

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0

”Kaikkien käyttämät, kaikkien kehumat, kaikkien kehittämät”

Loppuraportti 26.5.2021

Tiivistelmä

Tämän kehittämisohjelman tavoitteena on lisätä Tampereen kaupunkiseudulla kävelyä ja pyöräliikennettä tuntuvasti nykyisestä. Ohjelmalla halutaan siten myötävaikuttaa laajempien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseen. Yhteiskunnallisista päämääristä erityisesti päästöt ja terveys on nostettu esiin unohtamatta sujuvan ja turvallisen arkiliikkumisen näkökulmaa. Kehittämisohjelman laatiminen on osa Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välistä MAL-sopimusta vuosille 2020-2023.

Työn painopisteitä määritettiin tarkastelemalla vuonna 2012 valmistuneen seudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman toteutumista sekä tunnistamalla seudulta, tutkimuksista ja kansainvälisistä kokemuksista kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämisen potentiaaleja sekä tarpeita.

Vuoden 2012 kehittämisohjelmaa on toteutettu kohtuullisen hyvin. Suurimpina onnistumisina koetaan infrastruktuurin parantamistoimet kuten pyöräilyn seudullisten pääreittien laadun parantaminen, opastuksen kehittäminen ja pyöräpysäköinnin lisääminen pysäkeillä. Merkittävimmät puutteet löytyivät viestinnästä ja liikkumisen ohjauksesta. Huomionarvoista on, että seudun kulkutapaosuuksissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Kävelyn ja pyöräiliikenteen tavoitteen mukainen kehitys edellyttää entistä kokonaisvaltaisempaa otetta.

Yleisiksi edellytyksiksi tavoiteltaville muutoksille on työssä tunnistettu seuraavia periaatteita:

- * Yhteinen tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat strategisia tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa
- * Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää
- * Kävely ja pyöräliikenne tunnistetaan omiksi kulkumuodoikseen niin suunnitteluratkaisuissa kuin viestinnässä

Vuoden 2021 kehittämisohjelmaan määritettiin seudun mennyt kehitys, nykytila ja näköpiirissä oleva kehitys huomioiden sekä kansainvälisten hyvien käytäntöjen inspiroimana kävelyn ja pyöräiliikenteen visio ja tavoiteteemat:

VISIO: Kävely ja pyöräliikenne: kaikkien käyttämät, kaikkien kehumat, kaikkien kehittämät

- * Infrastruktuuri ja olosuhteet: Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn
- * Asenteet ja tottumukset: Kävelyn ja pyöräiliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti
- * Yhdyskuntarakenne ja palveluverkot: Kaupunkirakenne tukee kestäväää ja vähäpäästöistä elämäntapaa

Visio, tavoiteteemat sekä kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämisen periaatteet ohjaavat jatkossa seudulla tapahtuvaa suunnittelua ja kehittämistä. Vision ja tavoitteiden saavuttamiseksi sekä konkretisoimiseksi kehittämisohjelmassa on määritetty vuosina 2021-2025 toteutettavaksi projekteja ja niihin toimenpiteitä.

Tiivistelmä

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0 sisältää kuvaukset tavoiteteemoihin kytkeytyistä projekteista ja niiden sisältämistä toimenpiteistä. Projektien määrittämisen taustalla on käyty laajaa asiantuntijakeskustelua sekä tehty arviointia toimenpiteiden vaikuttavuudesta. Kehittämisohjelmassa määritettyjen projektien määrä on pyritty pitämään maltillisena ja toteutettavuus hyvänä. Projektien sisältö on kuvattu yleisellä tasolla. Projektien sisältö tarkennetaan toimeenpanovaiheessa. Kehittämistoimet kohdennetaan erityisesti keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille, joilla on paljon väestöä ja tehdään paljon lyhyitä automattoja. Näillä alueilla toimenpiteiden vaikuttavuus on suurin.

INFRA JA OLOSUHTEET

- PROJEKTI 1. Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys
- PROJEKTI 2. Korkeatasoinen pyöräliikenteen pääverkko
- PROJEKTI 3. Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden
- PROJEKTI 4. Turvalliset ja sujuvat matkaketjut
- PROJEKTI 5. Asianmukaiset työmaiden järjestelyt

ASENTEET JA TOTTUMUKSET

- PROJEKTI 6. Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö
- PROJEKTI 7. Aktiivinen viestintä
- PROJEKTI 8. Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus
- PROJEKTI 9. Systemaattinen seuranta

YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUVERKOT

- PROJEKTI 10. Maankäytön ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyä ja pyöräliikennettä
- PROJEKTI 11. Kävelyn ja pyöräliikenteen vahvuuksien hyödyntäminen tiivistyvässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa
- PROJEKTI 12. Palveluiden saavutettavuuden parantaminen kävelen ja pyörällä

Seudullinen kehittämisohjelma on laadittu ns. politiikkatasoisena. Se tarkoittaa, että kehittämisohjelmassa annetaan suosituksia ja selkänjojaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyöhön kunnissa, seudulla ja yhteistyössä valtion kanssa.

Kehittämisohjelman toimeenpano käynnistetään ohjelman hyväksymisen yhteydessä. Kehittämisohjelmaa toimeenpannaan seudullisessa yhteistyössä ja vastuuttamalla projekteja niiden ominaispiirteet huomioiden tarkoituksenmukaisille tahoille. Kehittämisohjelman toimeenpanoa seurataan vuosittain Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmässä. Kehittämisohjelman toteutumisesta raportoidaan kuntajohtajille sekä seutuhallitukselle.

Organisointi

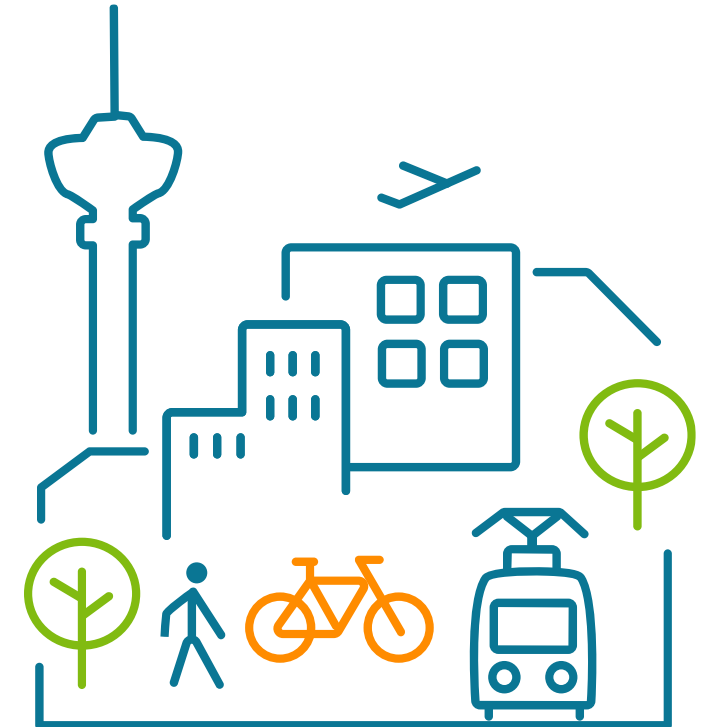
Hankkeen organisoinnista ja hallinnoinnista on vastannut Tampereen kaupunkiseutu. Työn projektiryhmäksi on muodostettu seudun kävelyn ja pyöräliikenteen asiantuntijoista koostuva ryhmä. Projektiryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

Tapani Touru, projektipäällikkö		Tampereen kaupunkiseutu
Juhani Pohjonen		Tampereen kaupunkiseutu
Satu Kankkonen		Tampereen kaupunkiseutu
Jutta-Leea Ylönen		Kangasala
Timo Nevala, pj.		Lempäälä
Juha Paattakainen		Nokia
Antti Jortikka		Orivesi
Tero Vesanto	Pirkkala	
Katja Seimelä		Tampere
Timo Seimelä		Tampere
Harri Vierikka	Vesilahti	
Mirko Harjula		Ylöjärvi
Roosa Saarela		Ylöjärvi
Johannes Järvinen		Pirkanmaan ELY-keskus

Työn ohjausryhmänä on toiminut seudun liikennejärjestelmätyöryhmä. Kuntajohtajakokous ja seutuhallitus ovat seuranneet työn etenemistä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen tilannekuvan muodostamiseksi toteutettiin kuntien päätöksentekijöille ja viranhaltijoille nettikysely. Lisäksi hankkeen aikana on järjestetty avoin webinaari, jossa esiteltiin parhaita pohjoismaisia kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiskäytäntöjä. Kehittämisohjelman luonnokseen pyydettiin kommentit kunnista ja julkisesti.

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Kari Hillo, Reetta Keisanen, Johanna Tiilikainen ja Lauri Vesanen.





Sisältö

Tiivistelmä	2
Organisointi	4
Sisältö	5
1. Ohjelmatyön tarve ja tavoitteet	6
2. Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali	14
3. Visio ja tavoitteet	24
4. Toimenpiteet	28
5. Jatkotoimet	46



1. Ohjelmatyön tarve ja tavoitteet

[Sisällysluettelo](#) →

Tampereen seutu muuttuvassa maailmassa

Tampereen seutu on kasvanut merkittävästi viime aikoina eikä muutosta trendiin ole näköpiirissä. Tampere ja muut seudun kunnat ovat pärjänneet hienosti muuttohalukkuutta ja kuntien imagoa mittaavissa tutkimuksissa. Seudun keskeisiä vetovoimatekijöitä ovat mm. hyvä saavutettavuus ja luonnonläheisyys, joista pidetään huolta yhdyskuntarakennetta eheyttävällä kehittämisellä.

Strategiaa päivitetään, mutta päivittämistä ohjaavat ilmiöt ja megatrendit säilyvät. Kaupungistuminen ja ilmastonmuutos ovat edelleen voimakkaasti läsnä koronapandemian koettelemassa taloudessa. Tuhlailuun ei tulevaisuudessa ole varaa. Aikaa tarvittavien muutosten tekemiseen on niukasti.

Seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus vuosille 2020–2023 velvoittaa kuntia kohdentamaan asuntokehittämistä joukkoliikennevyöhykkeille ja vauhdittaa mm. raitiotien ja lähijunien kehittämistä sen tueksi. Kasvavalla seudulla on hyvät edellytykset lisätä taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyyttä. Tärkeää on, että tiivistyvällä seudulla kiinnitetään erityistä huomiota elämisen laatuun, hyvinvointivaikutusten lisäämiseen sekä esimerkiksi liikenteestä ja liikkumattomuudesta aiheutuvien haittavaikutusten vähentämiseen.

Seudun energia- ja ilmastotavoitteet tunnistavat seudun kulkutapajakaumassa merkittävän muutostarpeen, jotta päästövähennystavoitteet saavutetaan. Seudun kaikki kunnat vievät toimia käytäntöön Hinku-tavoitteiden velvoittamana ja tukemana. Liikenteen päästöjen tavoiteltu vähentäminen on suuri systeemitason haaste. Tavoiteltu muutos edellyttää edelleen määrätietoisempaa, systemaattisempaa ja mittavampaa kestävä liikunnan edistämistä. Tämä tarkoittaa mm. kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä ja huomioonottamista sekä konkreettisia hankkeita, joilla on tutkitusti vaikuttavuutta. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehityksessä on tärkeä tunnistaa, että muutoksia ei voi saavuttaa ainoastaan kävelyyn ja pyöräliikenteeseen kohdistettavilla toimenpiteillä - tarvitaan kokonaisvaltaista liikennejärjestelmän ja maankäytön kestävä kehittäminen. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita kehittämällä paitsi luodaan kannusteita kulkutapamuutoksiin, luodaan myös joustavuutta ja edellytyksiä ottaa vastaan esimerkiksi terveys- tai taloussyistä kulkutapaa vaihtavia.

Kävely ja pyöräliikenne ovat erityislaatuisia kulkutapoja. Niiden kehittäminen on erittäin kustannustehokasta. Terveysvaikutusten kautta yhteiskunta jää plussalle-suurtenkin kävelyyn ja pyöräliikenteeseen tehtävien investointien jälkeen. Liikkumisesta kävellen ja pyörällä ei aiheudu päästöjä tai melua. Tilatehokkaat kulkutavat mahdollistavat terveysturvallisen, viihtyisän, joustavan ja elävän kaupunkitilan kehittämisen.

Kävely ja pyöräliikenne ovat siis seudun kokonaisuuden kehittämisen kannalta erittäin tärkeitä kulkutapoja. Jotta seudun ja sen kuntien tavoitteet voidaan saavuttaa, tulee kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen suhtautua entistä kokonaisvaltaisemmin. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0 ja sen toimeenpano on seudun tulevaisuuden kannalta keskeisessä asemassa.

Seudullinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyö

Vuonna 2012 Tampereen kaupunkiseudulle laadittiin vuoteen 2030 tähtäävä ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma. Ohjelma sisältää kehittämisen vision, tavoitteet ja toimenpideohjelman. Kehittämissuunnitelmaa ja seurantaan on toteutettu aktiivisesti kaupunkiseudun kahdeksan kunnan ja Pirkanmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Useimpiin kuntiin on laadittu kuntakohtainen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä linjaava ohjelma, perustettu työryhmiä ja kehitetty infraa. Konkreettisia toimia on viety eteenpäin kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimusten avulla ja kuntien omina hankkeina. Vuoden 2012 kehittämissuunnitelman jälkeen paine kävelyn ja pyöräliikenteen merkittävään edistämiseen on kasvanut huomattavasti. Määrätietoisia kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistoimia on siten edelleen lisättävä.

Kaupunkiseudun kehittämistä kokonaisuutena, ml. kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistä, on linjattu vuonna 2014 valmistuneessa Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa sekä ilmasto- ja energiatavoitteiden päivitystyössä (2019). MAL-sopimukseen 2020–2023 valmistaneessa suunnittelussa on tunnistettu vaikutusten arvioinnin avulla seudun kehittämisen keihäänkärkiä vuosien 2018–2019 aikana. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on tunnistettu vaikutusten arvioinnin avulla keskeiseksi keinoksi vaikuttaa kaupunkiseudun kestäväan kasvuun ja välttämättömäksi osaksi liikenteen päästö-, liikenneturvallisuus- ja kulkumuototavoitteiden toteuttamisessa.

