



Liikkumisen ohjauksen nykytila ja kehittämistarpeet Helsingin seudun kunnissa

2024

Tiivistelmä



Työssä kartoitettiin liikkumisen ohjauksen nykytilaa ja kehittämistarpeita Helsingin seudun kunnissa, sekä tarpeita ja toiveita liittyen seudullisen yhteistyön kehittämiseen tulevaisuudessa. Työn tulokset muodostuivat asiantuntijatyönä yhteistyössä kuntien ja sidosryhmien edustajien kanssa. Työ pohjautuu MAL 2023 -suunnitelmaan ja tavoitteet liittyvät keskeisesti muun muassa kuntien ilmastotavoitteisiin sekä hallituskauden tavoitteeseen lisätä arkiliikkumista.

Seudun kuntien liikkumisen ohjauksen **nykytilaa, kehittämistarpeita sekä toiveita liittyen seudulliseen yhteistyöhön** kartoitettiin haastattelemalla edustajia seudun viidestätoista kunnasta. Haastattelujen tuloksia (Luku 2) on esitetty suurten ja pienten kuntien osalta erikseen, sillä liikkumisen ohjaukseen käytettävissä olevat resurssit ovat pienissä kunnissa tyypillisesti huomattavasti vähäisemmät.

Liikkumisen ohjauksen **toimintaympäristöä yleisesti** kartoitettiin haastattelemalla edustajia Uudenmaan ELY-keskuksesta, Traficomista ja Helsingin seudun liikenteeltä (HSL) (Luku 3). Lisäksi työssä kartoitettiin **nykyisiltä seudullisen liikkumisen ohjauksen toimijoilta** Varsinais-Suomesta (Valonia) ja Oulun seudulta (Oulun kaupunki) hyväksi todettuja käytäntöjä seudulliseen liikkumisen ohjaukseen (Luku 4).

Lokakuussa 2024 työssä järjestettiin työpaja, jonka tavoitteena oli ideoida seudullista liikkumisen ohjauksen toimintamallia ja yhteistyötä yhdessä kunnan ja sidosryhmien edustajien kanssa. Haastatteluissa ja työpajassa saatujen näkemysten perustella työn lopuksi laadittiin **kehittämisuunnitelma** seudullisen liikkumisen ohjauksen työn käynnistämiseksi Helsingin seudulla (Luku 5). Kehittämissuunnitelma ohjaa seudullisen liikkumisen ohjauksen yhteistyön käynnistämistä ja kehittämisohjelman laadintaa sekä sisältää **ehdotuksen seudullisen liikkumisen ohjauksen mallista**. Lisäksi kehittämissuunnitelmaan koottiin työpajassa esiin nousseita liikkumisen ohjauksen **toimenpiteitä**, joita voidaan edistää jatkossa seudullisessa yhteistyössä.

Haastatteluissa ja työpajassa nousi esiin tarve seudulliselle liikkumisen ohjauksen materiaalipaketille, jota kunnat voivat hyödyntää viestinnässään ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden suunnittelussa. Materiaalipaketin sisältöä luonnosteltiin tässä työssä, ja **materiaalipankin aihio** on työn liitteenä.

Alkusanat



Työn tavoitteena oli kartoittaa liikkumisen ohjauksen nykytilaa ja selvittää yhteistyömahdollisuuksia Helsingin seudulla. Työn aikana haastateltiin seudun viidentoista kunnan, Traficomin, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) edustajia. Seudullisesta liikkumisen ohjauksesta saatiin kokemuksia haastatteleamalla toimijoita Varsinais-Suomesta (Valonia) ja Oulun seudulta.

Syksyllä 2024 järjestettyyn työpajaan osallistui edustajia seudun seitsemästä kunnasta, HSL:n edustajia, KUUMA-seutu liikelaitos, Helsingin seudun pyöräilijät ry ja Etelä-Suomen Liikunta ja Urheilu ry (ESLU). Kutsuttuja olivat lisäksi hyvinvointialueiden edustajat, Liikenneturva, Helsingin jalankulkijat, Pyöräilykuntien verkosto, Suomi Liikkeelle -ohjelma, UKK-instituutti, ja Helsingin seudun matkailusäätiö.

Työn laatimista on ohjannut ohjausryhmä, joka kokoontui työn aikana neljä kertaa. Ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Riikka Aaltonen, pj.	HSL
Mette Granberg	HSL
Riikka Jääskeläinen	HSL
Anna Ruskovaara	HSL
Karri Hellén	HSL
Samuli Mäkinen	HSL

Kirsikka Nevalainen
Salla Jäntti
Pauliina Kuronen
Suvi Rytkönen
Helena Suomela
Laura Kilpeläinen
Elina Lämsä
Henrik Helenius
Virpi Ansio
Herkko Jokela

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Vihdin kunta
Mäntsälän kunta / KUUMA-seutu
KUUMA-seutu
Traficom
Uudenmaan ELY-keskus

Työn konsulttina toimi Sitowise Oy, missä työhön osallistuivat Kaisuliina Vihanti, Milla Talja, Miro Mujunen, Venla Salomaa, Marko Sartela ja Anu Castrén. Työ alkoi toukokuussa 2024 ja valmistui tammikuussa 2025. Työ on saanut liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

Helsingissä helmikuussa 2025

HSL

Sisältö



Tiivistelmä

Alkusanat

Sivu

1. Työn tausta ja tavoitteet	5
2. Liikkumisen ohjaus Helsingin seudun kunnissa	12
3. Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus	41
4. Esimerkkejä seudullisen liikkumisen ohjauksen toimintamalleista	47
5. Kehittämissuunnitelma	52
6. Johtopäätökset	60

LIITE

Seudullisen liikkumisen ohjauksen materiaalipaketin aihio

1. Työn tausta ja tavoitteet

Työn tavoite ja tausta



- Työn tavoitteena oli selvittää Helsingin seudun kuntien liikkumisen ohjauksen nykytilaa, kehittämistarpeita ja kehityssuuntia.
- Työssä kartoitettiin, minkälaisia toimenpiteitä ja hankkeita kunnissa on jo toteutettu ja mitä on suunniteltu tulevaisuuteen.
- Työssä selvitettiin erityisesti millaisia tarpeita kunnilla on liikkumisen ohjauksen suhteen seudullisella tasolla sekä seudullisen liikkumisen ohjauksen järjestämistapoja ja HSL:n mahdollista roolia seudullisen liikkumisen ohjauksen koordinoivana tahona.
- Lopputuloksena valmistui kehittämissuunnitelma seudullisessa liikkumisen ohjauksessa tehtävän yhteistyön lisäämiseksi Helsingin seudulla.
- Liikkumisen ohjauksen hankkeilla voidaan vaikuttaa tavoitteisiin muun muassa vähentämällä henkilöautolla tehtyjen matkojen osuutta ja lisäämällä kävelen, pyörällä, joukkoliikenteellä ja muilla kestäväillä kulkumuodoilla tehtävää liikkumista.

- Hanke edistää varautumista merkittävään Euroopan komission asetusehdotukseen, jonka mukaan kaupunkisilmukohtien tulisi vuoteen 2027 mennessä täyttää vuorovaikutusta korostavien kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) vaatimukset.
- Työssä kartoitettavien nykytilan, kehittämistarpeiden ja -mahdollisuuksien, toimintamallien ja toimintasuositusten perusteella liikkumisen ohjausta Helsingin seudulla voidaan kehittää entistä kestävämpään ja vaikuttavampaan suuntaan tiivistyvän seudullisen yhteistyön ja vuorovaikutuksellisuuden kautta.

Työn taustalla vaikuttavat muun muassa:

- Kuntien ilmastotavoitteet
- Tavoite lisätä arkiliikkumista
- Liikenneturvallisuuden nollavisio
- Tavoite lisätä hanketoiminnan tehokkuutta. Traficomin Liikkumisen ohjauksen ja liikenneturvallisuuden valtionavustusten vaikuttavuus selvitys (2023):
”Kuntahankkeiden seudullinen koordinointi – eri hankehakemusten välillä sekä myös kunnan ja muun seudulla tehtävän toiminnan välillä – lisäisi hanketoiminnan tehokkuutta.”

Käsitteitä



Liikkumisen ohjauksen käsitteitä:

Tarkoituksena on lisätä jo olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman hyödyllistä ja viisasta käyttöä.

– Valonia

*Liikkumisen ohjaus on käsite, joka edistää kestävästä liikkumisesta ja hallitsee autoliikenteen kysyntää **muuttamalla matkustajien asenteita ja käyttäytymistä**. ... Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet **eivät välttämättä vaadi suuria taloudellisia investointeja ja voivat olla hyötysuhteeltaan erittäin tehokkaita**.*

– EPOMM (European Platform on Mobility Management)

*Liikkumisen ohjaus on viisaan liikkumisen edistämistä muun muassa **neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä**. Tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista sekä kasvattaa joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden sekä kävelyn ja pyöräilyn suosiota.*

– Traficom

Viestinnän ja markkinoinnin käsitteitä:

Erilaiset viestinnän ja markkinoinnin tehtävät ja kampanjat ovat tyypillisiä liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Alla olevassa taulukossa on avattu viestinnän ja markkinoinnin käsitteitä ja eroja näiden välillä.

