoin kunta työnantajana edistää työntekijöiden kestäväää liikkumista? (5/5)

Infra

- Pyöräpysäköinti mahdollista, sosiaalityilat heikot.
- Kaupungintalon ympäristöön on tulossa pyöräpysäköintikatokset.
- Kunnanvirastolla pyörien säilytystilat sisätiloissa kellaritiloissa.
- Pyritään tarjoamaan työntekijöille hyvät pyöräpysäköintifacilitetit ja sosiaalitylat.
- Kaupungintalolla hyvät sosiaalitylat ja pyöräpysäköintimahdollisuudet.
- Sosiaalitylat ja pyöräpysäköinti ovat työpisteellä kunnossa.

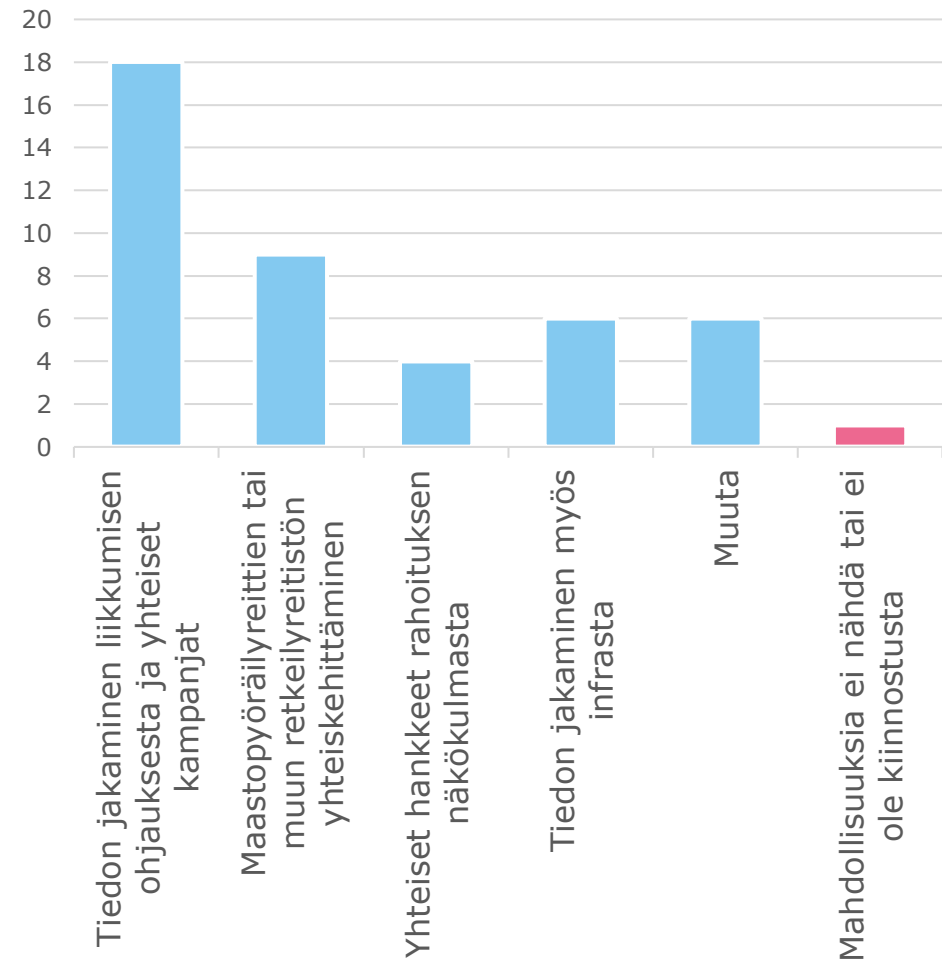
Kysymyskohtaiset tulokset

Kestävän liikkumisen edistäminen jatkossa

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (1/11)

- Yhteisten hankkeiden (liikenneturvallisuustoimija ja käpy-koordinaattori) kautta saadaan hyviä ideoita ja ajatuksia – tärkeitä erityisesti pienille kunnille.
- ”Kaikki yhteistyö on plussaa. Jos liittyy kävelyyn ja pyöräilyyn, sekin on plussaa”
- Oulun ja Kempeleen välillä kunnossapitourakoihin on saatu uusi perinteisestä poikkeava näkökanta. Sen soisi jalkakutuvan myös kauemmas kaupunkiympäristöstä.



