

# TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

## LJ-analyysi:

## Kävely ja pyöräliikenne osana liikennejärjestelmää

Analyysiverkosto 20.3.2024



# **Kävely ja pyöräliikenne osana liikennejärjestelmää**

## **Sisällysluettelo**

**Nykytilanne**

**Nykyiset puutteet ja kehittämistarpeet**

**Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tilanne**

**Kävellen ja pyörällä liikkumisen hyödyt**

**Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen vaatii resursseja**

**Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali**

# Nykytilanne

## Kulikutapaosuudet

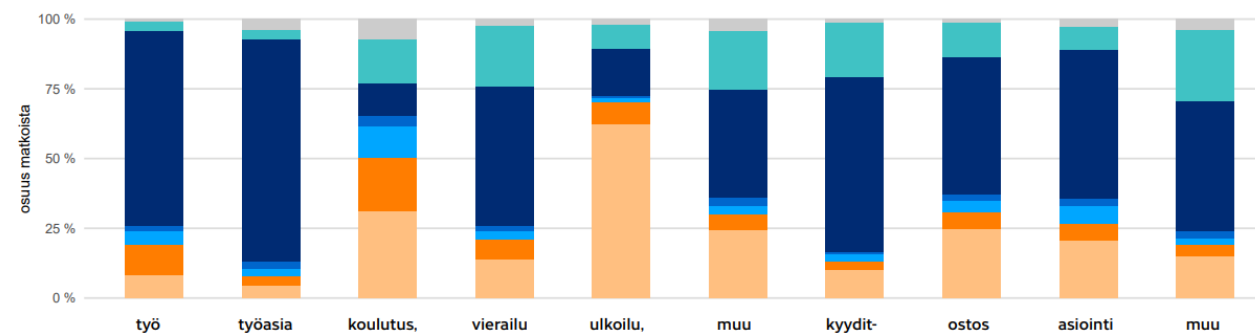
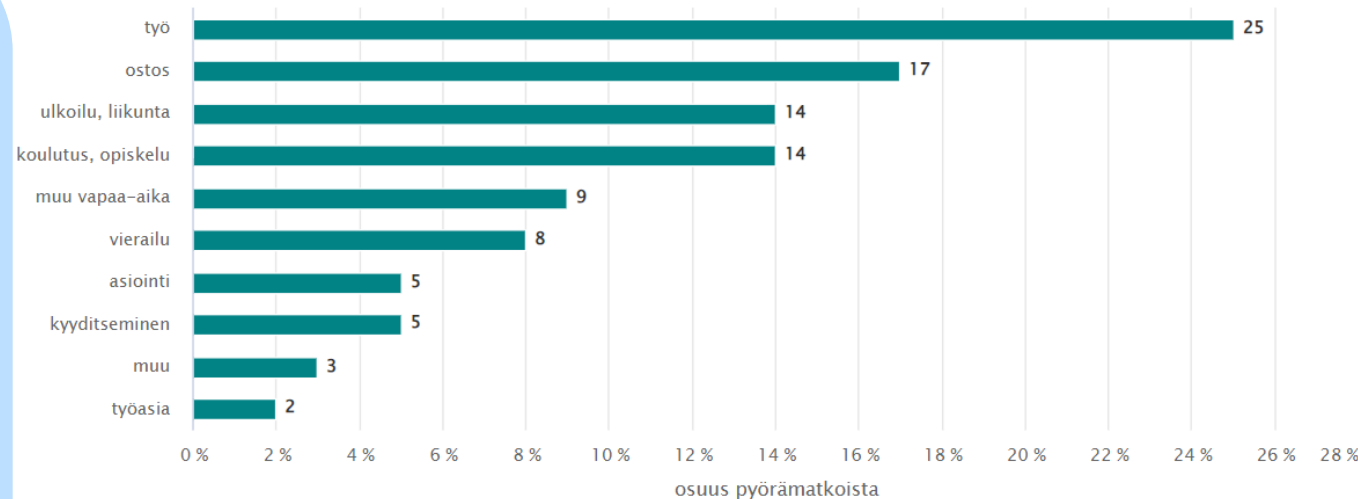
- Kävely 22%, Suurin Helsingin (30%) ja Tampereen (26%) seuduilla
  - yleisintä tiiviillä kaupunkialueilla - erityisesti keskustoissa ja niiden ympäristössä, missä tiivis rakenne ja etäisyydet lyhyitä
- Pyöräliikenteen osuus 9%. Suurin Oulun seudulla (18%), Joensuussa ja Jyväskylässä (12%)
  - Pyöräliikenne yleisintä keskustojen reunavyöhykkeillä ja alakeskuksissa, missä maankäyttö tiiviimpää ja etäisyydet melko lyhyitä.
- Pyöräliikenteen mahdollisuudet eivät rajoitu vain suurimpiin kaupunkeihin ja tiiville alueille.
  - Esim. Oulussa ja Joensuussa maankäyttö melko hajanaista, mutta kulikutapaosuus suuri. Hajautuneessa rakenteessa infra ja kunnossapito korostuvat.