Markkinointi	Viestintä
• Tähtää maaliviivalle huomion kääntämillä kampanjoilla, jotka soluttautuvat kohdeyleisön sydämiin tunteen ja tarinallisuuden avulla. • Yrittää saada vastaanottajan innostumaan jostakin asiasta. • Pyrkii herättämään tunteita ja luomaan kuluttajassa positiivisia mielikuvia. • Tavoitteena on saada vastaanottaja toimimaan viestin lähettäjän toivomalla tavalla.	• Rakentaa luottamusta painottamalla faktoja, vuorovaikutusta ja suhteiden vahvistamista. • Pyrkii olemaan luotettavaa ja ainakin näennäisen puolueetonta. • Asiallisempaa, neutraalimpaa ja faktapohjaisempaa. • Tavoitteena on tiedottaa valittua kohderyhmää, kuten yhteisön henkilöstöä tai sidosryhmiä. • Toimintaa harjoittavat myös sellaiset organisaatiot, jotka eivät tee markkinointia.

Lähteet: <https://nkl.fi/erota-markkinointi-ja-viestinta/>
<https://mbe.fi/blogi/mita-eroa-on-viestinnalla-ja-markkinoinnilla/>
<https://www.valve.fi/fi/blogi/markkinointi-ja-viestinta-juoksevat-omia-polkujaan-mutta-kohtaavat-maaliviivalla>

Liikkumisen ohjauksen taustaa



- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom edistää ja tukee liikkumisen ohjausta Suomessa muun muassa seuraavin toimenpitein:
 - Liikkumisen ohjauksen valtionavustus
 - Kestävän ja turvallisen liikkumisen uutiskirje (2 krt vuodessa)
 - Vuosittain webinaari, jossa esitellään liikkumisen ohjauksen hankkeiden tuloksia
 - Liikkujan viikon koordinointi
 - Viestii tehdyistä hankkeista ja niiden tuloksista muun muassa teemakoosteiden avulla.
- Kansainvälisesti liikkumisen ohjausta koordinoi EPOMM (the European Platform on Mobility Management). Tällä hetkellä Suomessa ei ole nimettyä kansallista yhteyspistettä ja vastuuhenkilöä EPOMMissa.
- Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksista säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), valtionavustuslaissa (688/2001) sekä liikenteen palvelujen valtionavustuksista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (509/2018, 111/2021). Määrärahat liikkumisen ohjauksen valtionrahoitukseen osoitetaan valtion talousarviossa, jossa myös määrätään rahojen käyttötarkoituksesta.

Liikkumisen ohjaus MAL 2023:ssa

(Maankäytön, Asumisen ja Liikenteen suunnitelma)



"Kunnat ja valtio edistävät kestävien kulkutapojen käyttöä liikkumisen ohjauksen keinoin. Seudun toimijat toteuttavat kestävän liikkumisen hankkeita sekä parantavat kestävän liikkumisen neuvontaa mm. uusille asukkaille."

—
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 –
visio ja
tavoitteet 2040:

Hiilineutraali



**Euroopan
kestävimmän
kasvava ja
ihmisläheisin
metropolialue**



Menestyvä



Hyvinvoiva

MAL-suunnitelman tavoitteena on turvata kasvavan seudun kestävyys ja toimivuus



Suunnitelman valmistelu

- tutkimuksia
- mallinnusta
- vuorovaikutusta
- vaikutusten arviointia
- osaselvityksiä, esim. kävelyn edistämishjelma



Suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, valmistuu 4 vuoden välein



Mukana Helsingin seudun 14 kuntaa ja kaikki kulkumuodot

MAL-sopimus
valtion ja kuntien kesken

TEN-T-asetuksen ja toimintaympäristön muutoksen vaikutus yleisesti liikkumisen ohjaukseen



- TEN-T-asetuksen artiklassa 40 määritetään kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat on laadittava ja seurantatiedot kerättävä vuoteen 2027 loppuun mennessä:
1. **Vuorovaikutuksen** merkitys kasvaa
 2. Liikkumisen ohjauksen rooli eri **kulkumuotojen integroimisessa** tärkeä, esim. liityntäpysäköinnistä tieto tarjottavaan matkaketjutietoon (ja tiedon saavutettavuus).
 3. **Esteettömyyden ja saavutettavuuden** merkitys kasvaa, liikennejärjestelmää ja palveluita kehitettävä niin, että kaikki käyttäjät huomioitu.
 4. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman **seurannasta odotetaan täytäntöönpanoasetusta vuonna 2025**, joka määrittää seurannan sisällön.
 - Seurannassa tullaan mahdollisesti keräämään tietoja **kestävyyteen, turvallisuuteen ja esteettömään saavutettavuuteen** (sustainability, safety and accessibility) liittyvien indikaattorien avulla.
 - Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat laaditaan kaupunkisolmukohtiin (toiminnallinen kaupunkiseutu, alue tarkentuu myöhemmin).

2. Liikkumisen ohjaus Helsingin seudun kunnissa

Kuntahaastattelujen tulokset

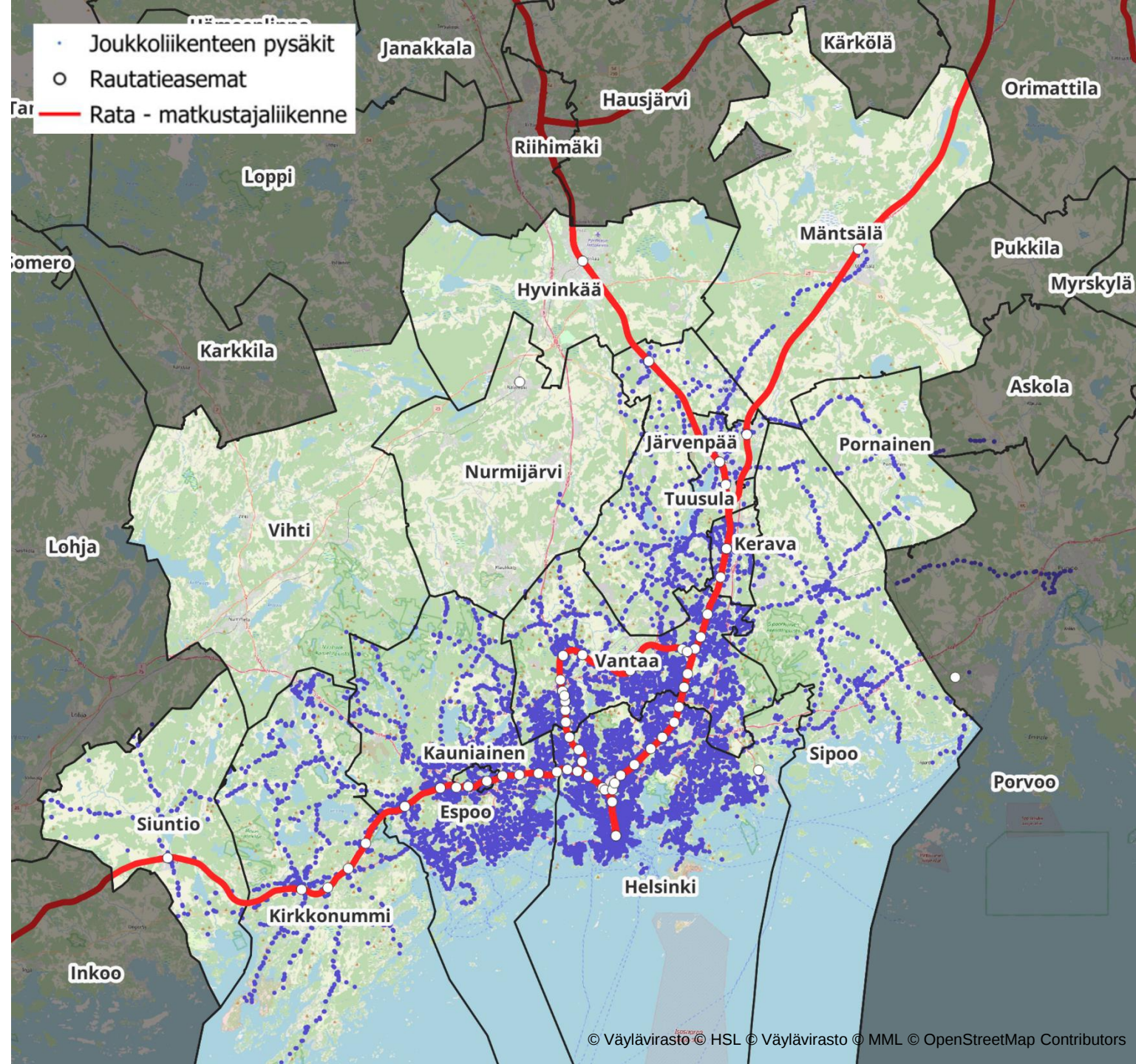
Helsingin seudun kunnat

Työssä haastateltiin kaikkien Helsingin seudun kuntien edustajia. Edellä esitetyt haastattelutulokset edustavat haastateltavien mielipiteitä ja näkemyksiä liikkumisen ohjauksesta kunnassa.