19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (2/11)

Seudullinen yhteistyö

- Voisiko seudullista käpy-ryhmää hyödyntää muutenkin kuin infran osalta: saisiko viestiä muihinkin kunnan palveluihin kuin infrarakentamiseen.
- Seudullisen käpy-ryhmän toiminnan jatkaminen. Erityisesti suunnitelmien ja kaavojen auditointipalvelu on hyvä. Lisäksi seudulliset yhteiset linjaukset ja seudun yhteiset toimintalinjat antavat painoarvoa hankkeiden edistämiseksi etenkin päättäjien suuntaan. Sen soisi laajentuvan kaikkiin seutukuntiin.
- Seudullinen käpy-ryhmä on ollut hyvä: saadaan tiettyjä kehittämistoimenpiteitä vietyä eteenpäin seudullisesti, mikä on hyvä käyttäjän näkökulmasta (mm. viitoitus ja reittien kunnossapito). Käpy-ryhmän myötä on saatu myös pienempiä kuntia mukaan kehitystyöhön.

Maakunnallinen yhteistyö

- Maakunnallinen yhteiskehittämien olisi elintärkeää, jotta ELY:kin saisi varoja jalankulku- ja pyöräilyväylien toteuttamiseen.
- Maakunnan pitäisi pystyä ajamaan maakunnan etuja Helsingin suuntaan ja saada rahoitusta infraan kehä 3:n ulkopuolelle.
- Maanteiden varrella olevien jkpp-väylätarpeiden priorisoinnista ja valintaperusteista kaivataan lisää tietoa ja läpinäkyvyyttä.
- Pyöräilyn huomioon ottaminen maakuntakaavassa.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (3/11)

Yhteistyö

- Maakunnan taso hyvin laaja: paljon erityyppisiä ja eri kokoisia kuntia. Tarpeet on aika erilaiset.
- Alueellinen yhteistyö on hyvä, mutta maakunnallisuutta ei nähdä ratkaisuna (Oulu on kaukana ja se on erityyppinen alue).
- Ajatuksena kiehtoo ja kiinnostaa, voisi olla potentiaalia ainakin tulevaisuutta ajatellen. Todellista kuntayhteistyötä on äärimmäisen vaikea kehittää missään pieleen menneen sotekuvion takia. Se on tuonut hirvittävän isoja haasteita muullekin kuntayhteistyölle, kova aluepolitiikka, kun enemmän tai vähemmän kaikki kunnat ovat taloudellisissa vaikeuksissa.
- Jos keskitytään vain kävelyn ja pyöräilyyn, paljon jää pois: liikkumisen edistämistä tulisi miettiä kokonaisuutena.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (4/11)

Yhteiset tapahtumat

- Yhteisiä teemapyöräilyjä seutukunnan päättäjille.
- Valtakunnalliset teemaviikot ja kampanjat saavat näkyvyyttä, joten niitä kannattaa hyödyntää.
- Valistuspuolella yhteistyö on toimivaa, esimerkkinä Turvaa tenaville –tapahtuma, johon tullaan muistakin kunnista.
- Yhteiskampanjoita yli kuntarajojen. Esimerkiksi pyöräkilpailuja kylien kesken tai kuntien välillä.
- Maakunnalliset haasteet ja kampanjat olisivat hyviä ja helppoja toteuttaa: Joku miettisi yhteisesti, miten esim. pyöräilyhaaste kuntalaisille tai kunnan työntekijöille toteutettaisiin. Valmista mallia olisi helppo levittää eteenpäin.
- Viestintään ja tapahtumiin liittyvä yhteistyö olisi hyvä.
- Yhteisiä tapahtumia (esim. Vie vanhus ulos) onkin toteutettu yhdessä naapurikunnan kanssa ja kutsuttu kunnan johtoryhmäkin mukaan.
- Liikkumisen ohjaukseen yhteisiä kampanjoita ja materiaaleja. Yhteistyötä muiden kuntien kanssa.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (5/11)