Tampereen kaupunkiseudulla panostetaan huomattavasti raideliikenteeseen, mikä tuo yhdessä maankäytön keskittämisen kanssa synergiaa myös kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen. Raiteiden varaan kasvavalla seudulla on siten paljon potentiaalia myös kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisessä. Kävely- ja pyöräily-ympäristöt ovat osa viihtyisää ja toimivaa asuinympäristöä.

Seudullisella kävelyn ja pyöräliikenteen ohjelmatyöllä luodaan tahtotilaa ja edellytyksiä potentiaalın hyödyntämiseksi ja asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Keskeistä on tunnistaa teemat, joihin seudun ja sen kuntien resursseja tulee tulevana vuosina kohdentaa ja teemat, joissa voidaan tehdä seudullista yhteistyötä. Seudullista yhteistyötä ja siinä tehtäviä ns. politikkatason suosituksia sekä seudullisia päätöksiä voi (ja tulee) hyödyntää hyvin perusteltuna selkänajana kunnissa, seudulla ja yhteistyössä valtion kanssa tehtävässä kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa.



Edellisen ohjelman toimenpiteiden toteutuminen

Kaikkia edelliseen seudulliseen kehittämisohjelmaan (2012) kirjattuja 31 kärkitoimenpiteitä on viety eteenpäin, ja monet niistä ovat täysin toteutuneet. Yhteenvetona voidaan todeta, että ohjelman toimeenpano on edennyt kohtalaisen hyvin, vaikka resurssit kehittämiseen on tunnustettu hyvin rajallisiksi.

Esimerkkejä toteutetuista toimista

- Pyöräliikenteen seudullisen pääreittiverkoston hyväksyminen sekä pääreittien laadun parantaminen
- Pyöräpysäköintinormien asettaminen rakennusjärjestyksiin ja kaavamääräyksiin
- Pyöräliikenteen opastuksen kehittäminen pilottihankkeena
- Liityntäpyöräpysäköinnin edistäminen pysäkeillä
- Käyttäjämäärien seurannan kehittäminen
- Kuntakohtaiset kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat useissa seudun kunnissa
- Yleis- ja asemakaavoitukseen liittyvän kävelyn ja pyöräliikenteen asiantuntemuksen lisääminen
- Vaikutusarvioinnin työkalujen kehittäminen (järjestelmätaso)

Merkitävimmät toteutumattomat toimet

- Liikkumisen ohjaustoiminnan vakiinnuttaminen
- Seudullisen liikkumiskeskuksen perustaminen Tampereelle
- Seudullisen seurantaryhmän toiminnan jatkaminen
- Uusien rahoitusmallien kehittäminen kävelyä ja pyöräliikennettä edistävien hankkeiden toteuttamiseksi
- Vaikutusarvioinnin työkalujen kehittäminen (hanke/aluetaso)

Kehittämisohjelman toimenpiteiden lisäksi seudulla on tehty jatkuvaa kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistyötä. Seudulla on mm. laadittu kävelyn ja pyöräliikenteen seurantasuunnitelma (2015) ja seurantasuunnitelman mukaisesti on julkaistu seudulliset kävelyn ja pyöräliikenteen katsaukset vuosina 2017 ja 2019. Vuonna 2019 valmistui asukkaiden fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen ja paikallaolon vähentämiseen tähtäävä SeutuLiike-ohjelma ja seudun virkistysreittien suunnitelma. Kunnissa on jatkuvasti kehitetty kävelyn ja pyöräliikenteen ympäristöjä osana olevien ja uusien alueiden hankkeita. Seudulla on lisäksi osallistuttu valtakunnalliseen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyöhön.

Päättäjä- ja viranhaltijakyselyt

Työn alussa suunnattiin strategista tilannekuvaa kartoittavat erilliset kyselyt kuntapäättäjille ja viranhaltijoille. Päättäjäkyselyyn vastasi 45 luottamushenkilöä. Kuntien toimialajohtajille ja projektiryhmälle suunnattuun viranhaltijakyselyyn saatiin 39 vastausta.

- **Tyytyväisyys nykyisiin olosuhteisiin on molemmissa vastaajajoukoissa verrattain hyvä.** Viranhaltijat ovat päättäjiä tyytyväisempiä nykyisiin olosuhteisiin. Pyöräliikenteen olosuhteisiin ollaan molemmissa vastaajaryhmissä jalankulkua tyytymättömämpiä. Liikennettä tai liikkumista koskevien toimien priorisoinnissa viranhaltijat kokevat kävelyn ja pyöräliikenteen aseman selvästi heikommaksi kuin päättäjät. Koetut onnistumiset liittyivät pääasiassa kävelyn ja pyöräliikenteen infraan, kuten laadun ja olosuhteiden parantamiseen.
- Liian vähälle huomiolle jääneistä asioista ja kehittämiskohteista nousivat esiin mm. kävely- ja pyöräilyreittien jatkuvuuden parantaminen, turvallisen liikkumisen edistäminen, reittien esteettömyys ja käyttäjien tarpeiden huomioiminen reittien kehittämisessä. Lisäksi kehityksen seurantaan liittyy viranhaltijoiden keskuudessa paljon tunnistettuja ongelmia. Konkreettisia asioita on helpompaa seurata kuin epämääräisempiä ja monien sektorien/toimijoiden toimintaan liittyviä.
- **Tuloksista käy myös ilmi, että kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpiteiden toteutusvauhti ei vastaa tavoitteita.** Tähän liittyen todetaan, että toimenpide- ja toteutusputken kääntäminen muuttuneen toimintaympäristön ja tavoitteiden mukaiseksi vie aikaa. Kyselyssä nousee esiin, ettei kävelyn ja pyöräliikenteen kulkutapaosuustavoitteisiin päästä vain kävelyä ja pyöräliikennettä koskevilla toimilla: ”Porkkanalinjan” tarjoilulla ei uudisteta tarvittavissa määrin liikkumistapoja nykyistä kestävämpään suuntaan. Resurssien vajavaisuus on monen ongelman ytimessä.
- Perusteluvaikeuksia kohdataan edelleen, kun määritetään toimenpiteiden ja rahanjaon prioriteetteja. Kävelyn ja pyöräilyn nähdään tyypillisesti palvelevan terveyttä ja hyvinvointia sekä kestäväää kehitystä, mutta ei niinkään elinvoimaa ja taloutta. Suurimmassa osassa seudun kuntia ei ole kävelylle ja pyöräliikenteelle omaa budjettimomenttia, vaan kehittämistä tehdään muun infran kehittämisen ohessa.

Keskeiset kehittämistarpeet

Kävelyä ja erityisesti pyöräliikennettä on seudulla edistetty määrätietoisesti jo useiden vuosien ajan. Tehdyillä toimilla ei kuitenkaan ole toistaiseksi ollut havaittavaa vaikutusta liikkumisen uudistumiseen. Toki on huomionarvoista, että muutokset eivät tapahdu hetkessä. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on pitkäjänteistä työtä. Yhdyskuntarakenteen ja infran kehittämisen sekä viestinnän tulee olla jatkuvaa, systemaattista, nousujohteista ja näkyvää.

Kävely ja pyöräliikenne ovat osa seudullista liikennejärjestelmää, jossa autoilun kilpailukyky on erittäin hyvä. Joukkoliikennejärjestelmä on myös hyvin toimiva ja alueellisesti kattava. Pyöräliikenteen verkko on laaja, mutta laadussa on parantamisen varaa. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuudessa on huomattava kasvupotentiaali. Esimerkiksi Oulun seudulla pyöräilyn kulkumuoto-osuus tehdyistä matkoista on yli kaksikertainen. Kävelyn osuus Tampereen seudulla on jo nykyisin melko korkea. Erityisesti jalankulkua palvelevaa keskusten tiivistymistä tapahtuu raideinvestointien myötä. Toisaalta palvelujen keskittyminen heikentää kävelyn ja pyöräliikenteen käytön edellytyksiä joillain alueilla.

Tilannekuva-analyysin pohjalta nousee esiin erityisesti seuraavia kehittämistarpeita:

- Rahoitustaso (käyttötalous ja investoinnit) ei vastaa asetettuja tavoitteita. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen tarvitaan merkittävää lisäpanostusta niin kuntien kuin valtion taholta.
- Kävelyä ja pyöräliikennettä tulee käsitellä omina kulkumuotoina suunnittelussa ja toteutuksessa.
- Pyöräliikenteen infran ja järjestelyiden laatuun sekä olosuhteiden kehittämisen tarvitaan huomattava tasonnosto. Valtakunnallisen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaiset periaatteet ja ratkaisut tulee ottaa viipymättä käyttöön yhtenäisen ja laadukkaan verkon mahdollistamiseksi.
- Liikkumisen ohjaustoiminta tulee organisoida ja aktivoida.
- Seuranta pitää jämäköittää huomattavasti. Keskeisiä kehityssuuntaa indikoivia asioita ovat käyttäjätyytyväisyyden (barometrit) ja käyttäjämäärien seuranta toimenpiteiden toteutumisen seurannan ohella.
- Maankäytön ja palveluverkkojen suunnittelussa ja niitä koskevassa päätöksenteossa tulee huomioida vaikutukset kävelyn ja pyöräliikenteeseen.
- Vaikutusten arvioinnin työkaluja tulisi kehittää.
- Tahtotilaa kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen tulee lisätä vastaamaan sen merkitystä taloudellisesti, sosiaalisesti, ekologisesti ja kulttuurisesti kestäväen seudun kehityksessä.

Kansainväliset esimerkit

Kehittämistarpeita muodostettaessa on perehdytty kansainvälisiin parhaisiin esimerkkeihin. Työn yhteydessä järjestettiin webinaari 2.9.2020, jonka antia on hyödynnetty seuraavissa esimerkeissä. Esimerkkeihin on nostettu Tampereen kaupunkiseudun kehittämistarpeiden kannalta keskeisimpiä kansainvälisiä oppeja, ja ne on myös huomioitu toimenpideohjelman muodostamisessa.

1. Aktiivisille liikennemuodoille (kävely ja pyöräliikenne) on oma **budjetti**, joka kasvaa tavoitteiden mukaisesti. Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa, joissa pyöräliikenteen osuus on suuri, myös pyöräliikenteeseen kohdennetut määrärahat ovat merkittäviä. Kansainvälisesti YK suosittaa, että aktiivisten kulkumuotojen budjetti olisi 20 % koko liikennebudjetista (UN environment, 2016).
2. Suunnitteluun, rakennuttamiseen ja muuhun koordinointiin osoitetaan tavoitteita ja tarvetta vastaavat **henkilöresurssit**. Näin on saatu kehitystä aikaan mm. Kööpenhaminassa, Amsterdamissa ja Helsingissä, joissa kaikissa on pyöräliikennettä kehittävä tiimi.
3. **Jalankulku ja pyöräliikenne on eroteltu toisistaan jo strategiatasolla**, ja kulkumuodoille on omat kehittämisohjelmat. Näin on toimittu Ruotsissa mm. Göteborgissa ja Tukholmassa, joissa aktiivisten kulkumuotojen osuus on saatu selkeään kasvuun.
4. Seudullisten pyöräväylien toteutus saa **valtion rahoitusta ja niitä kehitetään yhteistyössä**. Esimerkiksi Kööpenhaminan kaupunkiseudulla valtion rahoituksella on ollut keskeinen rooli seutuyhteyksien kehittämisessä ja kuntien sitouttamisessa hankkeisiin.
5. **Seudullisten pyöräväylien toteutusta koordinoidaan seutasolla**, ja niitä toteutetaan yhteistyössä. Esimerkiksi Kööpenhaminan kaupunkiseudulla pyöräliikenteen edistämiseen on viiden hengen tiimi.
6. **Infra on laadukasta ja yhtenäistä**. Kansainvälisten tutkimusten mukaan infran kehittäminen on keskeisin toimenpide aktiivisten kulkumuotojen edistämiseen (PRESTO, Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode, 2010). Laadukkaan infran voi kokea myös Hollannin muissa kaupungeissa kuin pääkaupungissa; esimerkiksi Utrecht ja Rotterdam ovat myös pyöräliikenteen kärkikaupunkeja.
7. Pyöräliikenteen pääreiteillä on oma **brändi ja konsepti**, vastaavasti kuin moottoriteillä. Kansainvälisten esimerkkien lisäksi Helsingin seudulla on pyöräliikenteen brändi, joka näkyy keltaisena värinä niin kaupunkipyörissä kuin markkinoinnissa.
8. **Jalankulun omat laatutekijät tunnustetaan**. Tukholmassa jalankulkua kehitetään omana liikennemuotonaan, ja kävelyä edistää erikseen palkattu kävelykoordinaattori.
9. **Liikenteen rauhoittaminen ja käveltävät keskustat** ovat keskeisiä keinoja aktiivisen liikkumisen edistämiseen. Oslolla katutason autopaikkoja on muutettu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön sekä yleiseksi kaupunkitilaksi.
10. Aktiivisista kulkumuodoista kerätään **dataa ja kehitystä seurataan säännöllisesti**. Kööpenhaminassa julkaistaan pyöräilykatsaus ja kaupunkielämän seuranta, joissa seurataan pyöräliikenteen ja kaupunkielämän tilannetta säännöllisesti.
11. **Kävelyn ja pyöräliikenteen kehityksestä sekä vaikutuksista viestitään aktiivisesti**. PRESTO-tutkimuksesta nousee esille asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttaminen markkinoinnin ja viestinnän kautta. Hollannissa liikkumisen ohjauksen menetelmät ovat kokonaisuutena keskeinen osa liikennepoliittikkaa.

Päivitystyön tavoitteet ja toteuma

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2.0 tavoitteena on myötävaikuttaa seudun ja sen kuntien asettamien yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamiseen lisäämällä kävelyä ja pyöräilyä. Työssä on laadittu Tampereen kaupunkiseudulle kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0 lähtökohdaksi kuntien ja seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena oli löytää lyhyellä ja pitkällä aikajänteellä vaikuttavimmat toimenpiteet erilaisiin ympäristöihin ja jokaiselle toimialalle sekä antaa syötteitä MAL-prosessiin. Työllä on pyritty tunnistamaan kehittämiseen liittyviä esteitä tai hidasteita sekä painottamaan erityisesti liikkumisen muutokseen tähtäävien toimenpiteiden jalkauttamista.