## Matkojen tarkoitukset

- Kävellen erityisesti ulkoiluun ja liikuntaan, ostoksiin ja muuhun asiointiin liittyviä matkoja.
- Kävely yleisin kulkumuoto koulutukseen ja opiskeluun liittyvillä matkoilla
- Neljäsosa kaikista ostosmatkoista tehdään kävellen
- Pyörällä tehdään erityisesti työ-, ostos-, ulkoilu- ja liikunta sekä opiskelu- ja koulumatkoja. **Työmatkojen osuus kasvanut vuodesta 2016**, samanaikaisesti vapaa-aikaan liittyvien matkojen osuus pienentynyt.
- Joukkoliikennematkoista vain noin 3% sellaisia, joilla käytetään pyörää matkan jommassakummassa päässä.**

## Pyörämatkojen tarkoitukset

HLT 2021



	työ	työasia	koulutus, opiskelu	vierailu	ulkoilu, liikunta	muu vapaa-aika	kyyditseminen	ostos	asiointi	muu
muu	1 %	4 %	7 %	2 %	2 %	4 %	2 %	2 %	3 %	4 %
henkilöauto, matkustaja	3 %	3 %	16 %	22 %	9 %	21 %	19 %	12 %	9 %	26 %
henkilöauto, kuljettaja	70 %	80 %	12 %	50 %	17 %	39 %	63 %	49 %	53 %	46 %
raide	2 %	2 %	4 %	2 %	1 %	3 %	1 %	2 %	3 %	2 %
bussi	5 %	3 %	11 %	3 %	1 %	3 %	3 %	4 %	6 %	3 %
pyöräliikenne	11 %	4 %	19 %	7 %	8 %	6 %	3 %	6 %	6 %	4 %
jalankulku	8 %	4 %	31 %	14 %	62 %	24 %	10 %	25 %	21 %	15 %

Kuva 39. Kulikutapojen osuudet eri matkaryhmien matkoista.