Infra ja reitistöt

- Seudullisen maastopyöräreitistön laajentaminen.
- Retkeilyreitistön toteuttaminen voisi toimia yhteistyönä.
- Jos pyöräilyä halutaan lisätä esim. maantiepyöräilyn kautta, voitaisiin pyrkiä toteuttamaan rengasreittejä yhteistyössä. Se voisi olla vetovoimatekijä.
- Infran kannalta yhteistyö kuntien kanssa on tärkeää ja sitä tehdään. Esim. pyöräilyn pääreittejä ja kuntien yhteisiä maastopyöräreittejä
- Maastopyöräreitistöjä pitäisi kehittää niin, että menisivät kuntarajojen yli.

- Pyöräilyreittien kehittäminen ja pyöräilykartan laatiminen.

- Pyörämatkailun kehittäminen.
- Pyöräilyreittien kehittäminen maaseutumaisina reitteinä (ei välttämättä asfaltoituja teitä eikä maastopyöräreittejä).
- Geoparkin osalta voitaisiin enemmänkin painottaa yhteistyössä kestävästä kehityksestä eikä mennä matkailun edistämisen kärjellä. Kaikki kolme kuntaa ovat HINKU-kuntia.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (6/11)

Valmiit tapahtumaideat ja materiaalit

- Liikkumisen ohjelman kampanjoiden ym. pitäisi olla valmiiksi pureskeltu, jotka on helppo ottaa käyttöön. Resurssit suht vähäisiä, jolloin asian edistäminen helposti jää. Esimerkiksi, jos rehtorille tulee sähköposti jostain ideasta, se saattaa jäädä sähköpostitulvaan. Mahdollisimman valmiiksi pureskeltu otetaan herkemmin käyttöön. Aikaa ei ole ja tekijöitä on vähän, minkä vuoksi mahdollisimman valmiit paketit ovat hyviä.
- Olisi hyvä kuulla erilaisista toimintamalleista – käytäntöjen jakaminen. Valtakunnalliset tapahtumat ovat todella hyviä ja tervetulleita.
- Olisi hyvä vaihtaa ajatuksia ja saada muista kunnista vinkkejä liikkumisen ohjauksen työhön.
- Ideoiden vaihto olisi hyvä: miksi keksiä pyörää uudestaan. Jos on hyviä toteutettuja tapahtumia, voisi jakaa hyviä kokemuksia ja ideoita.
- Kunnassa voi olla ideoita paljonkin, mutta resursseja toteuttamiseen puuttuu. Jos toimenpiteet tulisivat valmiina, ne olisi helppo jalkauttaa.
- Erilaisia tapahtumia yms. eri kohderyhmille. Esimerkiksi: miten lapset saataisiin viemään tietoa vanhemmille kävelyn ja pyöräilyyn liittyen.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (7/11)

Valmiit tapahtumaideat ja materiaalit

- Apuja viestintään: esimerkiksi hyviä malleja, kuinka viestintää voisi tehdä. Erityisesti viestintään olisi kiinnostusta satsata aiempaa enemmän.
- Valmiita materiaaleja, joita voisi hyödyntää asennekasvatuksessa ja viestinnässä.
- Kaivataan sellaista materiaalia, jolla saataisiin kannustettua myös niitä ihmisiä, joille liikkuminen ei ole luontaista: matalan kynnyksen ohjausmateriaalia.
- Vaikuttamismateriaalia, jolla pystyttäisiin osoittamaan taloudellista hyötyä. Lisäksi materiaalia kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hyödyistä ilmastonäkökulmasta, esim. vertailua autolla ja pyörällä tehtävien matkojen päästöistä.
- Valmiit konseptit teemapäiviin esim. kuntaan tai työpaikalle.
- Vinkkejä ja tietoa. Tapahtuma- ja viestintäideat tulisi saada sellaisessa muodossa, että se on helppo jalkauttaa toimintaan eikä vaadi työntekijöiltä suuria resursseja.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (8/11)