Työsuunnitelman mukaisesti työn osatavoitteita olivat:

- Muodostaa käsitys kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen nykytilasta ja analysoida kehittämistyön vaikuttavuutta
- Määrittää kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistarpeet ja -periaatteet
- Tunnistaa erityyppisten toimenpiteiden vaikuttavuus tarpeisiin vastaamiseksi
- Muodostaa toteuttamiskelpoinen kehittämisohjelma ml. seuranta ja toimenpiteiden resurssitarpeiden tunnistaminen ja vastuuttaminen
- Hyödyntää kansainvälisiä esimerkkejä toimenpiteiden määrittelyssä
- Luoda lähtökohdat kävelyn ja pyöräliikenteen kytkemiseksi seudulle päivitettävään rakennesuunnitelmaan
- Hyväksyä kehittämisperiaatteet ja kehittämisohjelma seudun ja kuntien päätöksentekokoelimityksessä.

Yhteistyöllä valmisteltu kehittämisohjelma vastaa hyvin asetettuihin tavoitteisiin. Ohjelma vahvistaa seudullista selkänöjää ja sitouttaa kuntia kehittämään liikennepolitiikkaansa kävelyä ja pyöräliikennettä edistävään suuntaan. Seudullinen ohjelma antaa tukea mm. kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin investointitukien ja muiden valtionavustusten hakemisen.

Kehittämisohjelmassa ei määritetä kuntakohtaisia toimenpidetarpeita tai ohjelmoida toimia, vaan sitä tehdään seudullisessa yhteistyössä sekä kunnissa tämän ohjelman ja kuntien omien kehittämisohjelmien pohjalta.



2. Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali

[Sisällysluettelon](#) →

Kävelyn ja pyöräliikenteen ominaispiirteitä

Vasta viime vuosina on tunnistettu, että kävely ja pyöräliikenne ovat selkeästi erilaisia kulkumuotoja, joita kumpaakin tulee edistää omista lähtökohdistaan. Kävelyn ja pyöräliikenteen käsittely yhteisen kevyt liikenne -termin alla on historiallinen painolasti, josta tulee irtautua määrätietoisesti.

Kävely poikkeaa pyöräliikenteestä monilla tavoin mm. nopeuden, tilatarpeen, matkan tarkoituksen ja reitinvalintaan vaikuttavien tekijöiden suhteen. Kävelijät voivat oleskella ja viipyillä, poukkoilla puolelta toiselle tai kulkea edestakaisin. Hitaasti liikkuvat tarvitsevat mielenkiintoista katseltavaa ja koettavaa sekä syitä tulla ja olla. Kävelijät liikkuvat usein ryhmissä tai pareittain. Kävely liittyy kaikkiin kulkutapoihin – pääasiassa pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla liikkuvakin kävelee aina osan matkaa. Kävelyalueiden kehittämisen tärkeimpiä tavoitteita ovat viihtyisyys, turvallisuus, esteettömyys ja ihmisen mittakaava. Kävely tulee lähtökohtaisesti aina erotella pyöräliikenteestä, mikä parantaa sekä kävelyn esteettömyyttä että pyöräliikenteen sujuvuutta.

Pyöräliikenteen keskeisiä kilpailukykytekijöitä ovat matkanteon selkeys, sujuvuus, vaivattomuus ja nopeus. Polkupyörä on ajoneuvo, joka muistuttaa tilatarpeeltaan etenkin kaupunkiliikenteessä enemmän hitaasti kulkevaa autoa kuin jalankulkijaa – siksi sen tulee rinnastua muihin ajoneuvoihin niin suunnittelupöydällä kuin liikennejärjestelyissä. Pyöräliikenteen perusjärjestely on sekaliikenne eli pyöräily ajoradalla. Pyöräliikenteen erillisjärjestelyiden ja erottelun tarve autoliikenteestä määräytyy lähes yksinomaan autoliikenteen määrästä ja nopeudesta. Pyöräilijöiden väliset nopeuserot ovat suhteellisesti suurempia kuin autojen, joten ohitusmahdollisuus on olennainen osa laadukasta pyöräily-ympäristöä. Pyöräliikenteen kannalta järjestelyiden loogisuus ja sujuvat siirtymät saumakohtissa ovat merkityksellisiä. Suunnittelussa on huomioitava uudet pyörätyypit kuten taakka-, läski- ja sähköpyörät, jotka houkuttelevat myös uusia pyöräilijöitä.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen lähtökohdat erovavat siten merkittävästi toisistaan.

Yhdistäviä tekijöitä kulkumuodoille löytyy niiden käytön positiivista vaikutuksista.

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt



Terveellisyys

Säännöllisellä liikunnalla on positiivisia vaikutuksia sekä mielenterveyteen että fyysiseen hyvinvointiin. Kävely ja pyöräily ovat helppoja, virikkeellisiä ja hauskoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin työnantajille.



Ekologisuus

Kävely ja pyöräiliikenne säästävät ympäristöä. Ne eivät aiheuta ilmasto- eivätkä lähipäästöjä eikä infran rakentaminen aiheuta merkittäviä ympäristöhaittoja.



Kaupunkiympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräiliikenne ovat tilatehokkaita kulkutapoja. Kävelyyn ja pyöräliikenteeseen perustuvat yhdyskunnat koetaan viihtyisiksi, ja ne parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät aiheuta liikenteestä usein aiheutuvia negatiivisia ulkoisvaikutuksia.



Turvallisuus

Kävelyn ja pyöräliikenteen yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat ottaa huomioon suojattomimmat liikkujat, kun kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus lisääntyy kulkutapojen käytön lisääntyessä.



Tasa-arvoisuus

Kävely ja pyöräiliikenne ovat kaikille tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia ja edistävät liikkumisen tasa-arvoa. Ne ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.

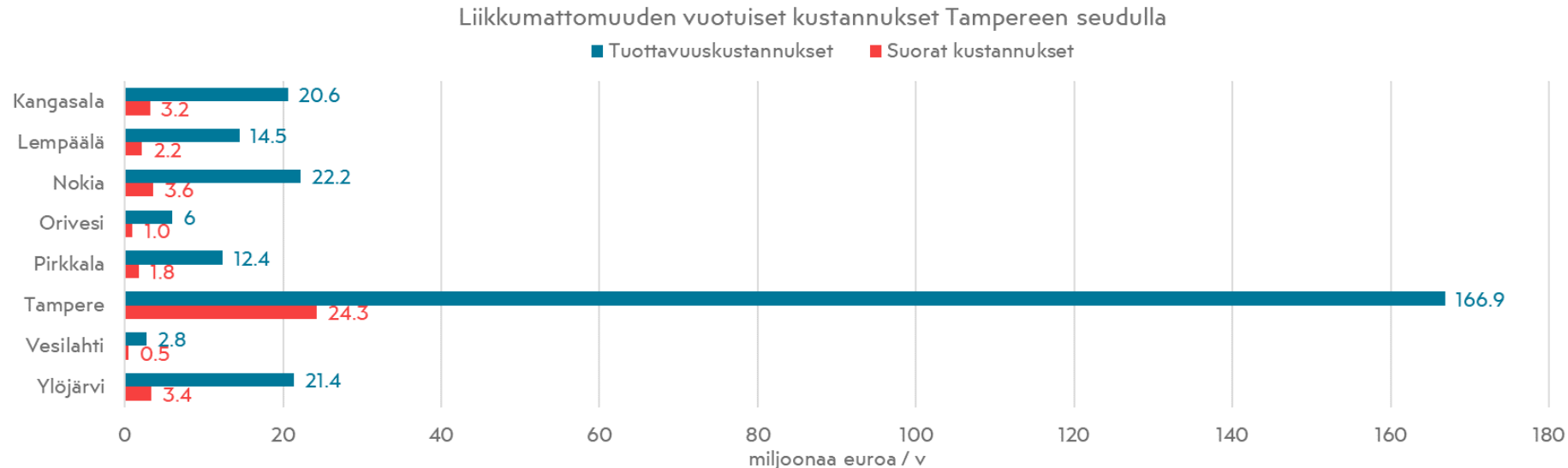


Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on resurssiviisautta parhaimmillaan!

Liikkumattomuudella on kova hinta

Säännöllisellä liikunnalla, kuten käveleminen kouluun tai pyöräily työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Aktiivinen liikkuminen vähentää väestötasolla useiden kansansairauksien, kuten tyypin 2 diabeteksen ja aivoverisuonisairauksista aiheutuneiden halvausten ja masennuksen riskiä. Terveysten kannalta liian vähäinen liikkuminen lisää suomalaisessa väestössä kansansairauksien riskiä 18–32 %. Liikkumattomuus on osaltaan yhteydessä yhteiskunnalle muodostuviin terveydenhuollon suoriin kustannuksiin sekä tuottavuuden menetyksestä aiheutuviin kustannuksiin, kuten sairauspoissaoloihin.

Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että **liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa 3,2–7,5 miljardia euroa**. Suurin osa (80–90 %) kansansairauksien kustannuksista muodostuu työikäisen väestön tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä. Noin 10–20 prosenttia aiheutuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidon kustannuksista sekä lääkityksestä. Liikkumattomuuden vuotuiset kokonaiskustannukset Tampereen kaupunkiseudun kunnille ovat vuosittain yhteensä lähes 310 miljoonaa euroa.

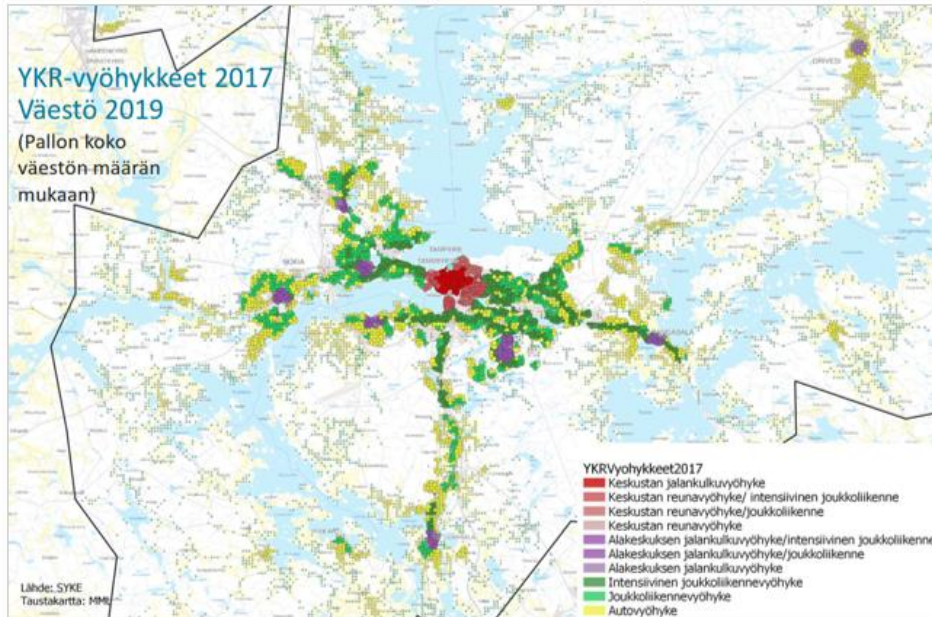


Seudun kasvu vahvistaa nykyistä rakennetta

Eheä ja tiivis yhdyskuntarakenne, jossa eri toimintojen (kodit, työpaikat ja palvelut sekä virkistys- ja vapaa-ajan alueet) väliset etäisyydet ovat kohtuulliset, on keskeinen edellytys arjen matkojen käveltävyyteen ja pyöräiltävyyteen. Kävely ja pyöräiliikenne ovat arjen kulkutapoina sitä houkuttelevimpia ja ajallisesti kilpailukykyisempiä mitä lyhyempi matka on kyseessä.

Tampereen seudun väestöstä 25 % asuu nykyisin keskustoissa ja 43 % joukkoliikennevyöhykkeillä. Suurin osa seudun väestöstä (68 %) asuu täten kävelyn ja pyöräilyn kannalta otollisimmilla vyöhykkeillä. Näiden vyöhykkeiden jatkona olevalla autoliikenteen vyöhykkeellä asuu 26 % seudun väestöstä. Autovyöhykkeeltä on edelleen hyvät mahdollisuudet esimerkiksi joukkoliikenteen liityntäpyöräilyyn. Edellä mainittujen vyöhykkeiden ulkopuolella asuu 6 % seudun väestöstä.

Seudun väestön sijoittumisen perusteella tunnistetaan, että keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille tehtävillä panostuksilla voidaan saavuttaa suurimmat vaikutukset paitsi volyymien myös käytön edellytysten perusteella.



Seudun kasvu vahvistaa nykyistä rakennetta

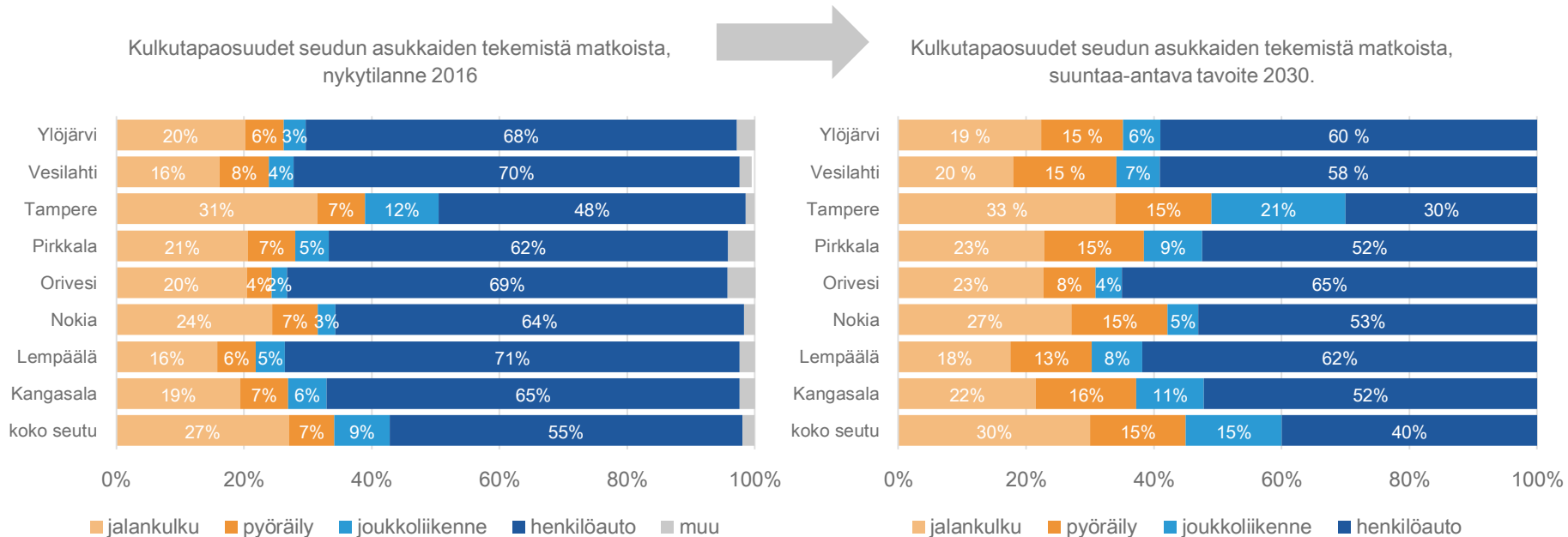
MAL-työn yhteydessä on tehty 4 100 asukkaan keskimääräiseen tavoitteelliseen vuosikasvuun perustuva väestösuunnite vuodelle 2030. MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2023 on sovittu, että kasvusta 80 % sijoittuu keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Vuoden 2030 arvion mukaisessa tilanteessa keskusten ja joukkoliikennevyöhykkeellä asuvien osuus väestöstä on 70 %, autovyöhykkeellä 25 % ja vyöhykkeiden ulkopuolella 5 %.