# Nykytilanne

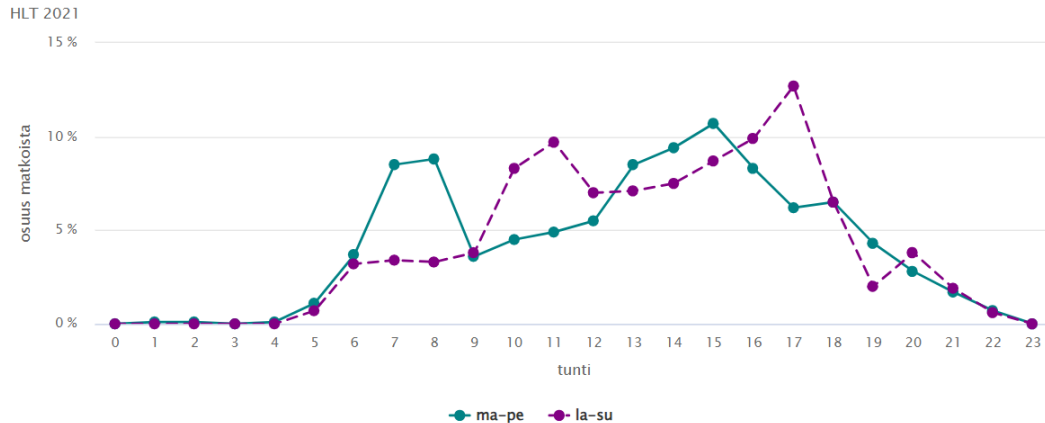
## ▶ Matkojen pituudet

- ▶ Yleisesti Suomessa kaikilla kulkumuodoilla tehdyt matkat ovat suurelta osin lyhyitä, **kaikista 2021 tehdyistä matkoista 54% alle 5 km mittaisia**
- ▶ **Kävellen tehdyt matkat pääosin alle 10 km pitkiä**, yleisintä alle 5 km (93%) ja erityisesti alle 1 km (52%) matkoilla
- ▶ **Pyörällä tehdyt matkat pääosin alle 20 km**, yleisintä alle 10 km (94%)
- ▶ Pyörämatkojen keskipituudet kasvaneet vuodesta 2016 kaikissa matkaryhmissä.

## ▶ Vaihtelu

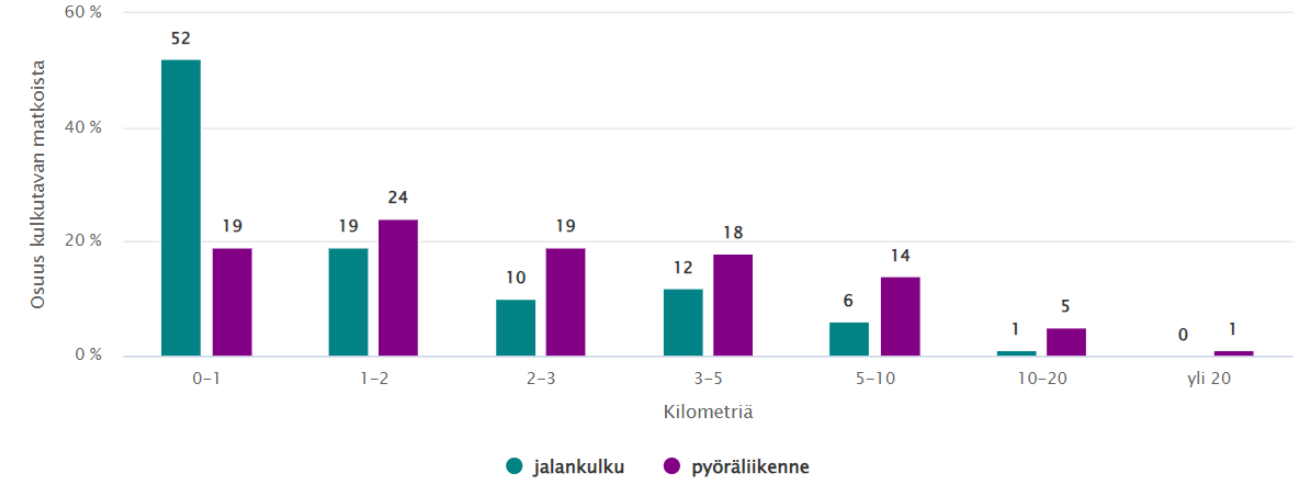
- ▶ Pyöräliikenteen kausivaihtelu on suurta: joulukuussa pyöräilläen selvästi muita kuukausia vähemmän. Huhti-marraskuun jaksolla vaihtelu kuitenkin melko vähäistä.

Pyöräliikenteen tuntivaihtelu



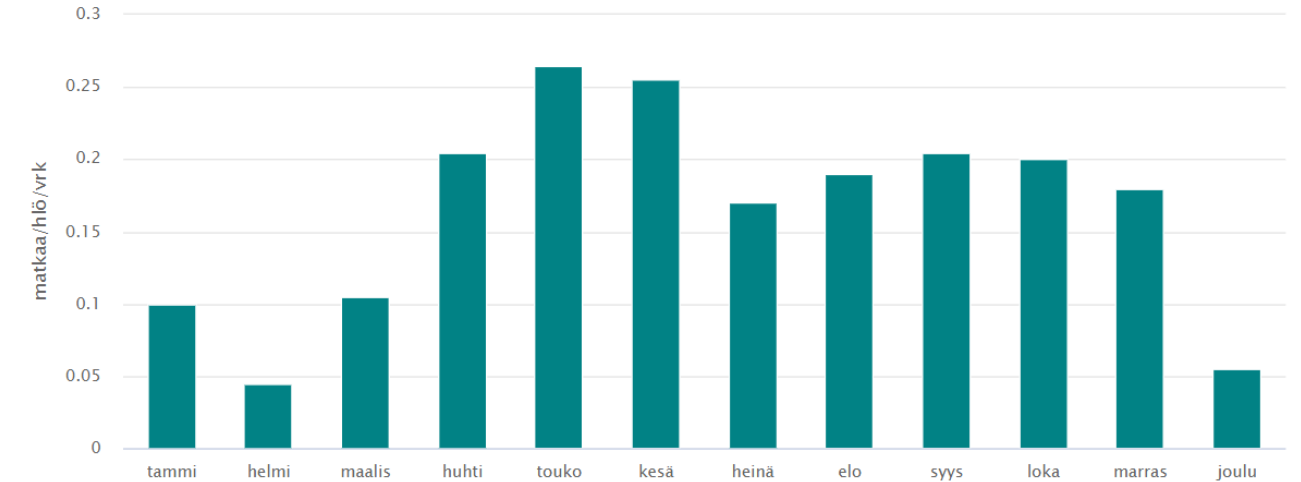
Jalankulun ja pyöräliikenteen pituusjakaumat kotimaassa