Tiedon jakaminen

- Kestävän liikkumisen edistäminen on tavoitteena ”kaikilla” vähintäänkin ilmastotavoitteiden näkökulmasta: uusien ideoiden vaihtaminen olisi hyvä asia.
- Kuntien välistä yhteistyötä: joko vuosittain tai joka toinen vuosi kokoonnuttaisiin yhteen kertomaan mitä muualla on tehty: jaettaisiin kokemuksia ja ideoita. Pystyttäisiin auttamaan ja oppimaan toisilta. Kokoontuminen seuduittain, ELY voisi olla koollekutsujana: alustaisi tilaisuuden ja antaisi sitten kunnille puheenvuoron.
- Tiedon jakaminen olisi hyvä: Voitaisiin parastaa (=varastaa + parantaa) muiden ideoita.
- ”Naapurista kannattaa aina ottaa mallia”: on hyvä kuulla, mitä naapurissa on tehty.
- Tiedon saaminen ei olisi pahitteeksi, mutta varsinaisia tarpeita ei osata tunnistaa.
- Vinkkejä ja tietoa: aina ei osaa tunnistaa mahdollisuuksia eikä siten etsiä oma-aloitteisesti tietoakaan.
- Ideoita otetaan mielellään vastaan.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (9/11)

Tiedon jakaminen

- Kaikki materiaali ja apu otetaan mielellään vastaan (vrt. Liikenneturvan materiaali, jota hyödynnetään kunnassa).
- Ideoita kaivataan erityisesti nuorten asenteisiin vaikuttamiseen.
- Vertaistukea ja malliesimerkkejä kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi pienemmissä kunnissa: millä tavoin ajattelua saadaan muutettua ja pyöräilyä lisättyä.
- Liikenneturvallisuuustoimijahankkeen tyyppinen hanke on hyödyllinen: sen kautta saadaan ammattilaistukea ja suunnitteluapua.
- Liikenneturvallisuuustoimijatyön kaltaisesti: voisiko olla yhteinen henkilöä, joka koordinoisi toimintaa: aika-ajoin pidettäisiin tapaamisia ja keskusteltaisiin kuntien kanssa yhteisesti erilaisista kehityshankkeista, valtionavustuksista yms. uusista tuulista. Tällaisen toteutuminen on monesti kiinni siitä, kuka porukan kokoaa.
- Tukea vuoropuheluun, asenteisiin vaikuttamiseen, viestintään ja asioiden esillä pitämiseen: asenneympäristön ja ajattelun muuttamiseen kaivataan apua.
- Valmiit toimintamallit, jottei tarvitsisi käyttää aikaa miettimiseen. Liikenneturvallisuuustoimijatyö on ollut yksittäisenä mallina tosi hyvä: sieltä on saatu paljon. Vetäjä ja kokoonkutsuja selkeästi, kuntatyö pysyy hanskassa.
- Vinkkejä siihen, miten vaikutetaan huoltajien asenneilmastoon: miten antaisivat lapselle mahdollisuuden koulumatkaliikuntaan.
- Fyysisen ympäristön kehittämiseen ei kaivata apuja, mutta liikkumisen ohjaukseen kyllä.
- Apua yhteiseen viestintään ja tapahtumiin liittyen.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (10/11)

Tiedon jakaminen

- Kaivataan tutkittua tietoa siitä, mitkä ovat tärkeimmät tekijät, joilla pyöräilyä on saatu lisättyä. Kun resurssien kanssa painitaan, olisi hyvä olla tietoa siitä, mitkä toimenpiteet kannattaisi nostaa prioriteettilistalla korkeimmalle eli mikä on jonkin toimenpiteen vaikuttavuus.
- Eri avustuskanavien penkominen ja perillä pysyminen vaatisi resursseja: näistä olisi hyvä saada tietoa.
- Apua kaivattaisiin infran suunnitteluun ja valmisteluun: tietoa siitä mitä maailmalla ja Suomessa tapahtuu ja millaisia innovatiivisia asioita on menossa. Onko niistä saavutettu pitkäaikaisia hyviä kokemuksia.
- Tiedon jakaminen: mitä on menossa maailmalla. Omaehtoiseen tiedon etsimiseen on kovin vähän aikaa. Voisi olla esim. sähköpostitiedotteita, seminaareja, Teams-kokouksia.
- Ideoita lapsiperheisiin, lapsiin ja nuoriin vaikuttamiseen.