Haastatteluissa mukana olevia toimialoja olivat liikenne, ympäristö ja kestävä kehitys, yhdyskuntatekniikka, viestintä ja tiedotus, opetus, kaavoitus, elinkeinot sekä kulttuuri ja vapaa-aika.

Haastattelujen tulokset on esitetty osin suurten ja pienten kuntien osalta erikseen seuraavaa kuntajakoa käyttäen:

- **Suuret kunnat:** Helsinki, Vantaa, Espoo
- **Pienet kunnat:** Siuntio, Kirkkonummi, Vihti, Kauniainen, Hyvinkää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Järvenpää, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo



Liikkumisen ohjaukseen liittyvät valtionavustushankkeet Helsingin seudulla



- Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia on myönnetty vuosina 2015-2024 yhteensä 40 hankkeelle Helsingin seudulla. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustuksia oli myönnetty viidelle hankkeelle. Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustuksia, joissa liikkumisen ohjaus oli ollut jollain merkittävällä tavalla mukana, on myönnetty viidelle hankkeelle. Osa seudun kunnista on edistänyt näitä teemoja ilman valtionavustusta.
- Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksissa
 - teemoina muun muassa jalankulun, pyöräliikenteen tai potkulautailun edistäminen erilaisin keinoin ja erilaiset edistämishojelmat tai niiden osat.
 - kohderyhminä mm. kuntien tai yritysten henkilöstö, ikäihmiset, lapset/koululaiset, nuoret/opiskelijat, huoltajat.
- Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustushankkeissa liikkumisen ohjaus nousi merkittäväksi osa-alueeksi viestinnän ja vuorovaikutuksen osalta ja erityisesti koulumatkoihin liittyvissä hankkeissa.

Kunta	Liikkumisen ohjauksen valtionavustus, (2015–2024), kpl	Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishojelmien valtionavustus (2021–2024), kpl	Tieliikenteen turvallisuuden valtionavustus, liittyen liikkumisen ohjaukseen (2017–2024), kpl
Vantaa	7	2	
Espoo	6		
Helsinki	5		
Hyvinkää	4	1	1
Järvenpää	2		3
Sipoo	3		
Kirkkonummi	1		1
Tuusula	1		
Vihti		1	
HSL	8	1	
HOAS	1		
HSY	1		
HUS	1		

Ei yllä mainittuja valtionavustushankkeita:
 Pornainen, Kauniainen, Nurmijärvi, Kerava,
 Mäntsälä ja Siuntio

Lähde: <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietoa-traficomista/traficomin-myontamat-avustukset-ja-tuet?active=0&limit=20&offset=0>

Liikkujan viikko Helsingin seudulla



- Liikkujan viikkoon osallistui Mobility Week -sivuston mukaan kymmenen seudun kuntaa vuonna 2023.
- 12 kuntaa on ottanut osaa viikkoon ainakin kerran vuodesta 2002 lähtien.

Kunta	Osallistuminen Liikkujan viikolle (Mobility Week -sivuston mukaan) (2002–2024), osallistumisvuodet
Helsinki	19
Hyvinkää	15
Espoo	15
Vantaa	10
Järvenpää	8
Sipoo	7
Vihti	5
Nurmijärvi	4
Kerava	4
Kauniainen	3
Mäntsälä	2
Kirkkonummi	1
Tuusula	
Siuntio	
Pornainen	

Lähde: <https://mobilityweek.eu/participating-towns-and-cities/>

Haastattelukysymykset kunnille (1/2)



Liikkumisen ohjauksen nykytila kunnassa

- Miten määrittelet liikkumisen ohjauksen kunnassa, millaisia toimia siihen kuuluu?
- Onko liikkumisen ohjauksen työn pohjalla kunnassa laajempaa strategiaa tai olisiko hyvä olla? Liittykö liikkumisen ohjaus johonkin muuhun strategiaan (esim. kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, kunnan ilmastotavoite tai kestävän kehityksen tavoitteet)?
- Millaisia liikkumisen ohjauksen toimia kunnassa on toteutettu viimeisten vuosien aikana? Millaisia liikkumisen ohjauksen toimia kunnassa on suunnitteilla?
- Mitkä tahot/etkät osallistuvat liikkumisen ohjaukseen kunnassa?
- Miten eri kohderyhmät (mm. kieliryhmät, vammaisryhmät) ja tiedon saavutettavuus otetaan huomioon liikkumisen ohjauksen tehdessä?

- Onko kunta hakenut valtionavustusta Traficomilta liikkumisen ohjaukseen? Jos ei, niin miksi? Mikä voisi vaikuttaa siihen, että kunta mahdollisesti hakisi avustusta?
- Onko kunnassa kansainvälisiä yhteyksiä liikkumisen ohjaukseen liittyen?

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet kunnassa

- Millaiset liikkumisen ohjauksen hankkeet kunnassa ovat olleet mielestänne erityisen onnistuneita?
- Minkälaisia toimenpiteitä pidätte vaikuttavimpina? Onko toimenpiteiden vaikuttavuutta seurattu kunnassa?
- Millaiset liikkumisen ohjauksen toimenpiteet nähdään mielenkiintoisina kunnassa (mm. toteuttamisen helppous, vaikuttavuus)?
- Millaisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä kunta voi toteuttaa helposti itse?
- Mitkä ovat mielestäsi liikkumisen ohjauksen tulevaisuuden näkymät kunnassa? Mitä haasteita/mahdollisuuksia näette? Miten liikkumisen ohjauksen tulee jatkossa kehittyä?

Haastattelukysymykset kunnille (2/2)



Tarpeet ja toiveet seudulliselle yhteistyölle

- Onko kunnassa toteutettu kuntarajat ylittävää yhteistyötä liikkumisen ohjauksen toimenpiteissä?
- Näettekö tarvetta seudulliselle ohjaukselle ja yhteistyölle kunnan liikkumisen ohjaukseen liittyen? Millaisissa liikkumisen ohjauksen toimissa erityisesti näette olevan seudullisen yhteistyön potentiaalia?
- Kenen kanssa näette yhteistyön potentiaalisena?
- Miten seudullista yhteistyötä tulisi toteuttaa käytännössä? Miten kunnat saadaan saman pöydän ääreen jakamaan tietoa ja parhaita käytäntöjä?
- Mikä taho/tahot voisi mielestänne koordinoida seudullista liikkumisen ohjausta Helsingin seudulla?
- Mikä rooli HSL:llä voisi mielestänne olla seudullisessa liikkumisen ohjauksessa?

Haastattelujen tulosten yhteyteen on nostettu esiin lainauksia kuntien edustajien haastatteluista.

Viestintämateriaalipaketti

- Kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvää viestintä- ja opetusmateriaalia tarjoavat mm. Motiva, Liikkujan viikko (Mobility Week), Liikenneturva ja Fiksusti kouluun. Onko kunta hyödyntänyt edellä mainittujen tai jonkun muun tahon tarjoamaa valmista materiaalia?
- Onko kunnassa tarvetta lisäksi muulle valmiille viestintämateriaalille? Jos tarvetta on, minkä kohderyhmän kestävän liikkumisen kannustamiseen viestintämateriaalia tarvitaan (esim. kunnan oma tarve, materiaalipaketin tarjoaminen yrityksille)?

Muuta

- Onko liikkumisen ohjausta kytketty kunnassa muihin hankkeisiin, esimerkiksi tiedottamista kestävästä kulkutavoista infra- tai kiinteistöhankeiden valmistumisen yhteydessä?
- Millaista tietoa kaipaatte erilaisten liikkumisen ohjauksen toimien vaikuttavuudesta?
- Millaisia toiveita kunnalla on liityntäpysäköinnistä viestimiseen liittyen HSL:lle? Onko viestintää nykyisellään tarpeeksi?

Liikkumisen ohjauksen määritelmä kunnissa ja kytkeytyminen muihin strategioihin ja tavoitteisiin



- Liikkumisen ohjaus nähdään kunnissa laajempänä käsitteenä, jonka toimet liittyvät kestäväan liikkumisen edistämiseen kattaen kävelyn ja pyöräliikenteen sekä joukkoliikenteen edistämiseen.
- Erilaisten viestinnän ja markkinoinnin toimien sekä kampanjoiden lisäksi liikkumisen ohjauksen katsottiin kattavan usein myös fyysisen ympäristön kehittämisen, joka nähtiin edellytyksenä kannustaa kestävien kulkutapojen käyttämiseen kunnassa.
- Joissakin kunnissa myös liikuntaneuvonnan ja liikuntapalvelujen järjestämisen on katsottu olevan osa liikkumisen ohjausta, vaikka ne eivät kuulu perinteiseen liikkumisen ohjauksen määritelmään.
- **Suurissa kunnissa** liikkumisen ohjaus on osa laajempaa kaupunkistrategiaa. **Pienissä kunnissa** liikkumisen ohjaus on integroitu osaksi muita ohjelmia, kuten kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmia, kestäväan kehityksen tavoitteita tai ilmastotavoitteita.
- Seudun kunnissa ei ole omia liikkumisen ohjauksen strategioita, mutta kunnat kokevat, että strategia olisi hyödyllinen. Se voisi tarjota selkeät puitteet toiminnan suunnittelulle, priorisoinnille ja resurssien kohdentamiselle.