Vaikka seutu kasvaa voimakkaasti, on suurin osa seudun rakenteesta ja väestöstä jo olemassa. Kasvu vahvistaa nykyistä rakennetta. Tämä rohkaisee kävelyn ja pyöräiliikenteen kehittämisresurssien määrätietoiseen kohdentamiseen keskuksiin ja niiden välisiin yhteyksiin.

Nykyinen liikkuminen ja muutostavoite

Tampereen kaupunkiseudulla jalankulun kulkutapaosuus¹⁾ on 27 % ja pyöräliikenteen 7 %. Kävelyllä ja pyöräliikenteellä on erilainen rooli ja merkitys erityyppisillä vyöhykkeillä ja siten erilaiset lähtökohdat ja edellytykset myötävaikuttaa tavoitteiden saavuttamiseen. Kestävien kulkutapojen käyttö kasvaa sitä suuremmaksi mitä lähempänä seudun ydinalueita asutaan.

Seudun ilmasto- ja energiastrategiassa on linjattu, että päästövähennysten saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä seututasolla kävelyn osuuden tulee olla 30 %, pyöräliikenteen 15 %, joukkoliikenteen 15 % ja henkilöauton 40 % tehdyistä matkoista. Työn yhteydessä on hahmoteltu, miltä seudullinen muutos näyttää kuntatasolla²⁾.

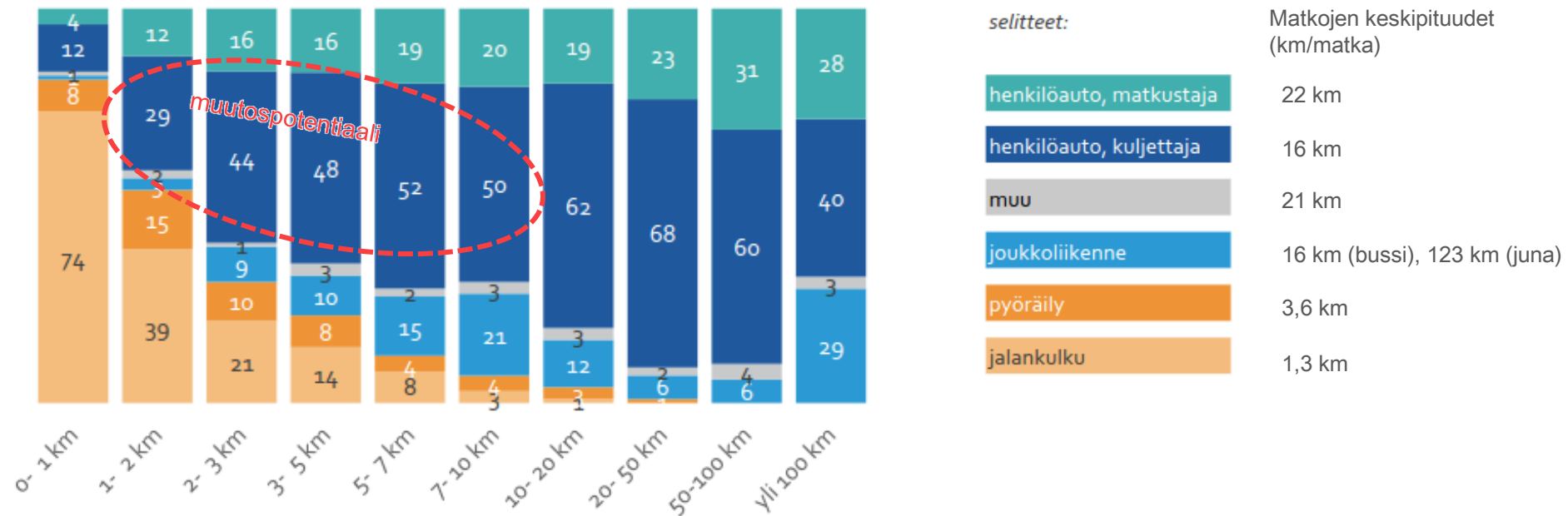


- 1) Tulokset pohjautuvat vuonna 2016 toteutettuun valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen. Kulkutapaosuus kuvaa kulkutavan osuutta vuoden keskimääräisen vuorokauden aikana tehdyistä matkoista matkojen pääasiallisen kulkutavan mukaan.
- 2) Orivesi, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi ovat linjanneet kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuudelle tavoitteita. Muiden kuntien osalta laskelma on tehty seudullisen tavoitteen mukaisesti yksinkertaistaen niin, että jalankulun kulkutapaosuuden kasvutavoite on 1,1-kertainen, pyöräliikenteen 2,1-kertainen ja joukkoliikenteen 1,7-kertainen nykyiseen nähden. Karkea ja suuntaa antava laskelma ei siten huomioi kunnittain esimerkiksi eri kulkutavoin tehtyjen matkojen pituusjakaumia.

Miten liikkumisen tulisi uudistua?

Suurin potentiaali tarvittavaan muutokseen on lyhyissä automatkoissa, joita seudulla tehdään paljon. Huomattavaa muutospotentiaalia on lyhyissä alle 5 kilometrin henkilöautomatkoissa, joita tehdään seudulla arkisin noin 230 000 (42 % kaikista henkilöautomatkoista). Pyöräliikenteen kohdalla on perusteltua tarkastella alle 10 km pituisia matkoja – hyvää vauhtia yleistyvillä sähköpyörillä tehdään puolet pidempiä matkoja kuin tavallisella pyörällä (Cairns et al. 2017). Alle 10 kilometrin pituisten henkilöautomatkojen määrä on 355 000 (64 % kaikista henkilöautomatkoista).

Kulutuspaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).

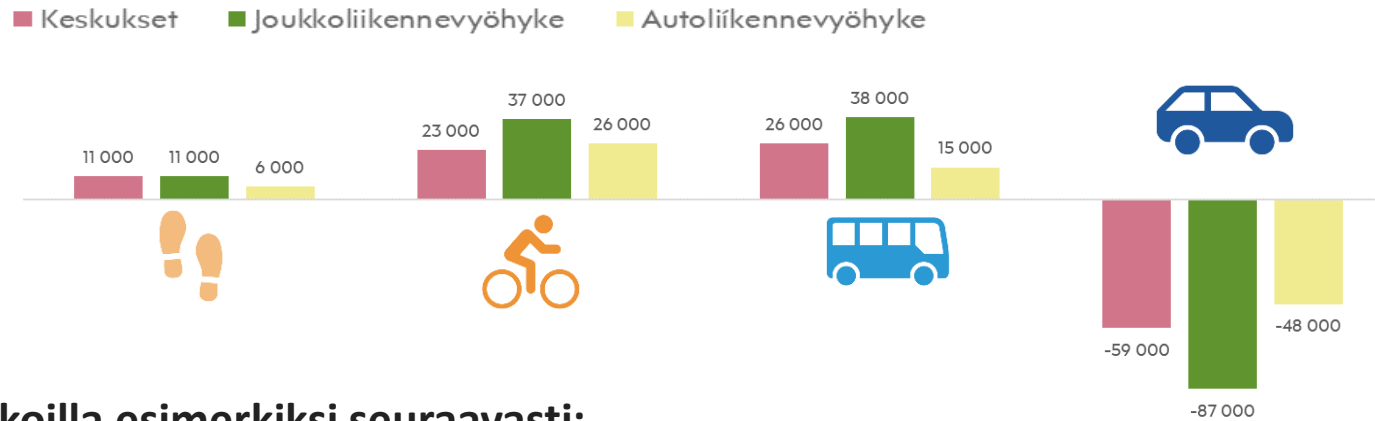


Seudulla asetettu kulutuspaosuustavoite tarkoittaa nykyisellä liikkumisvolyymilla, että noin 200 000 seudun henkilöautomatkaa (noin joka kolmas automatka) tulisi tehdä kestävillä kulkutavoilla.

Muutospotentiaali keskusten lyhyissä automatkoissa

Muutospotentiaalia on hahmoteltu yhtäältä liikkumisvyöhykkeiden ja toisaalta henkilöautolla tehtävien matkojen pituusjakauman kautta. Tavoite on saada noin kolmannes henkilöautolla tehtävistä matkoista korvautumaan kestäväillä kulkutavoilla. Siten jalan tehtäviä matkoja tarvittaisiin seudulla lisää noin 30 000, pyöräliikenteen matkoja noin 90 000 ja joukkoliikenteen matkoja noin 80 000 vuorokaudessa.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kasvutavoite olisi seudun vyöhykkeillä saavutettavissa esimerkiksi seuraavasti...



... ja eri mittaisilla matkoilla esimerkiksi seuraavasti:

! +30 000?

! +90 000?

esim. 1

✓ Kolme neljästä alle kilometrin mittaisesta automatkoista käveltäisiin...

...ja lisäksi puolet 1–5 km matkoista ajettaisiin auton sijaan pyörällä

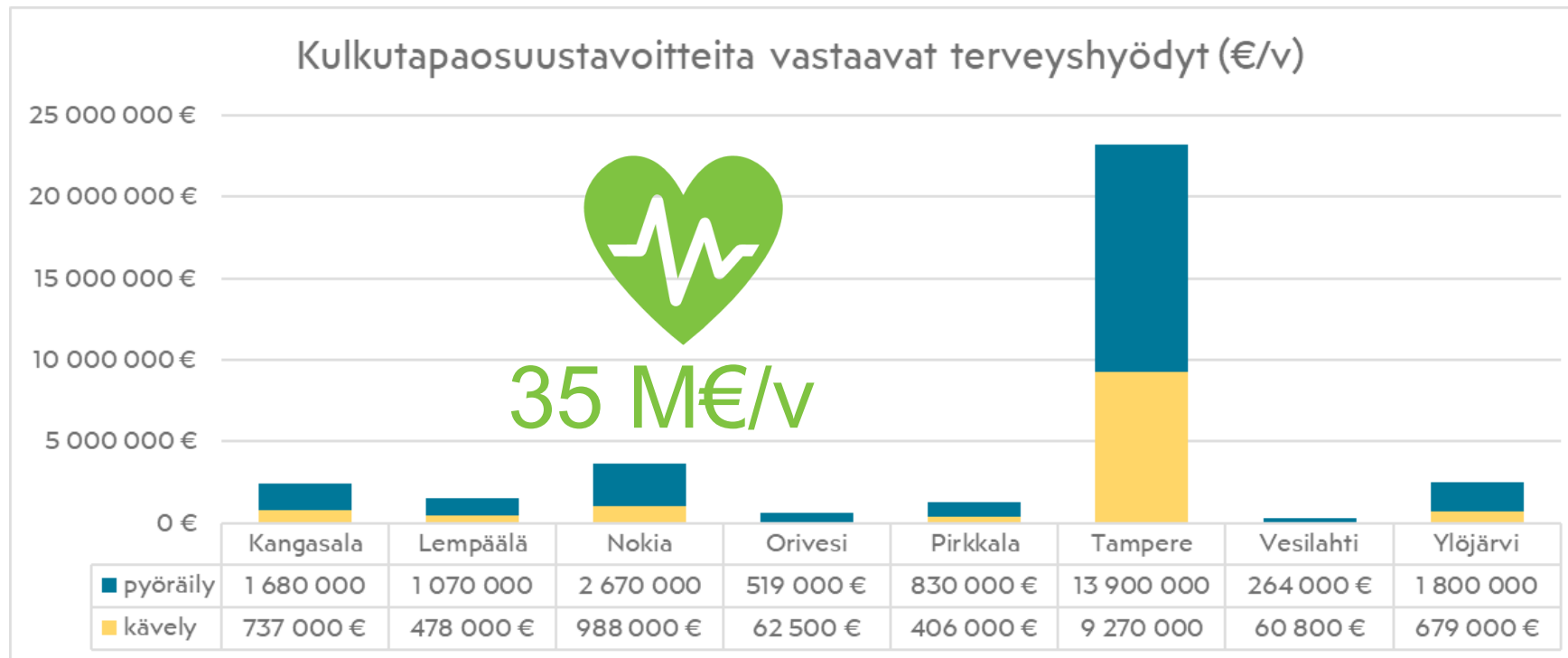
esim. 2.

✓ Joka kolmas alle 2 km automatka tehtäisiin jalan...

...ja lisäksi joka neljäs alle 10 km automatka taitettaisiin pyörällä

Vaikutuksia: huomattavat terveyshyödyt

Kävelyn ja pyöräliikenteen lisääntyminen tuo mittavia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Kehittämishojelman laatimisen yhteydessä on arvioitu, että kulkutapaosuustavoitteiden toteutuminen toisi kaupunkiseudulle yli 35 miljoonan euron vuotuiset terveyshyödyt*.



* WHO:n kehittämä HEAT-työkalu (Health Economic Assessment Tool) on menetelmä, jolla voidaan laskea kävelyn ja pyöräliikenteen yhteiskuntataloudellinen arvo. HEAT-menetelmän perusta on aktiivisen liikunnan tuomien terveyshyötyjen taloudellinen arviointi aikuisikäisellä väestöllä kokonaiskunnon kautta. Laskenta perustuu suoritemuutoksiin.