HLT 2021



Pyöräliikenteen kausivaihtelu

HLT 2021



# Nykyiset puutteet ja kehittämistarpeet

- ▶ Yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää on kehitetty vahvasti autolla liikkumiseen tukeutuen ja kestävän liikkumisen olosuhteiden huomiointi ollut vähäisempää.
- ▶ Kävelyä ja pyöräliikennettä ei ole nähty riittävästi osana liikennejärjestelmää, mikä on johtanut liikenneturvallisuuden ja liikennejärjestelmän tehokkuuden näkökulmasta epäoptimaalisiin ratkaisuihin.
- ▶ Edelleen osin ongelmana, että kävely ja pyöräliikenne mielletään enemmän liikunnaksi kuin liikenteeksi. Kuitenkin erityisesti kaupunkiseuduilla alettu tunnistaa aiempaa paremmin keskeisinä liikennejärjestelmän osina mm. ohjaavien suunnitelmien yhteydessä.
- ▶ **Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden laaja kehittäminen ja priorisointi on olennainen työkalu turvallisen, toimivan ja tehokkaan liikennejärjestelmän rakentamisessa.**

# Nykyiset puutteet ja kehittämistarpeet

## Yhdyskuntarakenne

- Pitkät etäisyydet vähentävät kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta
- Palveluverkon tiivistäminen ja palveluiden keskittäminen isoihin yksiköihin yleensä heikentää kävelyn ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta ja kaventaa ihmisten mahdollisuuksia saavuttaa palvelut → tulisi kiinnittää huomiota liikenteellisiin vaikutuksiin

## Infrastruktuuri

- Laajasti puutteita nykyisin
- Pyrittävä toteuttamaan kattavia ja saumattomia verkostoja
- Huomio risteysalueisiin!
- Moottoriajoneuvoliikenteen verkkohierarkian kehittäminen tärkeää
- LJ-suunnittelussa tulisi huolehtia eri kulkumuotojen verkkojen yhteensovittamisesta ja priorisoida eri kulkumuotoja verkon eri osissa
- Pyöräpysäköinti kuntoon

## Kunnossapito

- Monin paikoin puutteellista erityisesti talvella
- Liikkujien kyettävä luottamaan liikennejärjestelmän toimivuuteen ympäri vuoden
- Yhteiskunnalle todella kallista (menetetyt hyödyt ja heikentynyt turvallisuus), jos kunnossapidon taso ohjaa vaihtamaan kulkutapaa
- Kunnossapidon toimintamallien ja menetelmien kehittämiseen tarvitaan houkuttimia

## Seuranta

- Seurantatietoa nykyisin melko vähän ja seurannan suunnitelmallisuus vähäistä
- Päätösten tulee perustua tietoon → tietoa oltava saatavilla
- Suunnitelmallisuutta liikkujamäärien seurantaan ja ennen kaikkea tiedon hyödyntämiseen
- Huomio myös infraomaisuuden hallintaan: mitä omistamme, missä kunnossa se on ja miten sitä pitäisi kehittää

# Linkki Kunnossapito kuntoon - raporttiin



## KUNNOSSAPITO KUNTOON!

Pyöräväylien ympärivuotisen käytön turvallisuuden edistäminen suomalaisissa kaupungeissa