Liikkumisen ohjaus kunnassa kattaa autoilun, kävelyn ja pyöräilyn hallinnan ja kehittämisen.

Liikkumisen ohjaus tarkoittaa lähinnä liikuntaneuvontaa, kampanjoita sekä yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa.

Erilaiset liikkumiseen ohjaavat ja kannustavat asiat, liikenneturvallisuustoimet ja väylien kunnossapito.

Liikkumisen ohjaus kunnassa tarkoittaa kestäväan liikkumisen edistämistä ja liikkumispalvelujen kehittämistä.

Mitä liikkumisen ohjauksen toimia suurilla kunnilla on?



1. **Kestävän työmatkaliikkumisen edistäminen**: erityisesti kunnan oman henkilöstön työmatkaliikkumisen sekä arki- ja hyötyliikkumisen edistäminen.
 2. **Kestävän liikkumisen viestintä ja ympäristökasvatus**: viestintä eri kohderyhmille, kouluvierailut, toiminnalliset työpajat ja webinaarit.
 3. **Yritysyhteistyö**: Tiedon jakaminen, yhdessä ideoiminen ja toimenpiteitä arvioivat kyselyt.
 4. **Kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen**: kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmat, viestintäsuunnitelmat, markkinointi sekä ympärivuotiseen pyöräilyyn kannustaminen.
 5. **Liikennesuunnittelu ja liikenneympäristön kehittäminen**: Rakentamisen yhteydessä tehdään kestäväää liikkumista edistävää viestintää. →
 6. **Markkinointi, viestintä ja neuvonta**: eri kohderyhmille, kuten kuntalaisille ja yrityksille, sekä myös kaupungin sisäisesti. Tavoitteena on vaikuttava liikkumisen ohjaus infran rakentamisen ohessa.
 7. **Pysäköintitoimet**: Kunnat ohjaavat liikkumista pysäköintimaksualueilla sekä tarjoamalla alennettuja pysäköintimaksuja sähkö- ja yhteiskäyttöautoille.
 8. **Kaupunkipyörät, pyörähuollot ja pyöräkurssit**: kaupunkipyöräjärjestelmät, opastus ympärivuotiseen pyörähuoltoon ja pyöräilykurssit.
- Toimenpiteitä tehdään monipuolisesti eri puolilla organisaatiota, mutta kokonaiskuvan, koordinaation sekä vastuukysymysten selkeyttäminen on tarpeen. Toimenpiteitä edistetään sekä organisaation sisällä että yhteistyössä ulkopuolisten sidosryhmien kanssa.

Tulevaisuuden suunnitelmat

Kunnat aikovat jatkaa kestävään liikkumisen edistämistä laajentamalla esimerkiksi sähköautoilun tukitoimia, kehittämällä uusia viestintästrategioita ja osallistumalla kansainvälisiin hankkeisiin. Lisäksi suunnitteilla on työsuhdepyöräetujen laajentaminen ja ilmastobudjetoinnin käyttöönotto.

Pyöräilykursseja ja työmatkaliikkumisen edistämistä yhteistyössä VTT:n kanssa, sekä pyöräilyn ja kävelyn edistämishjelmat.

Markkinointi, viestintä ja neuvonta eri kohderyhmille ja toimijoille: kuntalaiset, yritykset, mutta myös kaupungin sisäisesti ja infran rakentamisen ohessa.

Mitä liikkumisen ohjauksen toimia pienillä kunnilla on?



1. **Viestintä ja markkinointi**: Kunnat ovat toteuttaneet viestintää, kuten sosiaalisen median julkaisuja ja mainoksia, sekä hyödyntäneet liikenneturvallisuuksryhmien viestintää ja materiaaleja.
2. **Liikenneturvallisuuustoimet**: Liikenneturvallisuuksuunnitelmia ja muita toimenpiteitä, joilla pyritään tekemään liikkumisesta turvallisempaa.
3. **Kestävän liikkumisen ohjelmat, suunnitelmat ja kampanjat**: Osa kunnista on laatinut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmia sekä turvallisen ja kestävän liikkumisen suunnitelmia. Tähän liittyy myös osallistuminen teemaviikkoihin ja tapahtumien järjestäminen, kuten pyöräilyviikko ja Euroopan liikkujan viikko.
4. **Käyttäjien ohjaaminen joukkoliikenteeseen**: Kunnissa on pyritty lisäämään joukkoliikenteen käyttäjämääriä parantamalla joukkoliikenteen saavutettavuutta ja tiedottamistapoja.
5. **Liikkumispalveluiden kehittäminen**: Kunnissa on pyritty lisäämään joukkoliikenteen käyttäjämääriä parantamalla joukkoliikenteen saavutettavuutta ja tiedottamistapoja. Esimerkiksi kunnan joukkoliikenteen järjestämismallissa on ryhdytty kehittämään uusia tiedottamistapoja käyttäjien ohjaamiseksi tehokkaammin joukkoliikenteen pariin.
6. **Osallistuminen koulumatkojen liikkumisen ohjaukseen**
7. **Yhteistyö muiden toimijoiden kanssa**: Yhteistyötä tehdään organisaation sisäisesti, sekä osallistumalla esimerkiksi jatkuvaan liikenneturvallisuuksuustyöhön ja kansallisiin kampanjoihin.

Tulevaisuuden suunnitelmat

Pienissä kunnissa suunnitellaan erityisesti kävely- ja pyöräilyreittien parantamista, joukkoliikenteen kehittämistä ja kestävien liikkumiskäytäntöjen edistämistä. Monet pienet kunnat ovat myös kiinnostuneita osallistumaan valmiisiin kampanjoihin ja kehittämään yhteistyötä muiden kuntien kanssa.

Yhteistyö liikenneturvallisuuks- ja kestävän liikkumisen työryhmien kautta on olennainen osa toimintaa.

Liikennesuunnittelua, pyöräilybrändityötä, opastusta ja neuvontaa.

Mitkä tahot osallistuvat liikkumisen ohjaukseen kunnassa?



Kunnissa liikkumisen ohjaukseen osallistuu laaja joukko eri toimijoita ja tahoja, mikä heijastaa kunnallisen toiminnan monimutkaisuutta ja poikkihallinnollisuutta.

Osallistuvat tahot:

- Liikkumisen ohjaukseen osallistuu eri toimialoja ja yksiköitä, kuten **kaupunkisuunnittelu, liikennesuunnittelu, tekninen toimiala, ympäristötoimi, viestintäpalvelut, sivistystoimi, liikunta- ja hyvinvointipalvelut sekä paikallinen hallinto.**
- Lisäksi **kaupungin työntekijät eri tasoilla ja toimipisteissä** ovat mukana, usein ilman että he tiedostavat suoraan osallistuvansa liikkumisen ohjaukseen.
- Joissakin kunnissa mukana on myös kolmas sektori, **kuten paikalliset järjestöt ja yhdistykset**, jotka tukevat kunnallista toimintaa.

Kaikki toimialat ei tunnista tekevänsä liikkumisen ohjausta, mutta ovat mukana työssä.

Yhteistyötä tehdään poliittisten järjestöjen, neuvostojen, seurakunnan ja vanhempainyhdistysten kanssa.

Poikkihallinnollisuus:

- Yhteistyö on poikkihallinnollista, ja se ulottuu kaupungin sisäisestä viestinnästä aina ulkoiseen sidosryhmäyhteistyöhön.
- Eri tahot tekevät yhteistyötä laajasti, mutta **vastuukysymykset voivat olla epäselviä, mikä voi aiheuttaa haasteita toimenpiteiden koordinaatiossa.**

Johtoryhmä, kunnanjohtaja (myös HSL hallituksen jäsen), poliittiset päättäjät ja kunnan työntekijät.

Liikenneturvallisuustyöryhmä

Sivistysosasto koulukuljetusten osalta.

Luottamuselimet, päätöksentekijät, koulut ja päiväkodit.

Pieni kunta, niin käytännössä kaikki osastot osallistuvat tahollaan.

Liikennesuunnittelu on vastuutaho.

Liikkumisen ohjauksen kansainväliset yhteydet



Suurissa kunnissa on yleensä laajoja kansainvälisiä yhteyksiä, jotka tukevat liikkumisen ohjausta osana laajempia kestävän kehityksen tavoitteita. Nämä yhteydet tarjoavat kunnille mahdollisuuden oppia ja jakaa kokemuksia muiden maiden kaupunkien kanssa sekä osallistua kansainvälisiin projekteihin ja verkostoihin.