19. Millaisia mahdollisuuksia näet kävelyn ja pyöräilyn maakunnalliselle yhteiskehittämiselle?

Millaisia toiveita tai tarpeita kunnalla on yhteiskehittämiselle? (11/11)

Rahoitus

- Rahoituspuolella yhteistyötä voisi tiivistää. Kunnat touhuavat paljon yksin – tietojen vaihto voisi olla hyvä konsti asioiden eteenpäin viemiseksi.
- Olisiko mahdollista hakea yhteisiä hankkeita rahoituksen näkökulmasta?
- Ulkopuolinen rahoitus auttaa kävelyn ja pyöräilyn edistämässä (Traficomien valtionavustukset).
- Valtionavustusten kriteerit olisi hyvä muuttaa sellaisiksi, että ne mahdollistavat valtionavustuksen saamisen myös pienempiin kuntiin.
- Infran kehittämisessä avustukset ovat tärkeitä: jos hankkeelle saadaan avustusta edes osaan kustannuksista, se menee helpommin poliittisesti läpi.
- Hankepuolella tarvittaisiin joku, joka kirjoittaisi hankehakemuksen.
- Rahoitusta kaivataan: pienten kuntien pitäisi osua paremmin avustuskriteereihin.

20. Kaipaatteko muunlaista tukea kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen?

- Apua kaivataan rahoitusten tunnistamiseen ja niiden hyödyntämiseen.
- Taloyhtiöitä pitäisi kannustaa toteuttamaan turvallisia pyöräpysäköintejä, joissa uskalletaan säilyttää arvokkaampiakin pyöriä.
- Pari kertaa vuodessa esim. kauppojen edustalla kojuja, joissa heräteltäisiin liikkumiseen liittyviin teemoihin.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laatiminen seudullisesti pieniin kuntiin.
- ” ELY on sydämellä mukana ja tekee sen minkä pystyy.”

Muuta haastatteluissa esiin noussutta

- Liikenneturvallisuuksuunnitelma olisi tarpeen päivittää.
- Ajokorttimuutos on huomattu JEDU:n ammattioppilaitoksessa: kouluun tullaan enemmän autolla, kun kortin voi saada jo 17-vuotiaana. Vähentänyt asunolassa asumista: myös viikot saatetaan asua kauempana, kun kouluun päästään omalla autolla jo nuorempana.
- Poliisin resurssit ovat vähäisiä: liikennevalvonnan puute on haaste ja näkyminen katukuvassa olisi tärkeää. Vanhan ajan kyläpoliiseja kaivataan. Lisäksi poliisia kaivataan osallistumaan esim. koulun tapahtumiin ("On ihan eri, että poliisi opettaa kuin että oma opettaja opettaa.").
- Liikenneturvalla on positiivinen ote: sinne halutaan lähettää positiivista palautetta: toiminta on aktiivista ja sieltä on saatu monenlaista kampanjaa.
- Iso-Syötteellä jyrkimmissä nousuissa lunta ei aurata vaan reitit ajetaan tampparilla. Voisiko tällainen toimia myös taajaman puistoreiteillä?
- Uuden hyvinvointipalveluiden keskittymän valmistuessa olisi mielenkiintoista tehdä aulakyselyä, millaisilla matkoilla ja missä kävelyä ja pyöräilyä käytetään.
- Kokonaisvaltainen huomioiminen vauvasta vaariin liikunta-asioissa, olisi paikallaan pohtia. Keskustan alueella liikkuu paljon senioriväestöä potkupyörien kanssa.
- Kunnalla on oma nettisivu kunnan pyöräilyasioista. Mutta siihen ei ole tehty muutoksia moneen vuoteen.