Kokemuksia vaikuttavuudesta

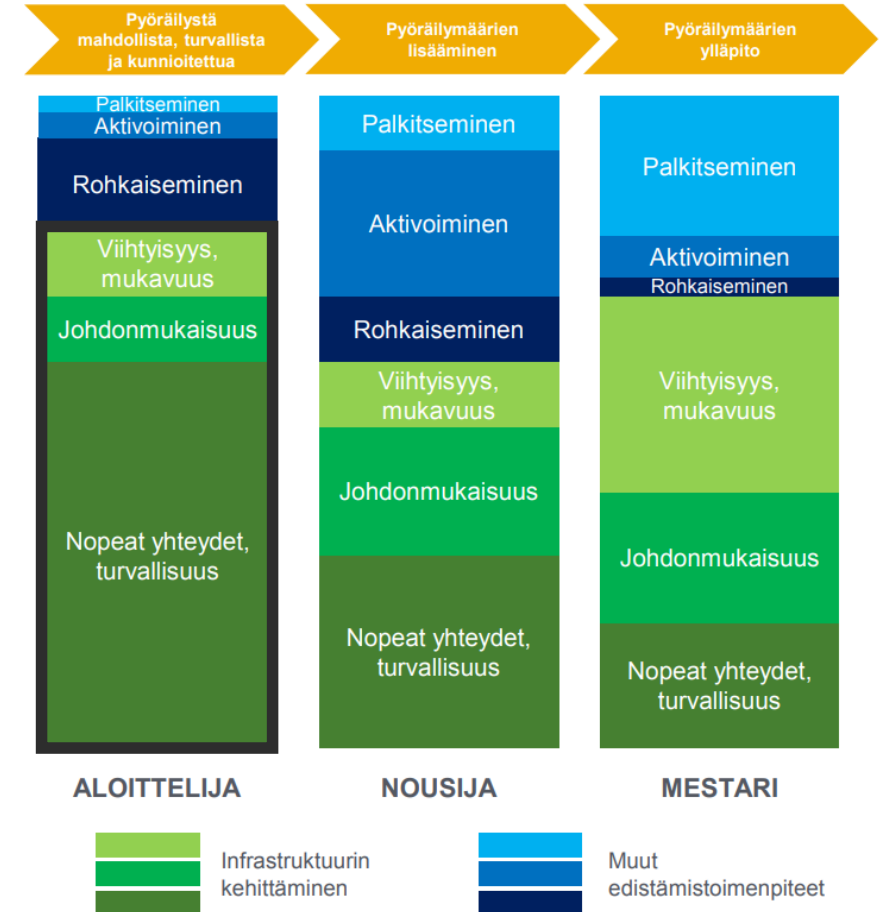
Pyöräliikenteen osalta kehittämistoimien vaikuttavuudesta on tehty tutkimusta. Eurooppalaisessa PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode) -projektissa pyöräilykaupungit on jaettu kolmeen luokkaan: aloittelijat, nousijat ja mestarit. Aloittelijat ovat kaupunkeja, joissa vuoden keskimääräinen kulkumuoto-osuus on pyöräliikenteessä enimmillään 10 %. Nousijoissa noin 10 % – 30 % ja mestareissa yli 30 %. Suomessa aloittelijoita ovat käytännössä vielä kaikki kaupungit, kuten myös Tampereen kaupunkiseutu. Kansainvälisesti mestariluokkaan voidaan suurkaungeista lukea esimerkiksi Kööpenhamina ja Amsterdam, joissa pyöräliikenteen edistämistyötä on tehty pitkään. Menestyneitä pyöräilykaupunkeja yhdistää vahvan poliittisen tahdon lisäksi erittäin laadukas pyöräilyn infrastruktuuri.

Jaottelun pyrkimyksenä on auttaa kaupunkeja hahmottamaan, millaisin toimiin ja keinovalikoimaan tulisi kehityksen eri vaiheissa panostaa. Viereisestä kaavioista on nähtävissä, että aloittelijoilla, kuten Tampereen kaupunkiseudulla, infrastruktuurin ja olosuhteiden parantamisen merkitys on aivan olennaisen tärkeä, jotta pyöräliikenteestä voi kehittyä houkutteleva ja luonteva valinta arjen matkoilla. Tämän ohella rohkaiseminen omin voimin tapahtuvaan liikkumiseen on hyvin tärkeää.

Parhaita eurooppalaisia käytäntöjä pyöräliikenteen ja kävelyn edistämiseen on tutkittu myös Tampereen yliopistolla (Vaismaa et al., 2011). Tutkimuksessa suhteutettiin pyöräliikenteen investoinnit asukaslukuun. Tutkimuksessa selvisi, että nousevissa pyöräilykaungeissa 2000-luvulla käytettiin pyöräliikenteeseen vuosittain 4–15 euroa asukasta kohden. Kuntien ja kaupunkiseutujen tähdätessä aktiivisten kulkumuotojen kasvuun on keskeistä, että siihen osoitettua budjettia nostetaan selkeästi, todetaan tutkimuksessa. Näiden perusteella myös Tampereen kaupunkiseudulla olisi syytä nostaa selkeästi aktivistien kulkumuotojen budjettia.

Tutkimukset tukevat sitä, että Tampereen kaupunkiseudulla kehitetään entistä painokkaammin kestävästä liikkumisesta infraa ja siihen liittyvää yhdyskuntarakennetta sekä rohkaisee kävelemään ja pyöräilemään.

INFRA
80 %



Kuva 22. PRESTO suositus pyöräilykaupunkien luokitukselta aloittelijoihin, nousijoihin ja mestareihin ja niiden keinovalikoiman painotukset (PRESTO 2010).



3. Visio ja tavoitteet

[Sisällysluettelo](#) →

Työtä ohjaavat tavoitteet, sopimukset ja linjaukset

Kansalliset linjaukset ja päätökset

Viime aikoja hallitseva toimintaympäristön muutos on ollut ilmastopolitiikan vahva korostuminen. EU:n ja kansallisten ilmastopoliittisten linjausten tulee näkyä alueellisissa ja paikallisissa yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä ja liikkumista koskevissa strategioissa ja niitä jalkauttavissa ohjelmissa.

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia linjaa, että Suomen pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali yhteiskunta. Energia- ja ilmastostrategiaa jalkauttavan valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman pohjalta on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätös kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisestä. Kansallisesti on asetettu 30 prosentin kasvutavoite kävely- ja pyöräilymatkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä. Fossiilittoman liikenteen tiekartta esittää keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä. Pääministeri Marinin hallitusohjelman mukaisesti Suomi tavoittelee hiilineutraaliuden saavuttamista vuoteen 2035 mennessä.

Tampereen kaupunkiseudun keskeiset linjaukset

Kaupunkiseutustrategian pääviestit suuntaavat seutua tavoittelemaan lisää kilpailukykyä, kasvulle kestävästä rakennetta ja yhteisön hyvinvointia. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen kytketty kaikkiin näistä.

Tampereen kaupunkiseudun tavoite on olla hiilineutraali jo vuonna 2030. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi seudun tulee profiloitua ilmastotyön edelläkävijänä. Tampereen kaupunkiseudulle vuonna 2019 asetettujen energia- ja ilmastotavoitteiden toteutumista edistetään viidellä tavoitekokonaisuudella. Kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksistä huolehtiminen ja edistäminen kuuluu olennaisena osana eheän maankäytön ja kestävä liikenteen tavoitekokonaisuuteen. Lisäksi kävely ja pyöräliikenne ekologisina, tilatehokkaina ja edullisina kulkutapoina palvelevat resurssiviisauden ja energiatehokkuuden tavoitealuetta. Seudun kaikki kunnat kuuluvat Hinku-verkostoon, jonka tavoitteena on mahdollistaa hiilineutraalius seudun tavoitteiden mukaisesti.

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välisen MAL-sopimuksen 2020–2023 tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestävästä liikkumista ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Tavoitteena on mahdollistaa sujuva, turvallinen ja terveellinen arki, työmarkkinoiden toimivuus sekä elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Kävely ja pyöräliikenne myötävaikuttavat monipuolisesti MAL-sopimuksen tavoitteiden toteutumiseen.

SeutuLiike-ohjelman tavoitteena on lisätä liikkumista ja vähentää paikallaan oloa Tampereen kaupunkiseudulla. Erityisenä edistämiskohteena on arkiliikkuminen eli päivittäinen liikkuminen esim. kouluun tai töihin kävellen tai pyörällä autoilun sijaan.

Vision, tavoitteiden ja kehittämisteemojen muodostus

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2.0 tavoitteet on määritetty seudulle jo asetettujen tavoitteiden ohjaamana.

Suunnittelua palvelevina tavoitteina on kehittämissuunnitelman työn aikana käytetty erityisesti seuraavia linjauksia:

- Yhdyskuntarakenne tukee kestäväää ja vähäpäästöistä elämäntapaa Tampereen kaupunkiseudulla.
- Maankäyttö on tiivis, monipuolinen ja sekoittunut.
- Toiminnot ovat helposti saavutettavia ja arkimatkat kestäviä. Vetovoimaiset keskukset ovat eläviä ja viihtyisiä.
- Kestävien kulkumuotojen osuus on kasvanut kaupunkiseudun sisäisessä liikkumisessa. Seudun matkoista tehdään vuonna 2030 kävellen 30 %, pyörällä 15 %, joukkoliikenteellä 15 % ja henkilöautolla 40 %.

Nykytila-analyysin, parhaiden käytäntöjen sekä asiantuntijatyön ja vuoropuhelun pohjalta kehittämissuunnitelmassa on muodostettu:

- Visio, joka kuvaa tiiviisti seudun kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisen tavoitetilannetta.
- Läpileikkaavia teemoja, jotka muodostavat kehitykselle edellytyksiä.
- Tavoiteteemat, jotka kuvaavat kehittämisen osa-alueittain toimintaympäristön tavoitetilannetta.
- Suunnittelua palvelevat tavoitteet, jotka kuvaavat tavoiteteemojen sisältämien osatekijöiden tavoitetilannetta.

VISIO: Kävely ja pyöräliikenne: Kaikkien käyttämät, kaikkien kehumat, kaikkien kehittämät

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN MÄÄRÄTIETOINEN KEHITTÄMINEN MAHDOLLISTAA SEUDUN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEN

Yhteinen tahtotila, rahoitus ja resurssit vastaavat strategisia tavoitteita ja näkyvät eri hallinnonalojen toiminnassa

Toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta on jatkuvaa ja läpinäkyvää

Kävely ja pyöräliikenne tunnustetaan omiksi kulkumuodoikseen niin suunnittelussa kuin viestinnässä



INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn



Vetovoimaiset keskukset ovat viihtyisiä, eläviä ja käveltäviä

Pyöräliikenteen pääreitit mahdollistavat turvallisen, sujuvan ja helpon arkiliikkumisen

Kävely- ja pyöräilyolosuhteet tukevat ympärivuotisesti sujuvia matkaketjuja

ASENTEET JA TOTTUMUKSET

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti



Seudun toimijat panostavat näkyvästi kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistyöhön

Liikkumisen ohjaus on koordinoitua, resursoitua, monipuolista ja vaikuttavaa

Kehittämistoimien toteutuksen ja niiden vaikuttavuuden seuranta on systemaattista ja säännöllistä

YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUVERKOT

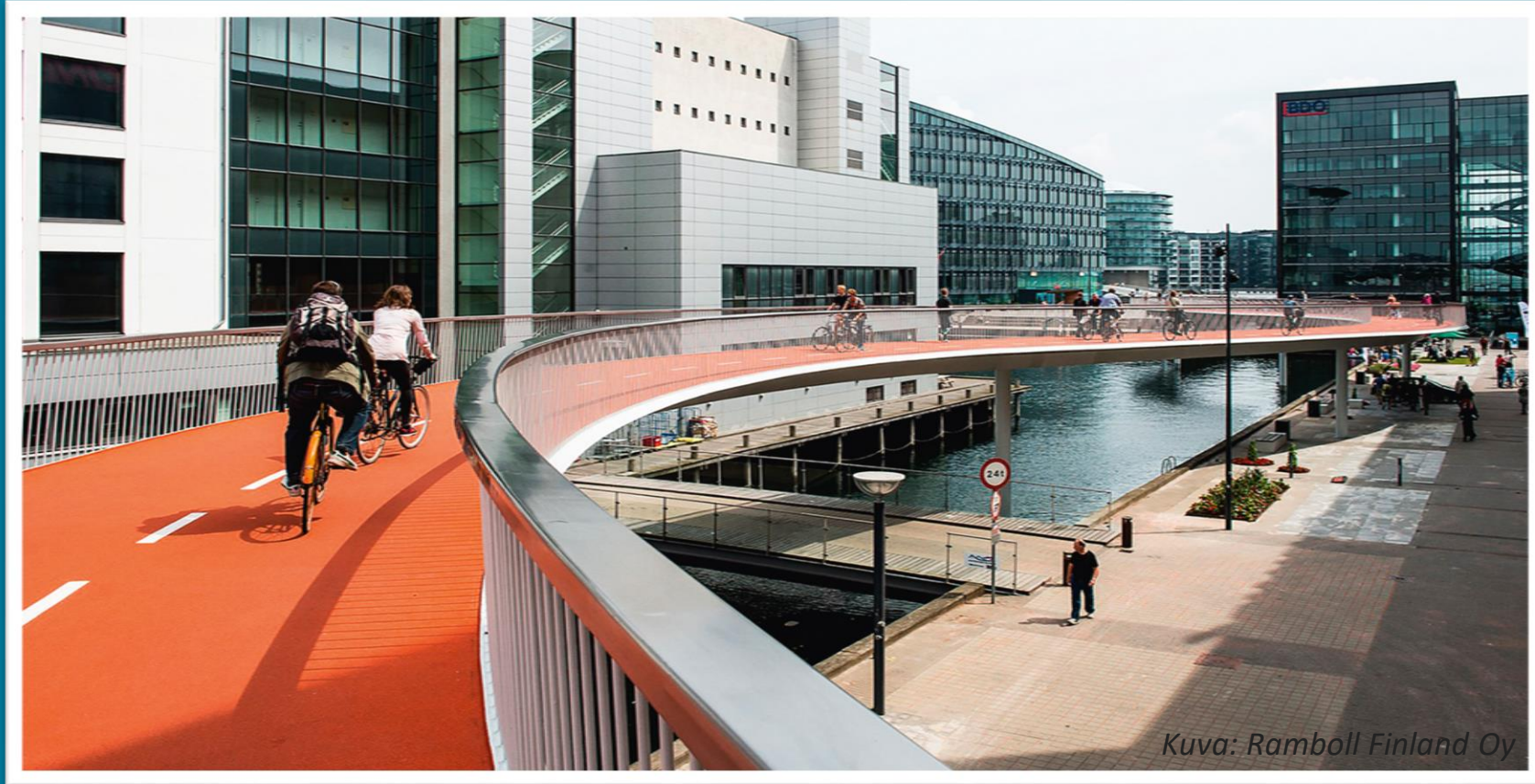
Kaupunkirakenne tukee kestäväää ja vähäpäästöistä elämäntapaa



Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tavoitteet ja käytön edellytykset vaikuttavat maankäytön ja palveluverkon ratkaisuihin

Kävelyn ja pyöräilyn vahvuudet ja potentiaalit huomioidaan tiivistyvässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa

Keskeiset liikkumistarvetta synnyttävät kohteet ovat helposti saavutettavissa jalan ja pyörällä



4. Toimenpiteet

[Sisällysluettelo](#) →

Toimenpideohjelman rakenne

Toimenpideohjelma on muodostettu vision ja tavoitteiden saavuttamisen edellyttämällä tavalla: kävelyä ja pyöräliikennettä kehitetään ja edistetään kokonaisvaltaisesti eri sektorien ja sidosryhmien toimenpiteillä. Projektit ja niiden sisältämät toimenpiteet on määritetty nykytila-analyysin ja vaikuttavuusarvioiden pohjalta. Projektien vaikuttavuutta ja tarvetta on arvioitu seudun strategiaan tavoitteisiin peilaten.