- **Kansainväliset projektit:** Suuret kunnat osallistuvat aktiivisesti erilaisiin EU:n rahoittamiin hankkeisiin, kuten **Interreg- ja Horizon-projekteihin**, jotka edistävät liikkumisen ohjausta yhdessä muiden eurooppalaisten kaupunkien kanssa. Kunnat ovat myös mukana **kansainvälisissä foorumeissa ja yhteistyöverkostoissa**, jotka tarjoavat mahdollisuuksia oppia uusia käytäntöjä ja kehittää omaa toimintaansa.
- **Verkostot ja kumppanuudet:** Suurissa kunnissa on kehitetty pitkäaikaisia yhteistyösuhteita muiden maiden kaupunkien kanssa. Esimerkiksi yhteistyö pyöräliikenteen kehittämisessä on ollut tiivistä erityisesti pohjoismaisten kaupunkien välillä. Lisäksi monet suuret kunnat ovat osa WHO Healthy Cities -verkostoa ja Eurocities-ryhmiä, jotka tukevat liikkumisen ohjauksen tavoitteiden saavuttamista laajemmassa kestävän kehityksen kontekstissa.

Pienissä kunnissa kansainväliset yhteydet liikkumisen ohjaukseen liittyen ovat yleensä harvinaisempia ja rajallisempia. Resurssit ja toiminnan fokus paikallisten tarpeiden täyttämässä voivat rajoittaa mahdollisuuksia osallistua kansainvälisiin hankkeisiin. Joissakin pienissä kunnissa on ollut aiempia yhteyksiä kansainvälisiin projekteihin, mutta nämä yhteydet eivät ole välttämättä olleet pysyviä. Joillakin kunnilla on kuitenkin satunnaisia kontakteja, jotka liittyvät tiettyihin aihealueisiin tai projekteihin.

Miten eri kohderyhmät ja tiedon saavutettavuus otetaan huomioon liikkumisen ohjausta tehdessä?



- Kaikissa kunnissa otetaan huomioon viestinnän saavutettavuus, mutta erityisesti suurissa kunnissa kohderyhmien ja tiedon saavutettavuuden huomioiminen on systemaattista ja hyvin resursoitua. Viestintää voidaan kanavoida tietyille kohderyhmille muun muassa työpajojen avulla.
- Kieliryhmien, vammaisryhmien ja eri ikäisten tarpeet otetaan huomioon, ja Vammaisneuvosto, kieliryhmät ja muut vaikuttamistoimielimet ovat keskeisiä tahoja vuorovaikutuksessa.
- Muissa kuin suomen, ruotsin ja englannin kielen viestinnässä sekä saavutettavuudessa koettiin edelleen kehittämisen varaa.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustukset



Suuret kunnat

Suurissa kunnissa valtionavustuksia on pääosin haettu ja myös saatu useisiin liikkumisen ohjauksen projekteihin. Kunnat ovat hyödyntäneet Traficomien avustuksia erityisesti laajempaa kansallista näkyvyyttä vaativissa hankkeissa, joissa avustus on mahdollistanut merkittävien parannusten toteuttamisen.

- **Hakuaktiivisuus:** Kunnat ovat olleet aktiivisia avustusten hakemisessa, ja niitä on myönnetty moniin projekteihin. Joissakin tapauksissa avustusta ei ole haettu, koska kunnalla on ollut omia resursseja, ja on haluttu antaa mahdollisuus muille, enemmän resursseja tarvitseville kunnille.
- **Syyt hakemattomuuteen:** Kunnat, jotka eivät ole hakeneet avustuksia tiettyihin hankkeisiin, ovat yleensä perustelleet tätä riittävillä omilla resursseilla. Kunnat arvioivat tilannetta projektikohtaisesti ja hakevat avustusta silloin, kun se katsotaan tarpeelliseksi ja perustelluksi.
- **Tulevaisuuden haku:** Suurissa kunnissa valtionavustusten hakeminen jatkuu todennäköisesti, erityisesti jos syntyy uusia, laajempaa näkyvyyttä vaativia hankkeita tai jos rahoitustarpeet kasvavat.

Pienet kunnat

Pienissä kunnissa valtionavustusten hakeminen on ollut vaihtelevaa, ja monet kunnat ovat kokeneet hakuprosessin haasteelliseksi resurssien ja osaamisen puutteen vuoksi.

- **Hakuaktiivisuus:** Useat pienet kunnat ovat hakeneet valtionavustuksia, mutta eivät aina ole saaneet niitä. Avustuksia on haettu esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmiin, pyöräilybrändityöhön, koulureittien liikkumisen ohjaukseen sekä pyöräpysäköintihankkeeseen.
- **Syyt hakemattomuuteen:** Kunnat, jotka eivät ole hakeneet avustuksia, mainitsevat usein **resurssien ja ajan puutteen** sekä **hakuprosessin monimutkaisuuden** syiksi. Kunnat kokevat, että avustushakemusten laatiminen on työlästä, ja tarvittavat resurssit puuttuvat usein muista kiireellisistä tehtävistä johtuen.
- **Tulevaisuuden haku:** Monissa pienissä kunnissa avustusten hakemiseen vaikuttaisi myönteisesti, jos resurssit lisääntyisivät ja jos avustusten hakuprosessi olisi selkeämpi ja vähemmän byrokraattinen. Myös parempi tietoisuus rahoitusmahdollisuuksista ja tuki hakemusten laadinnassa voisivat kannustaa avustusten hakemiseen.

Onnistuneet liikkumisen ohjauksen toimenpiteet suurissa kunnissa



- erityisen onnistuneet hankkeet ovat olleet usein **laajamittaisia ja vaikuttavia**, kuten laajoja viestintäkampanjoita.
- **Kehittämishankkeet:** Suurissa kunnissa on toteutettu muun muassa joukkoliikenteen kehittämisprojekteja ja pyöräilyn edistämishankkeita, joita on pidetty onnistuneina.
- **Viestintäkampanjat:** Viestintäkampanjat, kuten kestävän liikkumisen markkinointi ja kaupungin infran hyödyntämiseen liittyvät tiedotuskampanjat, ovat saaneet positiivista palautetta ja parantaneet asukkaiden tietoisuutta ja osallistumista.
- **Työntekijöiden liikkuminen:** Suurissa kunnissa on myös panostettu työmatkaliikkumisen edistämiseen erilaisilla työsuhte-etuilla ja liikkumisen ohjauksella, jotka ovat vähentäneet merkittävästi yksityisautoilua ja lisänneet kestävien kulkutapojen käyttöä.

Lasten ja nuorten liikkumisen ohjaukseen liittyvät hankkeet, joissa on tavoitettu laaja joukko eri ikäisiä lapsia.

Aikuisten pyöräilykurssit, kaupunkipyöräiden käyttöönotto ilmaiseksi 2024.

Onnistuneet liikkumisen ohjauksen hankkeet pienissä kunnissa



- **Pienissä kunnissa onnistuneet hankkeet** ovat usein olleet pienimuotoisempia ja keskittyneet käytännönläheisiin parannuksiin, jotka vastaavat paikallisiin tarpeisiin.
- **Yhteisölliset projektit:** Monissa pienissä kunnissa on panostettu yhteisöllisiin hankkeisiin, kuten koulujen liikkumiskampanjoihin ja paikallisiin liikennetapahtumiin. Nämä hankkeet ovat lisänneet asukkaiden tietoisuutta ja osallistumista kestävään liikkumiseen.
- **Joukkoliikenne:** Joukkoliikenteen parantamiseen liittyvät hankkeet, kuten palveluliikenteen järjestäminen ja liityntäpysäköinnin kehittäminen, on koettu erityisen onnistuneiksi. Näiden hankkeiden myötä joukkoliikenteen käyttö on lisääntynyt ja palvelut ovat parantuneet.
- Liikkumisen ohjauksen lisäksi infrastruktuurin kehittäminen nähtiin pienissä kunnissa tärkeäksi kulkutapamuutoksen aikaansaamiseksi.

Kaupungin työntekijöille suunnattu henkilökohtainen liikkumissuunnittelu sai positiivista huomiota ja valtionavustusta.

Viisaaseen koulumatkaliikkumiseen ja koulujen saattoliikennekäyttämiseen liittyvä tiedottaminen ollut hyödyllistä ja nähty vaikuttavana.

Joukkoliikenteen ja liityntäyhteyksien tehostaminen, ne saatiin toimimaan.

Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuus



Suurissa kunnissa vaikuttavimpina pidetään laajamittaisia ja strategisesti suunniteltuja toimenpiteitä, jotka muuttavat merkittävästi asukkaiden liikkumistottumuksia ja parantavat infrastruktuuria.