Pyöräilykuntien verkoston julkaisu 2024:1



# Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen tilanne

## Tuki

- Kansalaiset suhtautuvat myönteisesti kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen
- Esimerkiksi Helsingin ja Turun pyöräilybarometriin mukaan yli 90% kannattaa edistämistä

## Suunnitelmallisuus

- Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen aiempaa suunnitelmallisempaa
- Suunnitelmien periaatteita ja toimenpiteitä tulisi viedä entistä voimakkaammin käytäntöön
- Tulisi kiinnittää erityistä huomiota eri kulkumuotojen suunnitelmien yhteensovittamiseen

## Toteutus

- Suunnitelmallisuus alkaa näkyä myös olosuhteiden määrätietoisempänä kehittämisenä
- Olosuhteiden kehittymistä saatu vauhditettua myös valtionavustusten turvin
- Tuore suunnitteluohjeistus ja avustuksen kriteerit ohjaavat laatua
- Resursseja toteutukseen tarvitaan lisää



# Yhteiskuntataloudellisia hyötyjä

## Kävelystä ja pyöräliikenteestä

### Terveys, hyvinvointi ja fyysinen toimintakyky

- Fyysisen aktiivisuuden puute on yksi merkittävimmistä terveyttä vaarantavista tekijöistä
- **Liikkumattomuuden kustannukset Suomessa yli 3 Mrd euroa vuodessa** (mm. terveydenhuollon menot, tuottavuuden lasku, työkyvyttömyys, ennenaikaiset kuolemat)
- Kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämisen 20 prosentilla arvioitu tuottavan **4,4 Mrd euron terveyshyödyt** 2012-2020
- Työikäisen liikuntasuosituksen reippaan liikunnan osuus (2,5h/viikko) täyttyisi jo reilun 20 min päivittäisellä kävelyllä tai pyöräilyllä

### Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus

- Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen parantaa liikennejärjestelmän **toimivuutta ja toimintavarmuutta** erilaisissa tilanteissa
- **Liikenteen aikahyödyt** - hyötyjä sekä aktiivisesti liikkuvalla että muita kulkumuotoja käyttäville ja kuljetuksille (mm. ruuhkautumisen vähentyminen, pysäköinti, joukkoliikenteen saavutettavuus ja sujuvuus)
- **Liikenneturvallisuus** - huolehdittava että kestävä liikunnan hyötyjä ei "syödä" heikolla turvallisuustasolla nyt tai tulevaisuudessa, mikä vaatii myös olosuhteiden (infran ja kunnossapidon) kehittämistä. Infran kehittämistarpeita lisäävät myös uudet tavat liikkua.

### Energia ja ympäristö

- Kävely ja pyöräliikenne käytännössä **päästöttömiä** (ilmansaasteet, pienhiukkaset) ja **meluttomia** kulkumuotoja
- Kävely ja pyöräliikenne ovat **resurssi-/energiatehokkaimpia kulkumuotoja** (kulkuvälineen valmistus ja käyttö, ml. infraan kohdistuva kulutus)
- Kävely ja pyöräliikenne **hyvin tilatehokkaita** kulkumuotoja, mikä antaa mahdollisuuksia rajallisen kaupunkitilan hyödyntämiseen mm. viihtyisyyden parantamiseksi tai yleisemmin maankäytön kehittämisen tarpeisiin

- **Liikennejärjestelmän tasapaino ja liikkumisen tasa-arvo:** Arjen kohteet saavutettavissa riippumatta väestöryhmästä, iästä, sukupuolesta, liikuntakyvystä, taloudellisesta asemasta jne.

Kaupunki | Lakot

# Huomattavia ruuhkia myös iltapäivällä Helsingissä – HS listasi lakon seuraukset

Osa Helsingin pääväylistä täyttyi autojonoista lakkopäivänä. Ruuhkia syntyi aamulla sekä iltapäivällä.