Projektien ja niiden sisältämien toimenpiteiden rooli kävelyn ja pyöräliikenteen edistämässä ja kehittämisessä vaihtelee. Toimenpiteillä pyritään joko suoraan vaikuttavuuteen (operatiiviset toimenpiteet) tai luomaan edellytyksiä vaikuttavuuteen (suunnittelu ja toimintamallien kehitys). Kaikkien tasojen toimenpiteitä tulee viedä määrätietoisesti eteenpäin.

Toimenpiteiden käynnistämiseksi on projektikorteissa alleviivattu niiden ominaispiirteiden perusteella luonteva vastuutaho. Keskeistä on tehdäänkö toimenpiteiden käynnistämässä seudullista yhteistyötä, luodaanko esimerkiksi yhteisiä seudullisia periaatteita vai onko edellytykset siirtyä toteutukseen. Käytännössä operatiivisten toimenpiteiden toteutus tapahtuu aina kuntien ja/tai ELY-keskuksen toimesta. Toimenpiteiden vastuutahoissa on lisäksi haluttu osoittaa toimenpiteen ominaispiirteiden perusteella edistämisen keskeiset sektorit. Kaupunkiseudun keskeisiksi toimijoiksi on tunnistettu liikennejärjestelmätyöryhmä (LJ), maankäytön ja asumisen yhteistyöryhmä (MASTO) sekä kävelyn ja pyöräliikenteen yhteistyöryhmä (KÄPY).

Toimenpiteiden aikataulutuksessa on huomioitu toimenpiteiden kytkeytyminen muihin toimenpiteisiin sekä muuhun seutusuunnitteluun. Aikataulunmukaisen toteutuksen antamat syötteet rakennesuunnitelman päivittämiseen sekä seuraavan MAL-sopimuksen valmisteluun on tunnistettu. Usein edellinen toimi on seuraavan toimen edellytys. Lisäksi aikataulu ottaa huomioon seudun resurssit. Vuoden 2025 jälkeen toteutettavaksi on myös jo tunnistettu joitakin kehittämistarpeita. Pitkän aikajänteen kehittämistoimenpiteitä tarkennetaan lähempänä vuotta 2025.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2.0 seuranta palvelee erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämiseen liittyvän määrätietoisuuden seurantaa. Kävelyn ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kehitystä seudulla seurataan osana MAL-seurantaa sekä liikennejärjestelmätyötä. Kulkutapaosuuksien kehitys kuvaa hyvin liikennejärjestelmän ja liikkumisen kehitystä ja kehitystarpeita kokonaisuutena. Kehittämisohjelmassa on tunnistettu kehittämiskohteeksi seurannan kehittäminen, jolla tarkoitetaan esimerkiksi kävelyn ja pyöräliikenteen laskentoja ja käyttäjäpalautetta, jotka palvelevat kehittämisen vaikutusten arviointia sekä suunnittelua. Kokonaisuutena tämä kolmitasoinen seuranta mahdollistaa kattavan kuvan kävelyn ja pyöräliikenteen kehityksestä ja roolista osana liikennejärjestelmää.

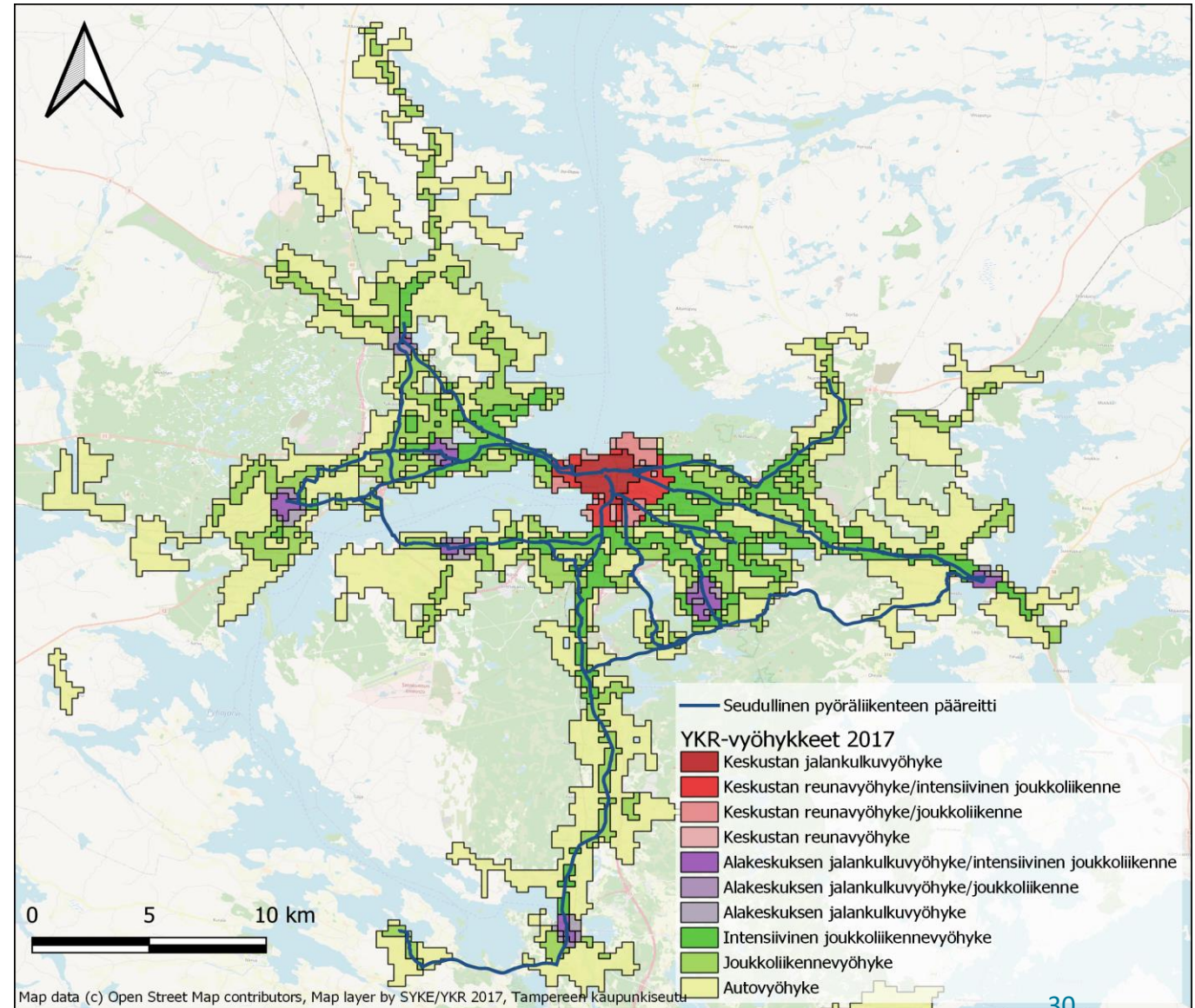
Investointien kohdentamisen periaatteet

Väestön sijoittumisen, liikkumisen muutospotentialin sekä vaikuttavuuteen kytkeytyvien tutkimusten ja kokemusten perusteella kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisinvestoinnit kohdennetaan ensisijaisesti keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Näille vyöhykkeille kohdennetut investoinnit vaikuttavat pääosaan myös muilta vyöhykkeiltä lähteneistä matkoista.

Keskuksissa on etäisyyksien kannalta parhaat mahdollisuudet saada korvattua lyhyitä autolla tehtäviä matkoja omin voimin tehtäviksi. Pyöräliikenteen kehittämispotentiaalia on erityisesti keskusten välisillä joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskustoissa. Pyöräliikenteen pääreittien laatu tulee soveltua vyöhykkeelle.

Investointeja tulisi kohdentaa muille vyöhykkeille vain erityisistä syistä. Erityinen syy on esimerkiksi merkittävien keskusten välinen suora yhteys tai yhteys merkittävästi liikennettä aiheuttavaan kohteeseen. Vaikuttavuuden saavuttamiseksi rajalliset investointimäärärahat on tärkeää hyödyntää tarkoituksenmukaisesti.

Kävelyn ja pyöräliikenteen käyttöä autoliikenteen vyöhykkeillä on perusteltua tukea kustannustehokkailla keinoilla, esimerkiksi viestimällä liityntämahdollisuuksista tai rajoittamalla autoliikenteen nopeuksia turvallisuuden lisäämiseksi.



Esimerkkejä pyöräliikenteen investointien kohdentamiseen

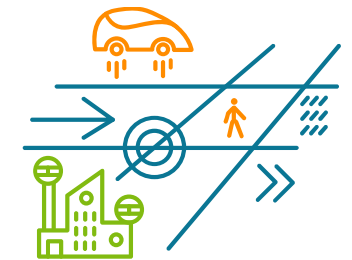
Pyöräliikenteen edistämiseksi on useassa kaupungissa osoitettu erillinen budjetti sekä henkilöresurssit. Maailman johtavissa pyöräliikenne-kaupungeissa, Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa, osoitetut resurssit ovat selkeästi suurimmat, ja jatkuva edistys on merkittävää. Näissä kaupungeissa pyöräliikenteeseen investoidaan vuodessa 18–67 euroa asukasta kohden. Myös München ja Tukholma investoivat vuosittain 11–29 euroa asukasta kohden. Suomalaisista kaupungeista mm. Helsinki ja Oulu investoivat myös erillisellä budjetilla pyöräliikenteeseen. Hollannissa myös valtio tukee pyöräliikenteen investointeja Suomeen verrattuna merkittävästi enemmän, ja pyöräpysäköintiin investoi myös raideyhtiö (ProRail). Pyöräliikenteen budjetin laskeminen ei ole täysin yksiselitteistä, mutta suuntaa antavat tiedot useasta kaupungista ovat kuitenkin olemassa.

Kööpenhaminan ja Amsterdamin osalta pitkäjänteinen investointi pyöräliikenteeseen on nähtävillä laadukkaana pyöräilyn infrana ja korkeana 36–49 prosentin pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutena työ- ja opiskelumatkoilla. Kulkumuoto-osuus on näissä kaupungeissa korkein keskustojen alueella. Myös Münchenissä ja Tukholmassa investointien vaikutukset näkyvät kulkumuoto-osuudessa, joka on 16–18 %. Helsinki on kohdentanut viime vuosina merkittäviä investointeja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen keskustassa ja baanoilla. Pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on pysynyt Helsingissä pitkään samalla tasolla, ja tehdyt panostukset eivät ole vielä konkretisoituneet kasvaneena pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutena. Kokemukset maailman pyöräkaupungeista osoittavat, että pyöräliikenteeseen tehtyjen investointien vaikutukset tulevat näkyviin vasta pidemmällä aikajänteellä.

Suurimmat ihmisvirrat ovat yleensä kaupunkien keskustoissa, mikä tukee pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämistä keskustassa ja keskustaan suuntautuvilla yhteyksillä. Myös Väyläviraston uudessa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa (2020) kaupunkikeskustoja pidetään pyöräliikennettä keskeisesti synnyttävänä kohteena. Nämä esimerkit tukevat investointien kohdentamista Tampereen kaupunkiseudun keskustoihin ja keskustoja yhdistäviin pääreitteihin.

Kaupunki	Asukasluku	Henkilöresurssit	Investoinnit M€	Investoinnit €/as	Pyöräilyn kulkumuoto-osuus (työ- ja opiskelumatkat)	Huom!
Helsinki	650 000	3-7	7-20	11-22	14 %	
Kööpenhamina	620 000	20	11-27	18-45	49 %	Lisäksi pyöräilyä edistäviä henkilöitä sulautettuna muuhun organisaatioon.
Amsterdam	870 000	18	58	67	36 %	Kulkumuoto-osuus sisältää kaikki matkat. Investoinnit eivät sisällä projektikohteita, uusia alueita ja pyöräpysäköintikeskuksia
München	1 530 000	18	11	7	18 %	
Tukholma	960 000	15-20	19-26	20-27	16 %	

Pyöräliikenteen resurssit eri kaupungeissa (Helsingin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2020–2025, Helsingin kaupunki 2020).