- **Vaikuttavimmat toimenpiteet:** Liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä vaikuttavimmaksi on koettu työmatkaliikkumisen tukeminen erilaisilla työsuhde-eduilla ja viestintäkampanjat. Lisäksi sosiaaliseen paineeseen perustuvat kampanjat, kuten pyöräilyhaasteet, ovat osoittautuneet tehokkaiksi. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta lisää samanaikaiset fyysiset muutokset kaupunkiympäristössä, kuten pyörä- ja kävelyverkon kehittäminen sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin parannukset.
- **Vaikuttavuuden seuranta:** Vaikuttavuutta seurataan monipuolisesti, esimerkiksi kulkutapajakaumalla, pyöräilymäärien kasvulla ja käyttäjätyytyväisyyden mittauksilla. **Seurannan haasteena on kuitenkin pitkän aikavälin vaikutusten arviointi, ja kunnissa on tarve kehittää parempia mittareita toimenpiteiden pitkäaikaisen vaikuttavuuden seuraamiseksi.**

Pienissä kunnissa vaikuttavimpina pidetään usein konkreettisia ja helposti toteutettavia toimenpiteitä, jotka vastaavat paikallisiin tarpeisiin ja parantavat asukkaiden arkea.

- **Vaikuttavimmat toimenpiteet:** vaikuttavina pidetään erityisesti joukkoliikenteen palveluiden kehittämistä. Myös koulureittihankkeet ja paikalliset liikenneturvallisuus-kampanjat on koettu vaikuttaviksi, koska ne parantavat suoraan kuntalaisten turvallisuutta ja hyvinvointia.
- **Vaikuttavuuden seuranta:** Vaikuttavuuden seuranta on pienissä kunnissa vaihtelevaa ja usein resurssien puutteen vuoksi puutteellista. Monissa kunnissa toimenpiteiden vaikuttavuutta on seurattu esimerkiksi käyttäjämäärien ja palautteen kautta, mutta kattavaa ja systemaattista seurantajärjestelmää ei ole kaikissa kunnissa käytössä. Tämä rajoittaa mahdollisuuksia arvioida toimenpiteiden todellista vaikutusta pitkällä aikavälillä.

Mielenkiintoiset toimenpiteet



Suurissa kunnissa liikkumisen ohjauksen toimenpiteet nähdään mielenkiintoisina silloin, kun ne voivat vaikuttaa merkittävästi asukkaiden liikkumistottumuksiin, vaikka niiden toteuttaminen olisi haastavampaa. Todelliset ja merkittävät muutokset eivät tule pelkästään helposti toteutettavien toimenpiteiden kautta.

Mahdollisuus merkittäviin ja pitkäaikaisiin vaikutuksiin:

Vaikka viestinnälliset kampanjat ja sosiaalisen median käyttö ovat tärkeitä, suurimpien muutosten katsottiin syntyvän toimenpiteistä, jotka voivat muuttaa ihmisten käyttäytymistä pysyvästi, kuten **työntekijöiden kestävä liikkumisen tukeminen**. Näitä toimenpiteitä pidetään vaikuttavina ja siten myös mielenkiintoisina.

Pienissä kunnissa mielenkiintoisina pidetään toimenpiteitä, jotka ovat helppoja toteuttaa ja joilla on selkeä ja välitön vaikutus kuntalaisten arkeen. Näiden toimenpiteiden tulee olla konkreettisia ja helposti integroitavissa päivittäisiin toimintoihin.

Helppo toteutettavuus ja konkreettiset tulokset:

Pienissä kunnissa arvostetaan toimenpiteitä, jotka ovat helppoja toteuttaa ja jotka tuottavat konkreettisia hyötyjä. Esimerkkejä tällaisista toimenpiteistä ovat **pyöräilyviikot, kävelykampanjat ja paikalliset liikenneturvallisuuskampanjat**. Näitä pidetään mielenkiintoisina, koska ne vaativat vain vähäisiä resursseja mutta voivat silti parantaa kuntalaisten liikkumista ja turvallisuutta merkittävästi.

Tärkeää on toimenpiteiden potentiaali muuttaa asenteita ja käyttäytymistä pitkällä aikavälillä.

Vaikuttavat ja helposti toteutettavat toimenpiteet ovat kiinnostavia. Toimenpiteiden tulee olla riittävän erilaisia ja medianäkyvyyttä tuovia.

Vaikuttavat joukkoliikenteen toimenpiteet, pienikin vuorojen lisäys on aika merkittävä kuntalaisille ja yhteydet paranevat heti. Merkitys voi olla todella merkittävä kuntalaisille.

Tietotarpeet erilaisten liikkumisen ohjauksen toimien vaikuttavuudesta



- Tunnistettu tarve saada tietoa ja selkeää dataa siitä, mitkä liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ovat olleet erityisen vaikuttavia ja mitkä ovat kustannustehokkaita suhteessa niiden hyötyihin. Tieto voisi tukea resurssien parempaa kohdentamista ja **auttaa strategisessa suunnittelussa**.
- Korostettiin tarvetta systemaattiselle ja kattavalle tiedolle sekä kansainvälisistä että kotimaisista esimerkeistä.
- Erityisesti kaivattiin tarkempia mittareita ja **konkreettisia esimerkkejä** siitä, mitkä toimenpiteet ovat tehokkaita liikkumisen ohjauksessa.
- Tuotiin esiin myös liikennejärjestelmien monimutkaisuuden haasteet ja tarve mittarointimenetelmien kehittämiseksi, jotta suurten infrahankkeiden vaikutuksia voitaisiin arvioida tarkemmin.
- Tietoa kaivattiin erityisesti **pienen budjetin keinoista**, jotka ovat osoittautuneet tehokkaiksi muissa kunnissa.

Käytännönläheinen tieto muissa kunnissa toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuudesta auttaisi tekemään informoituja päätöksiä ja soveltamaan muiden kuntien hyviä käytäntöjä omiin olosuhteisiin.

Millaisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä kunta voi toteuttaa helposti itse?



→ Viestintä ja kampanjat:

- Viestinnällisiä kampanjoita, kuten sosiaalisen median kampanjat, pyöräilyviikot ja kävelykampanjat, ovat helposti toteutettavissa ja tarjoavat konkreettisia hyötyjä. Valmiiden materiaalien käyttö teemaviikoilla ja yhteistyö paikallisten yritysten kanssa ovat myös tehokkaita ja helposti toteutettavia toimenpiteitä.
- Toimenpiteet ovat usein resursseja säästäviä ja vaikuttavuudeltaan merkittäviä, mutta niiden toteuttaminen voi vaatia tarkkaa suunnittelua ja koordinoitua.

→ Koulujen ja päiväkotien ohjelmat:

- Koulutuksen ja kasvatuksen kautta tapahtuva liikkumisen ohjaus.
- Erityisesti koulujen kautta toteutettavat toimenpiteet, kuten koulureittien parantaminen ja turvallisen liikkumisen tiedottaminen. Näitä toimia pidetään tehokkaina, koska ne parantavat suoraan koululaisten turvallisuutta ja kestäväää liikkumista.

→ Työsuhdepyörät ja sosiaalitilat:

- Esimerkiksi työsuhdepyörien käyttöönotto ja suihkutilojen tarjoaminen työntekijöille ovat toimenpiteitä, joita on helppo toteuttaa, ja joilla on potentiaalia vaikuttaa laajasti kunnan työntekijöiden liikkumistottumuksiin.

→ Yhteistyö muiden kuntien kanssa:

- Erityisesti pienissä kunnissa nähtiin, että yhteiset hankkeet muiden kuntien kanssa tarjoavat mahdollisuuden jakaa resursseja ja toteuttaa laajempia toimenpiteitä pienemmällä riskillä ja kustannuksella.

Liikkumisen ohjauksen kytkeminen kunnassa muihin hankkeisiin



Suuret kunnat hyödyntävät mahdollisuutta kytkeä liikkumisen ohjaus muihin hankkeisiin (kuten infra- ja kiinteistökehityshankkeisiin) laajemmin ja systemaattisemmin. Kaikissa kunnissa kytkentöjen hyödyntäminen nähdään tärkeänä keinona edistää kestäväää liikkumista ja saavuttaa kuntien ympäristötavoitteet.

Suuret Kunnat

- Liikkumisen ohjaus on usein kytketty laajempiin hankkeisiin, erityisesti infra- ja kiinteistökehityshankkeiden yhteydessä. Tämä integrointi on nähty tärkeänä keinona edistää kestäväää liikkumista ja varmistaa, että uudet hankkeet tukevat kuntien ympäristötavoitteita.
 - Tämä on tarkoittanut esimerkiksi pyöräliikenteen edistämistä uusien pyöräteiden rakentamisen yhteydessä tai joukkoliikenteen käytön edistämistä uuden metroaseman valmistumisen yhteydessä. Tällaiset projektit tarjoavat luonnollisen tilaisuuden kannustaa kuntalaisia kestäväää liikkumiseen, kun infrastruktuurimuutokset luovat konkreettisia vaihtoehtoja.
 - Viestintäkampanjoita on integroitu kiinteistökehityshankkeisiin, joissa esimerkiksi uusien asuinalueiden asukkaita on tiedotettu tehokkaasti kestävästä liikkumisvaihtoehdoista. Tämä on lisännyt tietoisuutta ja vähentänyt yksityisautoilun tarvetta uusilla asuinalueilla.