**Sami Takala HS, Katri Kallionpää HS, Anne Kantola HS**

14.12.2023 6:07 | Päivitetty 14.12.2023 16:42



Mannerheimintie ruuhkautui iltapäivällä torstaina, kun ihmiset suuntasivat keskustasta pois päin.  
KUVA: SAMI TAKALA HS



Mannerheimintien liikennoruuhkaa keskusta-alueella iltapäivällä torstaina. KUVA: KAISU MOILANEN HS

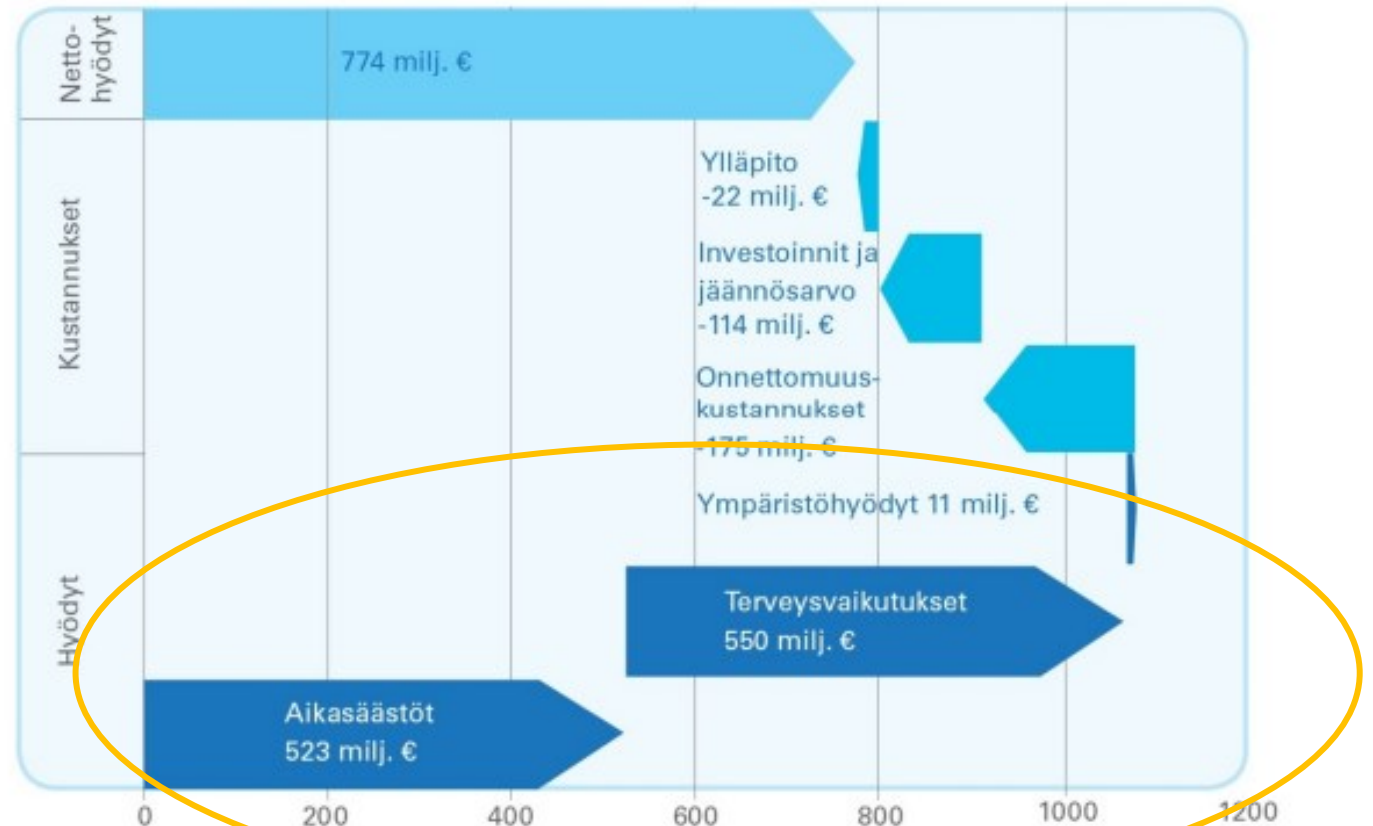
# Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt

- Hyötyjen rahallista arvoa ei ole Suomessa vielä arvioitu laajemmin, mutta Helsingissä on tehty v. 2014 selvitys pyöräliikenteen hyödyistä. Sen perusteella pyöräliikenteen investointien hyöty-kustannussuhde on luokkaa 7,8 (loistava). Lisäksi selvitys avaa eri hyötykomponenttien keskinäisiä suuruusluokkia.



Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä (2014)

20 MILJOONAN EURON INVESTOINTIOHJELMA



# Hyötyjen saavuttaminen vaatii resursseja

MAL-seutujen pyöräliikenteen tavoiteverkosta 92% vaatii täydennyksiä tai laadun parantamista (pääverkolla 85%)

Ilman olosuhteiden kehittämistä, vaarana on menettää merkittävä osa saavutetuista hyödyistä (turvallisuus)

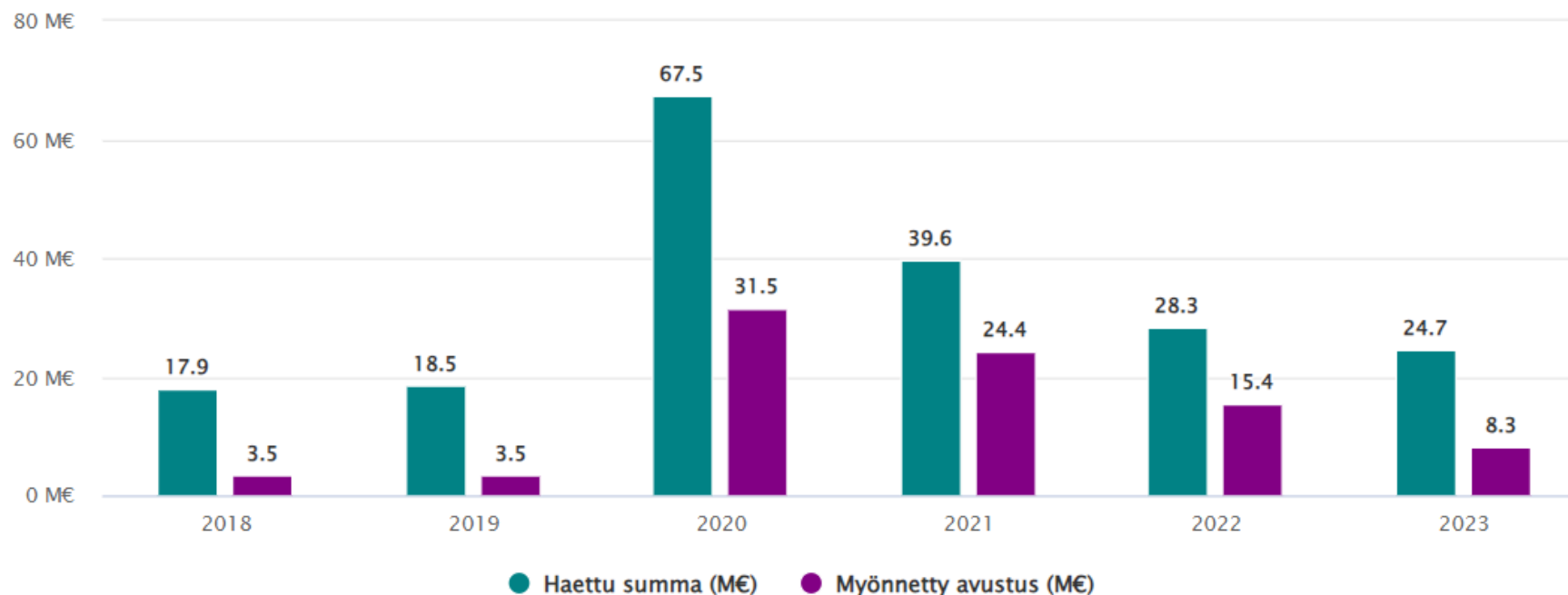
Pelkästään uudet liikkumismuodot haastavat infraa aivan uudella tavalla (esim. sähköpotkulaudat) - turvallisuus

Jos hyödyt halutaan maksimoida, tarvitaan merkittävää rahoitusta käpyolosuhteita kehittäviin hankkeisiin niin valtion kuin kuntien vastuulla olevalla verkolla.

Olennaista riittävä rahoitustaso sekä sen ennakoitavuus.

## Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma

Haetut ja myönnetyt avustukset 2018–2023



# Kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali

## Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT)

**54%**

kaikista Suomessa tehdyistä matkoista alle 5 km mittaisia

**43 %**

alle 5 km matkoista 43% tehtiin henkilöautolla

**2 800 000**

päivittäistä alle 5 km automatkaa

**40%**

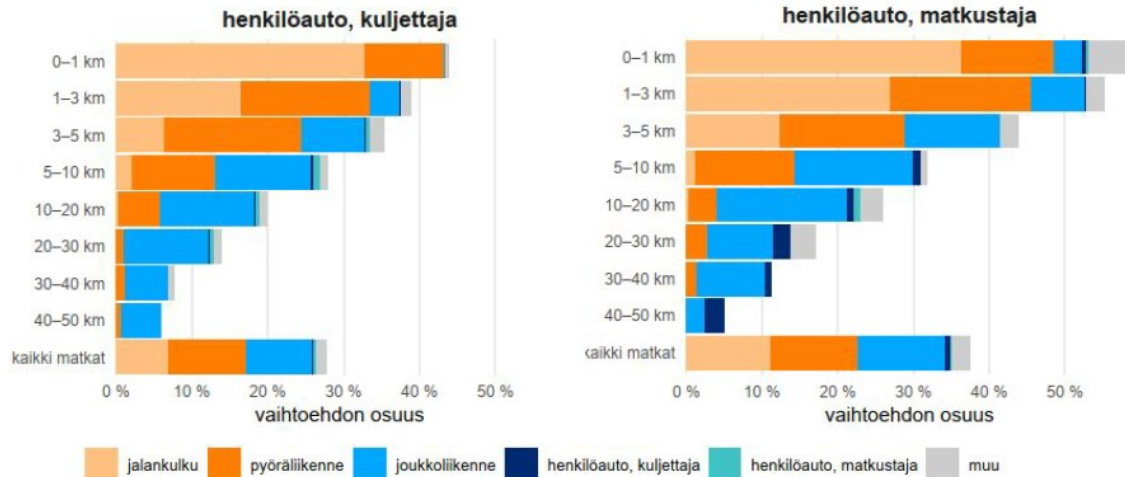
kaikista automatkoista alle 5 km

**60%**

kaikista automatkoista alle 10 km

**Liikennejärjestelmän tehostamisen potentiaali kävelyn ja pyöräliikenteen roolia kasvattamalla on valtavan suuri**

Vaihtoehtoiset kulkutavat matkan pituuden mukaan (2021)



- Henkilöliikennetutkimuksen vastaajatkin ovat laajasti tunnistaneeet kestävät liikkumismuodot vaihtoehdoiksi auton käytölle.
- 40% alle 5 kilometrin automatkoista (= **1,1 miljoonaa päivittäistä matkaa**) on jo nyt tunnistettu olevan korvattavissa kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä

# Muista ainakin nämä

## Kävely

- Liittyy kaikkiin matkoihin
- Yleisin kulkumuoto koulu/opiskelumatkoilla
- Neljäsosa ostosmatkoista tehdään kävellen

## Pyörällä

- Suurin osa pyörämatkoista työmatkoja (25%)
- Lisäksi erityisesti ostos- (17%), opiskelu- ja koulumatkoja (14%) sekä ulkoiluun ja liikuntaan liittyviä matkoja (14%).

## Kävelyn ja pyöräliikenteen hyödyt mittavia

- Yhteiskuntataloudellisia hyötyjä: terveys ja hyvinvointi, liikennejärjestelmä, ympäristö
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittyminen parantaa liikennejärjestelmän tasa-arvoisuutta
- Pyöräliikenteen hankkeiden h/k-suhde Hgin tarkastelussa 7,8 eli erinomainen

## Potentiaali valtavaa

- Matkat koko maassa pääosin lyhyitä: 54% alle 5km
- Lyhyitä matkoja paljon henkilöautolla: henkilöauton kulkutapaosuus lähes 50% jo 1-2 km matkoilla, alle 5 km henkilöautomatkoja päivittäin 2,8 miljoonaa
- Iso osa (1,1 miljoonaa päivittäistä matkaa) lyhyistä automatkoista korvattavissa kestävästi tutkimuksen vastaajienkin mukaan



<https://tieto.trafficom.fi/fi/tilastot/kavely-ja-pyoraliikenne-osana-liikennejarjestelmaa>

# Kiitos!

Kysymyksiä, kommentteja?

# TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Antti Rahiala  
erityisasiantuntija

Kestävä liikenne ja liikkuminen -palvelukokonaisuus  
Liikennejärjestelmäpalvelut-osaamisalue  
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

antti.rahiala@traficom.fi  
029 5345 383