Toimenpiteet projekteina:

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET

Liikkumisympäristö houkuttelee arjen matkoilla kävelyyn ja pyöräilyyn

PROJEKTI 1.
Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys

PROJEKTI 2.
Korkeatasoinen pyöräliikenteen pääverkko

PROJEKTI 3.
Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden

PROJEKTI 4.
Turvalliset ja sujuvat matkaketjut

PROJEKTI 5.
Asianmukaiset työmaiden järjestelyt

ASENTEET JA TOTTUMUKSET

Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt on tiedostettu laajasti ja niistä viestitään aktiivisesti

PROJEKTI 6.
Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö

PROJEKTI 7.
Aktiivinen viestintä

PROJEKTI 8.
Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus

PROJEKTI 9.
Systemaattinen seuranta

YHDYSKUNTARAKENNE JA PALVELUVERKOT

Kaupunkirakenne tukee kestäväää ja vähäpäästöistä elämäntapaa

PROJEKTI 10.
Maankäytön ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyä ja pyöräliikennettä

PROJEKTI 11.
Kävelyn ja pyöräliikenteen vahvuuksien hyödyntäminen tiivistyvässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa

PROJEKTI 12.
Palveluiden saavutettavuuden parantaminen kävellen ja pyörällä

**PROJEKTI 1. Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys**

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Määritetään seudun kävely-ympäristöinä kehitettävät alueet	<u>Kaupunkiseutu / MASTO / LJ</u> Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2021–2023	Tehty: kyllä / ei
Määritetään kävely-ympäristöjen laatutasotavoitteet (sis. mm. esteettömyys)	<u>Kaupunkiseutu / MASTO / LJ</u> Kunnat /kaavoitus / tekninen toimi	2022–2023	Tehty: kyllä / ei
Inventoidaan keskustojen kävely-ympäristöjen nykytila	<u>Kunnat / tekninen toimi</u>	2022 -	Inventoidut kohteet
Laaditaan keskustojen kävely-ympäristöjen kehittämissuunnitelmat	<u>Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi</u> / vihersuunnittelu / kulttuuri, hyvinvointi, palvelut, elinkeinot	2024-	Laaditut suunnitelmat
Toteutetaan keskustojen kävely-ympäristöjen parantamistoimia osana muita kaupunkikehityshankkeita, pilotteina ja erillishankkeina	<u>Kunnat / tekninen toimi</u>	2021–	Toteutetut suunnitelmat

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Selvitetään kävelyolosuhteiden kehittämismahdollisuudet keskusten ulkopuolella.
- Toteutetaan systemaattisesti kävely-ympäristöjen kehittämistä myös erillishankkeina.

HUOMIOITAVAA:

- Kävelyolosuhteiden kehittäminen aloitetaan keskustoista, mutta joustavasti laajennetaan kehittämistä alakeskuksiin ja joukkoliikenneväyhykkeille. Kävelykeskustaa voi lähteä kehittämään heti pienillä toimenpiteillä eikä kehittämisessä tarvitse odottaa laajoja kehittämissuunnitelmia.
- Kävely-ympäristöjen laatutasotavoitteiden laatimisessa hyödynnetään valtakunnallisia ohjeita.
- Inventoinneissa ja suunnittelussa hyödynnetään olemassa olevia liikenneturvallisuussuunnitelmia ja esteettömyyskartoituksia.
- Päivitetään myös Tampereen seudun liikenneturvallisuussuunnitelma 2010. Tämän päivitys tulee tehdä huomioiden jalankulku, pyöräliikenne ja joukkoliikenne.
- Rakennesuunnitelmassa määritettävät kävelykeskustat viedään uusiin ja päivitettäviin kaavoihin (PRO 10).
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot kehittämistarpeista. Kehittämissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat.



PROJEKTI 2. Korkeatasoinen pyöräliikenteen pääverkko

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusajankohdat	Seuranta / mittarit
Tarkistetaan seudullisten pyöräliikenteen pääreittien laatutasotavoitteet	<u>Kaupunkiseutu /LJ /KÄPY</u> Kunnat / tekninen toimi ELY	2021	Tehty: kyllä / ei
Inventoidaan pyöräliikenteen pääreittien laatutaso ja kunto: korjausvelka ja tasonparannustarpeet	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> ELY	2021–	Tehty: kyllä / ei
Laaditaan kuntiin pyöräliikenteen tarkennetut verkkosuunnitelmat ja niiden toteuttamissuunnitelmat	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> kaavoitus ELY	2022–	Tehty: kyllä / ei
Parannetaan pyöräliikenteen seudullisia ja kuntakohtaisia reittejä suunnitelmien ja ohjelmien mukaisesti	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> ELY	2021–	Parannettujen pyöräliikenteen pääreittien määrä (km) Laatuvaatimukset täyttävien pääreittien pituus (km)
Arvioidaan seudullisen pyöräliikenteen pääreittiverkon laajentamistarvetta rakennesuunnitelman yhteydessä	<u>Kaupunkiseutu/LJ/MASTO</u> Kunnat / tekninen toimi	2023	Tehty: kyllä / ei

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- 2025 jälkeen tarveselvitys pääpyöräilyverkon laadun ja laajuuden kehittämiseksi ja ohjelmoidaan toimenpiteet.

HUOMIOITAVAA: .

- Kuntakohtaisissa suunnitelmissa noudatetaan seudullisia periaatteita ja Väyläviraston ohjeita.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohdista tiedot kehittämistarpeista. Toteuttamissuunnitelmien laadinnassa vuonna 2024 mukana MAL-sopimuksen lähtökohdat.

**PROJEKTI 3. Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden**

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusajankohdat	Seuranta / mittarit
Valmistellaan ja kartoitetaan mahdollisuuksia reittikohtaisen kunnossapidon kehittämiseen sekä ohjelmoidaan reittikohtaisen kunnossapidon käyttöönotto pyöräliikenteen seudullisilla pääreiteillä	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> <u>ELY</u>	2021	Kyllä/ei
Otetaan käyttöön seudun tuoteistuksen mukaiset laatuvaatimukset ja siirrytään niiden mukaiseen hoitoon	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> <u>ELY</u>	2022-	Osuus alueurakoista, joissa vaatimukset käytössä. Reittikohtaisesti hoidettavien väylien km. A+ -luokkaan kuuluvien pyöräliikenteen reittien km.
Pilotoidaan uusia kunnossapitomenetelmiä	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> <u>ELY</u>	2023-	Pilottien määrä Uusilla menetelmillä hoidetut reitit, km
Laaditaan pyöräliikenteen pääreittien uudelleenpäällystys- ja korjausohjelmat ja viedään ne toteutukseen	<u>Kunnat / tekninen toimi</u> <u>ELY</u>	2024-	Uudelleen päällystetyt pyöräväyläkilometrit

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Kunnossapitomenetelmiä kehitetään edelleen ja lisätään A+ -kunnossapitoluokkaan uusia reittejä.
- Selvitetään edelleen kävely-ympäristöjen talvihoidon kehittämistarpeita, mahdollisuuksia ja vaikutuksia.
- Selvitetään valvonnan ja sanktioinnin kehittämistä. Huomioitava, että asia tulee yhtenäistää ELY:n, kuntien omien ja ulkoistettujen urakoiden osalta urakkasopimuksiin. Myös kiinteistöt, esim. koulut huomioitava.
- Kehitetään kunnossapidon seuranta- ja käyttäjäkokemuksen hyödyntämistä laadun seurannassa.

HUOMIOITAVAA:

- Kunnossapidon toimenpiteiden ja reittikohtaisen kunnossapidon priorisoinnissa huomioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen päivitettävät tavoitteet (PRO 1 ja PRO2).



PROJEKTI 4. Turvalliset ja sujuvat matkaketjut

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Kehitetään pyöräliikenteen liityntäpysäköintiä erityisesti kestävän liikkumisen käytävillä	<u>Kaupunkiseutu/ LJ</u> Kunnat / tekninen toimi ELY	2021–	Tehty: kyllä / ei
Parannetaan aktiivisten liityntämatkojen sujuvuutta ja turvallisuutta keskeisimmässä pysäkkiympäristöissä	<u>Kaupunkiseutu/LJ</u> Kunnat / tekninen toimi	2021	Tehty: kyllä / ei
Laaditaan pyöräpysäköinnin ja -palveluiden suunnitelmat kunnittain	<u>Kunnat / tekninen toimi</u>	2022–2023	Uudet pyöräpysäköintipaikat, Pyöräpysäköintipaikkojen määrä ja ominaisuudet, Toteutuneet pyöräpalvelut
Kehitetään pyöräpysäköinnin seuranta	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> Kunnat / tekninen toimi	2023-	Tehty: kyllä / ei, Suunnitelman toteutus vuosittain: kyllä /ei
Selvitetään ympärivuotisen kaupunkipyöräjärjestelmän edellytykset	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> Kunnat/Tampere	2023	Tehty: kyllä/ ei

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Tarkastellaan isompien pyöräpysäköintilaitoksien toteuttamista ja pyöräpysäköinnin keskittämistä joukkoliikenteen solmukohtissa sekä mahdollisuutta osoittaa täydennysrakentamisen pyöräpysäköintiä yhteiskäyttöiseen laitokseen. Tarkistetaan myös täydennysrakentamisen pyöräpysäköintitarpeet.
- Laajennetaan tarkasteluja joukkoliikenteen runkoverkkojen ulkopuolelle.
- Pyöräpysäköinnin käyttöasteseurannan mukaan kehitetään olemassa olevia pyöräpysäköintejä ja suunnitellaan uusia.

HUOMIOITAVAA:

- Aktiivinen liityntäliikenne suunnitellaan jo maankäytön suunnittelun yhteydessä (PRO 10).
- Matkaketjujen suunnittelu liittyy myös pyöräliikenteen verkkosuunnitelmien (PRO 2) laatimiseen sekä kävelvyöhykkeiden suunnitteluun (PRO 1).
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot kehittämistarpeista.



PROJEKTI 5. Asianmukaiset työmaiden järjestelyt

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Huomioidaan kaikki liikennemuodot katuluvan ehtona olevissa tilapäisissä liikennejärjestelysuunnitelmissa	Kaupunkiseutu / LJ Kunnat / luvista <u>vastaava taho</u>	2021–	Käytössä: kyllä / ei Merkittävät työmaat joilla sovellettu, kpl
Kehitetään tilapäisten liikennejärjestelyiden ohjeistusta	Kaupunkiseutu / LJ Kunnat / Tekninen toimi / luvista <u>vastaava taho</u>	2022	Ohje tehty: kyllä / ei
Tiivistetään lupaviranomaisen ja liikennesuunnittelun yhteistyötä sekä järjestetään koulutusta tilapäisten liikennejärjestelyiden suunnittelusta	Kaupunkiseutu / LJ Kunnat / Tekninen toimi luvista <u>vastaava taho</u>	2022–	Järjestettyjen koulutuksien määrä
Kehitetään työmaavalvontaa ja työmaista tiedottamista pyöräliikenteen pääreiteillä ja kävely-ympäristöissä	Kunnat / luvista <u>vastaava taho</u> ELY	2023	Toimintamalli hyväksytty/ei

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Huomioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteet katulupaehtojen ja lupamaksujen päivittämisessä.
- Seurataan käyttäjäkyselyillä kehityksen vaikutuksia asiakastyytyvyyteen.

HUOMIOITAVAA:

- Ohjeisiin sisällytetään pyöräliikenteen seudulliset pääreitit ja kävely-ympäristöt. Hyödynnetään olemassa olevia periaatekuvia, katulupaohjeita ja määräyksiä. Ohjeissa huomioidaan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeen mukaisesti liikennemuotojen priorisointi.



PROJEKTI 6. Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Nimetään seudullinen kävelyn ja pyöräliikenteen jatkuvan kehittämisen työryhmä (Käpy-ryhmä)	<u>Kaupunkiseutu / seutuhallitus</u> Kunnat ELY	2021	Kokoukset Toimintasuunnitelma
Seurataan kehittämisohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta vuosittain	<u>Kaupunkiseutu / LJ/ KÄPY</u> Kunnat / tekninen toimi	2022–	Toimenpiteiden toteutumisen seuranta
Määritetään kävelyn ja pyöräliikenteen rahoituksen nykytilanne ja arvioidaan kehittämisohjelman rahoitustarve	Kaupunkiseutu / LJ <u>Kunnat / Tekninen toimi</u> ELY	2022	Summat budjeteissa eriteltyinä
Lisätään ja allokoidaan tavoitteita ja tehtäviä vastaavasti henkilöresursseja seutuorganisaatioon ja kuntiin	Kaupunkiseutu / LJ <u>Kunnat / hallinto / tekninen toimi</u>	2022–	Henkilötyövuodet
Nostetaan kävelyn ja pyöräliikenteen rahoitusta (käyttötalous- ja investoinnit) kansainvälisten suositusten tasolle	<u>Kunnat / hallinto / tekninen toimi</u>	2024–	Rahoitus €/as

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Resursoidaan kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämistä tavoitteiden saavuttamisen edellyttämällä tasolla.

HUOMIOITAVAA:

- Kytkeytyy seurannan osalta projektiin 9 ja rahoituksen seurannan osalta projekteihin 1 ja 2 ja 3.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot rahoitustarpeista.



PROJEKTI 7. Aktiivinen viestintä

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Selvitetään ja sovitetaan yhteen seudun viestintäkäytännöt ja sovitaan viestinnän yhteisistä periaatteista	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> <u>/SeutuLiikkeyhteistyö</u> Kunnat / viestintä	2021	Tehty: kyllä / ei
Tehostetaan ja kehitetään vuorovaikutuksen ja tiedonjakamisen menetelmiä.	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> <u>/SeutuLiikkeyhteistyö</u> Kunnat / viestintä	2021	
Tiedotetaan aktiivisesti mm. kehittämisohjelman edistymisestä ja tehdyistä toimista yhteisten periaatteiden mukaisesti	Kaupunkiseutu /KÄPY Kunnat / viestintä / tekninen toimi / kestävän liikkumisen ryhmä	2022-	Tiedotteiden, kampanjoiden tms. määrä
Kartoitetaan seudun kävelyn ja pyöräliikenteen brändin kehittämisen tarve ja mahdollisuudet	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> Kunnat / viestintä	2023	Tehty: kyllä/ei

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Mahdollisesti brändin rakentaminen ja hyödyntäminen toiminnassa/infran suunnittelussa ja viestinnässä.
- Vuorovaikutuksen edelleen lisääminen käyttäjien kanssa.

HUOMIOITAVAA:

- SeutuLiike-työ.
- Viestinnän kehittäminen erityisesti infran parannustoimien toteuttamisessa (PRO 1 ja 2), kunnossapidossa (PRO 3) ja työmaajärjestelyissä (PRO 5).