Pienet Kunnat

- Liikkumisen ohjauksen kytkentä muihin hankkeisiin on ollut vaihtelevaa.
 - Toteutettu projekteja, joissa kestävään liikkumisen edistäminen on liitetty infrastruktuurin parannuksiin. Esimerkiksi pyöräilyreittien parannuksia on hyödynnetty mahdollisuutena kampanjoida aktiivisen liikkumisen puolesta. Myös pienimuotoisempia projekteja, kuten joukkoliikenteen tiedotusta uusien aikataulujen tai reittimuutosten yhteydessä, on toteutettu.
 - Lisäresurssit ja osaamisen kehittäminen voisivat auttaa pieniä kuntia integroimaan liikkumisen ohjausta tehokkaammin muihin hankkeisiin tulevaisuudessa.

Liityntäpysäköinnistä viestiminen



- Tarve parantaa viestintää liityntäpysäköinnistä korostui etenkin suurissa kunnissa. Pienet kunnat kokivat useammin, että nykyinen viestintä on jo melko kattavaa.
- Erityisesti pyöräliikenteen ja sähköautojen liityntäpysäköinnin mahdollisuuksista sekä niiden sijainneista ja varustelusta tulisi tiedottaa selkeämmin ja kattavammin. Viestinnän tulisi myös painottaa erityisesti pyöräpysäköinnin turvallisuutta ja varkauksien ehkäisyä.
- Toiveena olisi lisätä konkreettisia kannustimia liityntäpysäköinnin käyttöön, kuten viestintää nopeammasta pääsystä määränpäähän tai pysäköintikustannusten säästöistä.
- Toivottiin, että liityntäpysäköinnin mahdollisuudet näkyisivät paremmin HSL:n reittioppaassa, ja reittiopas voisi ehdottaa automaattisesti liityntäpysäköintivaihtoehtoja tietyillä alueilla.
- Toivottiin, että viestintä kattaisi paremmin myös ulkopaikkakuntalaiset käyttäjät, jotka saattavat tulla kauempaa.
- Viestintää voisi parantaa myös tarjoamalla reaaliaikaista tietoa pysäköintipaikkojen täyttöasteesta ja sijainnista.

Tulevaisuuden näkymät



Liikkumisen ohjauksen tulevaisuuden näkymät nähdään pääosin lupaavina, mutta paikoin myös haasteellisina. Suurten kuntien tavoitteena on integroida liikkumisen ohjaus tiiviimmin osaksi laajempia kaupunkikehityksen ja ilmastopolitiikan tavoitteita.

- **Mahdollisuudet:** Mahdollisuutena nähdään laaja yhteistyö eri toimialojen, sidosryhmien välillä sekä seudun kuntien välillä. Yhteistyön tiivistäminen voi tuoda uusia ideoita ja parantaa toimenpiteiden vaikuttavuutta.
- **Haasteet:** haasteina korostuvat toimialojen välisen yhteistyön koordinointi ja kestävien liikkumistottumusten muuttaminen lyhyessä ajassa. Eri toimialojen näkemyserot ja seudullisen yhteistyön haasteet voivat hidastaa liikkumisen ohjauksen tavoitteiden saavuttamista. Pienten kuntien kohdalla suurimpina haasteina nähdään resurssien rajallisuus ja kasvava liikennemäärä, erityisesti tiivistyvillä alueilla. Lisäksi työntekijöiden motivointi ja osaamisen puute voivat vaikeuttaa uusien toimenpiteiden kehittämistä ja toteuttamista.
- **Kehittämistarpeet:** Koordinoitun toiminnan ja yhteisten tavoitteiden tärkeys korostui. Liikkumisen ohjausta tulisi kehittää holistisesti yhdistämällä eri toimialojen tavoitteet ja resurssit vaikuttavien tulosten saavuttamiseksi. Myös poliittisen tuen saaminen ja resurssien kohdentamisen kehittäminen ovat keskeisiä liikkumisen ohjauksen kehittämisessä tulevaisuudessa.

Kuntarajat ylittävä yhteistyö



- **Suurissa kunnissa** kuntarajat ylittävä yhteistyö liikkumisen ohjauksessa on ollut **yleistä ja monimuotoista**.
 - Suuret kaupungit tekevät aktiivisesti yhteistyötä niin naapurikuntien kuin alueellisten organisaatioiden ja kansallisten toimijoiden kanssa.
 - Yhteistyö naapurikuntien ja muiden toimijoiden kanssa on kattanut muun muassa joukkoliikenteen kehittämisen, yhteiset viestintäkampanjat ja infrastruktuurihankkeet. Esimerkiksi HSL on ollut keskeinen toimija, joka yhdistää suuria kuntia ja mahdollistaa laajan yhteistyön eri liikennemuotojen kehittämisessä.
- Seudullisen yhteistyön tarve on selvästi tunnistettu, ja sen merkitys liikkumisen ohjauksen tehokkuuden lisäämisessä nähdään tärkeänä. Suuret kunnat näkevät seudullisen ohjauksen tärkeänä, erityisesti silloin, kun tavoitteena on kehittää **laajoja, kuntarajat ylittäviä hankkeita**.
- Seudulliset kampanjat ja viestintä nähdään mahdollisuuksina, joilla voidaan tehostaa kestävästi liikkumisen edistämistä laajemmalla alueella.

Kunnat voivat jakaa kokemuksia ja ideoita tehokkuuden lisäämiseksi ja liikkumisen ohjauksen parantamiseksi.

- **Pienissä kunnissa** kuntarajat ylittävä yhteistyö on ollut **rajoitetumpaa**, mutta silti merkittävää erityisesti joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen osalta.
 - Usein yhteistyö on kohdistunut käytännönläheisiin hankkeisiin, kuten yhteisten liityntäpysäköintijärjestelmien suunnitteluun ja toteutukseen.
 - Seudullisen yhteistyön puute voi osittain johtua **resurssien ja prioriteettien erilaisuudesta, mikä tekee yhteistyön laajentamisesta haasteellista**.
- **Pienissä kunnissa** seudullisen yhteistyön tarve nähdään kriittisenä **erityisesti resurssien ja osaamisen jakamisen näkökulmasta**. Pienemmät kunnat tunnistavat, että yhteistyö muiden kuntien kanssa voi parantaa liikkumisen ohjauksen laatua ja tehokkuutta merkittävästi. Esimerkiksi **yhteisten viestintäkampanjoiden toteuttamisessa** laajempi yhteistyö voi tuoda lisäarvoa.
- Kuuma-kuntien kesken yhteistyö nähtiin potentiaalisena, mutta yhteisiä projekteja ei ole ollut toistaiseksi paljon.

Yhteistyö muiden kuntien kanssa voi vähentää kuormitusta, jakaa parhaita käytäntöjä ja resursseja, sekä tuoda uusia ideoita ja näkökulmia.

Viestintämateriaalien jakaminen useilla kielillä voisi säästää resursseja ja tavoittaa laajemman yleisön.

Miten seudullista yhteistyötä tulisi toteuttaa käytännössä?



Sekä suurissa että pienissä kunnissa nähdään tarve selkeälle koordinaatiolle ja tehokkaille yhteistyöfoorumeille seudullisen yhteistyön toteuttamisessa liikkumisen ohjauksessa. Pienet kunnat näkevät, että yhteistyö voisi tarjota tärkeitä resursseja ja osaamista, joita tarvitaan erityisesti resurssien ollessa rajalliset. Tavoitteena on luoda **strukturoiduista ja osallistavista alustoista, jotka edistävät tiedon jakamista ja parhaita käytäntöjä** kunnallisen liikkumisen ohjauksen kehittämiseksi.

- **Koordinoidut ryhmät:** Seudullinen yhteistyö tulisi organisoida selkeästi koordinoidun ryhmän tai ryhmien kautta, jota vetäisi nimetty taho, kuten HSL, ELY-keskus tai HSY. Ryhmän tehtävänä olisi koota kuntien edustajat säännöllisesti yhteen jakamaan tietoa ja parhaita käytäntöjä. Lisäksi yhteistyöfoorumit ja digitaaliset alustat, kuten Teams-kanavat, voivat tukea jatkuvaa vuorovaikutusta.
- **Työpajat ja innovaatiotapahtumat:** Perinteisten kokousten lisäksi ehdotettiin työpajoja ja innovatiivisia tapahtumia, kuten aamu- tai iltapäiväkahveja, joissa voidaan keskittyä käytännön ongelmien ratkaisemiseen ja uusien ideoiden kehittämiseen. Tämä voisi innostaa osallistujia ja tarjota uusia näkökulmia liikkumisen ohjaukseen.
- **Tehokas tiedonkulku:** Kunnat korostavat tehokkaan tiedonkulun ja digitaalisten työkalujen, kuten **postituslistojen ja verkkosivustojen**, merkitystä tiedon ja parhaiden käytäntöjen jakamisessa. Tämä voi auttaa varmistamaan, että kaikkien kuntien toimenpiteet ja valinnat tulevat muiden tietoon ja että opitaan toisten kokemuksista

Tärkeää on verkostoituminen asiantuntijoiden kanssa ja hyödyntää yritysyhteistyötä työmatkaliikenteessä.