PROJEKTI 8. Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Laaditaan ”Liikkumisen ohjaus tutuksi” -markkinointimateriaali kuntapäätäjille	<u>Kaupunkiseutu / käpy-työryhmä, /Seutuliikeyhteistyö Kunnat</u>	2021	Tehty: kyllä / ei
Tunnistetaan, vastuutetaan ja resursoidaan liikkumisen ohjauksen tehtävät kunnissa.	<u>Kunnat / hallinto</u>	2022	Tehty: kyllä/ei
Laaditaan kaupunkiseudun liikkumisen ohjauksen suunnitelma osana kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmaa	<u>Kaupunkiseutu/ LJ Kunnat / tekninen toimi / hyvinvointi</u>	2022	Tehty: kyllä/ei
Toteutetaan systemaattisesti liikkumisen ohjausta kunnissa. Kunnat toimivat edelläkävijöinä ja suunnannäyttäjinä mm. omien työntekijöidensä työmatkojen liikkumisen ohjauksella. Kannustetaan kaikkia seudun merkittäviä työnantajia liikkumissuunnitelmien laatimiseen	<u>Kaupunkiseutu / LJ Kunnat / hallinto</u>	2023 -	Tehtyjen toimenpiteiden määrän seuranta

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Laaditaan seudun kaikille kouluille liikkumissuunnitelmat.

HUOMIOITAVAA:

- Nykymuodossaan liikkumisen ohjaus on tällä hetkellä usein teknisen toimen ja kaavoituksen vastuulla.
- Tunnistetaan mahdollisuudet yhteistyöhön mm. urheiluseurojen kanssa kävely- ja pyöräilyvirkistyksen sekä terveysvaikutusten vahvistamiseksi.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot rahoitustarpeista.



PROJEKTI 9. Systemaattinen seuranta

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuutahot	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Tehdään toimintasuunnitelma seurantasuunnitelman aktivoimiseksi, valitaan seurantatoimet ja avainmittarit	Kaupunkiseutu / KÄPY	2021	Tehty: kyllä / ei
Kehitetään, konkretisoidaan ja automatisoidaan kävelyn ja pyöräliikenteen seurannan menetelmiä olemassa olevan seurantasuunnitelman sekä seudun ja kuntien tavoitteiden pohjalta	Kaupunkiseutu / KÄPY Kunnat / tekninen toimi ELY	2021	Laskinten määrä, Aktiivisesti käytettävät seurantamenetelmät
Toteutetaan seurantatoimia ja viestitään tuloksista sekä hyödynnetään seurantatietoja kävelyn ja pyöräliikenteen edistämässä	Kaupunkiseutu / Käpy-työryhmä Kunnat / tekninen toimi ELY	2022	Vuosittainen seuranta
Seurataan ja analysoidaan kaupunkirakenteen ja sen ominaisuuksien kehitystä kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmista osana MAL-seurantaa	Kaupunkiseutu / LJ / MASTO Kunnat / Kaavoitus / Tekninen toimi	2021-	Tiiviys Palveluiden määrä vyöhykkeillä

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Tehdään selvitys seurantatyökalujen käytettävyyden tilanteesta.

HUOMIOITAVAA:

- Seurannan tulosten viestintä (PRO 7).
- Kaupunkirakenteen seurantaan liittyy keskeisesti PRO 10.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot kävelyn ja pyöräliikenteen määrästä seudun keskeisillä väylillä ja alueilla.



PROJEKTI 10. Maankäytön ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyä ja pyöräliikennettä

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuu, osalliset	Toteutusajankohta	Seuranta / mittarit
Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteet ja asiantuntemus otetaan vahvasti käyttöön kaavoituksessa. Huomioidaan kaavoituksessa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämistavoitteet ja jatketaan kaavoituksen ja liikennesuunnittelun hyvää yhteistyötä	<u>Kaupunkiseutu / MASTO / KÄPY</u> Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2021-	Käpy-asiantuntijoiden arviot kehityksestä
Kehitetään, yhtenäistetään ja täydennetään pyöräliikenteen pääreittejä ja kävelypainotteisia alueita koskevia kaavamerkintöjä sekä –selostustekstejä eri suunnitelmatasoilla	<u>Kaupunkiseutu / MASTO/KÄPY</u> Kunnat / kaavoitus	2021-	Käpy-asiantuntijoiden arviot kehityksestä
Kehitetään ja yhdenmukaistetaan vaikutusarvioinnin työkaluja ja tuetaan niiden käyttöä	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2022-	Vaikutusarvioinnissa käytettävät työkalut Koulutukset / koulutetut
Arvioidaan systemaattisesti maankäytön ja palveluverkon kehityksen vaikutukset kävelyn ja pyöräliikenteen kannalta	<u>Kaupunkiseutu / MASTO</u> <u>KÄPY</u> Kunnat / kaavoitus / tekninen toimi	2023-	Käpy-asiantuntijoiden arviot kehityksestä Tehty: kyllä / ei

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Arvioidaan kävelyn ja pyöräliikenteen vaikuttavuusarvioinnin asiantuntijuuden ja työkalujen käytettävyyden tilanne.

HUOMIOITAVAA:

- Maankäytön ja liikennejärjestelyiden suunnittelussa otetaan huomioon keskusten käveltävyys (PRO 1) ja pyöräliikenteen pääreitit (PRO 2).
- Maankäytön ja pysäköintipolitiikan ratkaisut tukevat keskustien käveltävyyttä ja pääpyöräilyreittien käyttöä.
- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tiedot keskeisten maankäytön kehityshankkeiden vaikutuksista kävelyn ja pyöräliikenteeseen.



PROJEKTI 11. Kävelyn ja pyöräliikenteen vahvuuksien hyödyntäminen tiivistävässä ja monipuolistuvassa kaupunkirakenteessa

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuu, osalliset	Aikataulu	Seuranta ja mittari
Lisätään yhteistyötä matkailuelinkeinon (esim. Visit Tampere) kanssa mm. pyörämatkailun kehittämispotentiaalin hyödyntämiseksi	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> Kunnat / tekninen toimi / matkailu / elinkeinopalvelut	2022	Tehty: kyllä / ei
Kehitetään virkistysreittejä ja -alueita seudullisen suunnitelman (2019) pohjalta	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> , /Seutuliikkeyhteistyö Kunnat /Tekninen / ympäristö / liikuntapalvelut	2021-	Parannetut reitit, km ja alueet kpl
Yhteistyö elinkeinosektorin (esim. Business Tampere) ja kolmannen sektorin (esim. urheiluseurojen) kanssa	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> , /Seutuliikkeyhteistyö Kunnat /Tekninen / elinkeinopalvelut	2022-	Tehty: kyllä / ei

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

HUOMIOITAVAA:

- Vuonna 2023 neuvoteltavan MAL-sopimuksen lähtökohtana tietoa ja näkemystä yhteistyömalleista ja kehittämisen potentiaaleista elinkeino- ja kolmannen sektorin kanssa.



PROJEKTI 12. Palveluiden saavutettavuuden parantaminen kävellen ja pyörällä

Toimenpiteet 2021-2025	Vastuu, osalliset	Toteutusaika	Seuranta / mittarit
Otetaan kunnissa käyttöön seudullinen suositus pyöräpysäköintinormista eri käyttötarkoituksille sisällyttämällä pyöräpysäköintinormit kuntien rakennusjärjestykseen ja kaavamääräyksiin	<u>Kunnat / kaavoitus / rakennusvalvonta</u>	2021-	Tehty: kyllä / ei
Arvioidaan julkisten palveluiden sijoittamisessa vaikutukset kestävän liikkumisen tavoitteiden toteutumiseen	<u>Kaupunkiseutu / MASTO / LJ</u> Kunnat / palveluverkko-suunnittelu / kaavoitus / tekninen toimi	2022-	Tehty: kyllä / ei
Tehdään keskuksille ja palvelukeskittymille kävelyn ja pyöräliikenteen saavutettavuustarkastelut	<u>Kaupunkiseutu / LJ / MASTO / KÄPY</u> Kunnat / tekninen toimi ELY	2022	Tehty: kyllä / ei
Innovoidaan saavutettavuuden parantamismahdollisuuksia	<u>Kaupunkiseutu / KÄPY</u> Kunnat /tekninen toimi / palveluverkko-suunnittelu / kaavoitus	2021-	Tehdyt kokeilut kpl/v

TOIMENPITEET VUODEN 2025 JÄLKEEN:

- Kehitetään toimintatapoja ja suunnitteluratkaisuja kestävän liikkumisen alueiden ulkopuolisten alueiden toimintojen kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuuden ja turvallisuuden parantamiseen.

HUOMIOITAVAA:

- Keskusten ja palvelukeskittymien saavutettavuustarkastelu on osaltaan rakennesuunnitelmaan liittyvää lähtökohtatarkastelua, joka palvelee kävelykeskusten kehittämistä (PRO 1) ja pyöräliikenteen pääreittien kehittämistä (PRO 2).
- Vuonna 2023 muodostettavan rakennesuunnitelman pohjalla on tietoa palveluiden sijoittumisen merkityksestä kävelyn ja pyöräliikenteen kehitykseen.

Projektien vaikuttavuus ja toteutettavuus

Toimenpiteiden priorisointia ja kehittämisresurssien kohdentamista varten on arvioitu yleisellä tasolla esitettyjen projektien eli toimenpidekokonaisuuksien vaikuttavuutta ja toteutettavuutta.

Projekti	Vaikuttavuus			Toteutettavuus	
	Parannus KÄPY-nykytilaan	Parannus MALPE-nykytilaan	Vaikutuspiiri	Kustannukset	Toteuttamisen edellytykset nykytilassa
Keskusten kävelyolosuhteiden viihtyisyys ja esteettömyys	++	+++	+++	+++	++
Korkeatasoinen pyöräliikenteen pääverkko	+++	+++	+++	+++	++
Laadukas väylien hoito ja ylläpito ympäri vuoden	+++	++	+++	+	++
Turvalliset ja sujuvat matkaketjut	+++	+++	+++	++	+
Asianmukaiset työmaiden järjestelyt	++	+	++	N/A	+++
Määrätietoinen ja resursoitu edistämistyö	+++	+++	+++	+	++
Aktiivinen viestintä	++	+	+++	N/A	++
Suunnitelmallinen liikkumisen ohjaus	++	+	+++	+	+
Systemaattinen seuranta	+	+++	++	N/A	++
Maankäytön ja liikenteen ratkaisut tukevat kävelyä ja pyöräliikennettä	++	+++	+++	+	++
Kävelyn ja pyöräliikenteen vahvuuksien hyödyntäminen	+	+	+	+	+++
Palveluiden saavutettavuuden parantaminen	+	++	++	+	++

Arviointi	Kuvaus
+++	Suuri/suuret
++	Kohtalainen/kohtalaiset
+	Vähäinen/vähäiset
N/A	Mitättömät

Vaikuttavuus	Arvioinnin näkökulma
Parannus KÄPY:n nykytilaan	Kävelyn ja pyöräliikenteen käyttäjien kokemaa suora hyöty
Parannus MALPE:n nykytilaan	Maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinojen kehittämiseen kytkeytyvä hyöty
Vaikutuspiiri	Saavutettavat käyttäjähyödyt kokonaisuutena n. 10 v. aikajänteellä
Toteutettavuus	
Kustannukset	Toteuttamisen ja ylläpidon edellyttämä rahoituksen lisäys suhteessa nykytilaan
Toteuttamisen edellytykset nykytilassa	Nykytilan tarjoamat toteuttamisen edellytykset



5. Jatkotoimet

[Sisällysluettelon](#) →

Miten tästä eteenpäin?

- Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2.0 on käsitelty ja hyväksytty seutuhallituksessa 26.5.2021. Kehittämisohjelman hyväksymisen yhteydessä on käsitelty ensimmäiset askeleet kehittämisohjelman toimeenpanossa. Näihin kytkeytyvien toimenpiteiden ohjelmointi ja toimeenpano käynnistyy välittömästi.
- Seudun kävelyn ja pyöräliikenteen asiantuntijayhteistyö on keskeisessä osassa kehittämisohjelman jalkauttamisessa. Päätökset konkreettisista kehittämistoimista ja siten kävelyn ja pyöräliikenteen kehittymisestä tehdään pääosin kuntien budjeteissa. Edellytyksiä kävelyn ja pyöräliikenteen käytölle luodaan paljolti jo maankäytön ratkaisuihin.
- Kehittämisohjelman toimeenpanon edistymistä seurataan vuosittain seudullisissa toimielimissä. Seurannan yhteydessä ja osana seudun talousarviovalmistelua otetaan huomioon myös tarpeet ja mahdollisuudet edistää kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelman toimeenpanoa seudullisessa yhteistyössä.
- Seudun tulevaisuuden kannalta nuoret ja vanhat ovat erityisen tärkeitä ikäryhmiä. Näissä ikäryhmissä kävely ja pyöräliikenne ovat erityisen suosittuja ja tärkeitä kulkutapoja. Nuorten ja nuorten aikuisten kestävätkä kulkutapatottumukset ovat seudun tavoitteiden kannalta erityisen oleellisia. Lasten ja vanhusten osalla kävely ja pyöräliikenne mahdollistavat tasa-arvoisen ja omaehtoisen liikkumisen vapauden. Vanhusten omin voimin tapahtuva liikkuminen on tärkeää arvokkaan vanhuuden, mutta myös kuntatalouden näkökulmasta. Lapsuudessa omaksutut kestävätkä liikkumistavat vaikuttavat pitkään.
- Tampereen kaupunkiseutu haluaa profiloitua ilmastotyön edelläkävijänä. Tämä mahdollistaa paitsi ilmastonmuutoksen hillintää myös seudun pito- ja vetovoiman kehitystä. Nuorten elämänarvoissa kestävyys on korkealla. Tampereen kaupungin asukkaista joka neljäs on opiskelija, joiden toivotaan pysyvän seudulla.
- Päästövähennystavoitteet kuten muutkin yhteiskunnalliset, yhteistä hyvää kuvaavat tavoitteet koskevat koko seutua ja sen kuntia, asukkaita ja elinkeinoja. Tavoitteiden saavuttamisessa tarvitaan monipuolista keinovalikoimaa ja laaja-alaisia toimia, joita edistetään tavoitteellisesti ja systemaattisesti. Tässä kehittämisohjelmassa on toimenpiteiden edistämistä vastuutettu julkisen sektorin toimijoille. Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen kuitenkin edellyttää kaikkien osallistumista rakentamaan yhteistyöhön.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2.0 myötä kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaalin ja merkityksen toivotaan kirkastuvan, tarpeettoman vastakkainasettelun vähentyvän ja määrätietoisuuden kulkutapojen kehittämiseen keskeisenä osana seudun tulevaisuuden rakentamista lisääntyvän.