Seudullisen yhteistyön kehittämisessä on tärkeää siirtyä perinteisistä kokouksista käytännönläheisempiin ja innovatiivisiin lähestymistapoihin.

Koordinoitu ryhmätyöskentely: Tulisi perustaa seudullinen ryhmä, jota koordinoi selkeästi nimetty ja asiaan sitoutunut taho.

KUUMA-kuntien liikenneryhmä on hyvä foorumi kokemusten jakamiselle.

HSL voisi ottaa vastuuta, luontainen taho seudulla.

Yhteistyön potentiaali



Suuret kunnat voivat hyötyä yhteistyöstä erityisesti laajoissa viestintäkampanjoissa. Pienet kunnat näkevät yhteistyön mahdollistavan resurssien tehokkaamman käytön ja hyvien käytäntöjen jakamisen.

- **Potentiaaliset toimet suurissa kunnissa:** Erityisen potentiaalisena nähdään seudulliset viestintäkampanjat. Myös työmatkaliikenteen tukeminen ja yhteisten liikkumispalveluiden kehittäminen ovat alueita, joissa seudullinen yhteistyö voisi tuoda merkittäviä etuja.
- **Potentiaaliset toimet pienissä kunnissa:** Yhteistyöalueita, joissa nähdään erityistä potentiaalia, ovat joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen suunnittelu, liityntäpysäköinnin kehittäminen sekä yhteisten markkinointikampanjoiden toteuttaminen. Kunnat näkevät myös mahdollisuuksia osallistua laajempiin seudullisiin hankkeisiin, kuten kaupunkipyöräjärjestelmiin ja kestävien matkaketjujen kehittämiseen.

Seudullinen ohjaus auttaisi nostamaan esille teemoja, joihin kannattaa keskittyä eri ajankohtina, ja määrittämään, mitä kunnan tulisi tehdä ja milloin.

Se voi myös auttaa kuntia saavuttamaan yhteisiä tavoitteita ja parantamaan liikenneturvallisuutta ja kestäväää liikkumista alueella.

Osaamisen jakaminen, hyvien käytäntöjen jakaminen, konkreettiset rajanylittävät toimet. Tieto siitä, minkälaisia henkilöitä siellä on tarvittu asioiden edistämiseksi.

Seudullisen liikkumisen ohjauksen koordinaatiovastuu



- **HSL ja HSY:** Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) nähdään olevan luonnolliset tahot koordinoimaan seudullista liikkumisen ohjausta. Nämä organisaatiot ovat jo vakiinnuttaneet asemansa seudullisina toimijoina, ja niillä on tarvittavat resurssit ja asiantuntemus tehtävän hoitamiseen. HSY tuottaa tietoa pääkaupunkiseudusta ja ympäristöstä, ja sillä on syvälinen ymmärrys kestävän kehityksen tarpeista.
- **ELY-keskus:** Joissakin vastauksissa on nostettu esiin myös ELY-keskuksen potentiaali koordinoijana, erityisesti sen valtionhallinnon roolin ja laajan asiantuntemuksen vuoksi. ELY-keskus voisi tukea koordinaatiota erityisesti valtion tasolla ja varmistaa, että valtakunnalliset tavoitteet toteutuvat myös seudullisesti.
- Pienet kunnat korostavat lisäksi tarvetta selkeälle johtajuudelle ja tuelle, jotta **kaikkien kuntien tarpeet voidaan ottaa huomioon koordinaatioprosessissa.**

HSL:n rooli:

- Sekä suurissa että pienissä kunnissa HSL:n rooli seudullisessa liikkumisen ohjauksessa nähdään erittäin tärkeänä.
- Suurissa kunnissa odotukset kohdistuvat erityisesti HSL:n kykyyn koordinoida laajoja hankkeita ja tarjota tehokasta viestintää, kun taas pienet kunnat painottavat tiedon jakamisen ja asiantuntijatuken merkitystä.
- Tärkeänä pidettiin myös sitä, että HSL toiminnot ovat **tasapuolisia ja yhteistyöhön perustuvia**, jotta kaikki **alueet hyötyvät tasapuolisesti.**

HSL:n potentiaalinen rooli liikkumisen ohjauksessa



Kunnat näkivät HSL:n rooleina seudullisena liikkumisen ohjauksen → toimijana erityisesti seuraavat toimet:

→ **Koordinointi:**

- yhteistyön koordinointi eri seudullisten toimijoiden välillä – yhteistyöfoorumeihin kuntien ja alueellisten organisaatioiden kokoaminen
- verkostojen rakentaminen (esimerkiksi esteettömyysverkostot)
- yhteisten projektien ja kampanjoiden edistäminen
- kokousten ja työryhmien järjestäminen, joissa keskustellaan liikkumisen ohjaustoimista ja parhaista käytännöistä.

→ **Viestintä ja markkinointi:**

- Koska HSL:llä on vahva viestinnällinen rooli ja kyky saavuttaa yleisönsä tehokkaasti, se voisi sisällyttää liikkumisen ohjauksen osaksi normaalia toimintaansa.
- HSL voisi tiedottaa liikkumisen ohjaustoimista, jakaa kokemuksia ja parhaita käytäntöjä sekä edistää seudullisia kampanjoita.

→ **Tietopohjainen suunnittelija ja kehittäjä:**

- HSL voi analysoida ja hyödyntää suuria tietomääriä suunnittelussa ja kehittämisessä, kuten selvitysten ja materiaalien tuottamisessa.

→ **Asiantuntijatuki ja resurssien tarjoaja:**

- asiantuntijatukea ja resursseja kunnille ja muille toimijoille liikkumisen ohjaushankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.
- konkreettisten ohjeiden ja työkalujen kehittäminen, jotka auttavat kuntia toteuttamaan tehokkaita toimenpiteitä.

→ **Strateginen suunnittelija ja infrastruktuurin koordinoija:**

- yhteisvastuu liikennejärjestelmän koordinoinnista ELY-keskuksen kanssa.

→ **Kävely- ja pyöräilyohjelmien kehittäjä:**

- HSL voisi laajentaa rooliaan kattamaan myös kävely- ja pyöräilyohjelmat, mikäli se nähdään tarpeelliseksi. Tämä voisi tarkoittaa koordinaatiota ja yhteistyötä muiden tahojen kanssa.

Valmiin viestintämateriaalin hyödyntäminen kunnissa



Suurissa kunnissa valmiita materiaaleja on hyödynnetty monipuolisesti, mutta niitä on usein jouduttu mukauttamaan paikallisiin tarpeisiin ja olosuhteisiin. Suurilla kunnilla on myös mahdollisuus tuottaa omia materiaaleja, jotka täydentävät ulkopuolisilta tahoilta saatuja aineistoja.

- **Valmiiden materiaalien hyödyntäminen:** Suuret kunnat ovat käyttäneet esimerkiksi Liikkujan viikon ja Liikenneturvan materiaaleja, mutta näitä on mukautettu vastaamaan paremmin paikallisia tarpeita ja erityispiirteitä. Yleisluontoiset materiaalit ovat toimineet pohjana, mutta niihin on usein tehty lisäyksiä tai muutoksia.
- **Omat materiaalit:** Suuret kunnat ovat kehittäneet myös omia viestintämateriaaleja ja oppaita, jotka ovat räätälöity paikallisten tarpeiden mukaan. Esimerkiksi pyöräliikenteen ja kävelyn edistämistä tukevia kampanjoita on suunniteltu ja toteutettu itsenäisesti tai yhteistyössä paikallisten toimijoiden kanssa.

Pienissä kunnissa valmiiden materiaalien hyödyntäminen on yleisempää, ja niitä käytetään sellaisenaan tai vain pienin mukautuksin. Ulkopuolisten tahojen tarjoamat materiaalit ovat usein keskeisessä roolissa liikumisen ohjauksessa.

- **Valmiiden materiaalien käyttö:** Pienet kunnat ovat käyttäneet aktiivisesti valmiita materiaaleja, kuten Motivan ja Liikenneturvan oppaita ja kampanjoita. Nämä materiaalit ovat osoittautuneet hyödyllisiksi, koska ne tarjoavat käytännönläheisiä ratkaisuja ja ovat helposti käyttöön otettavia ilman suuria muokkauksia.

Tarve liikkumisen ohjauksen viestintämateriaalille



Suurissa kunnissa on tunnistettu laaja tarve erilaiselle viestintämateriaalille, joka tukee kestävästä liikkumisen edistämistä **eri kohderyhmissä**. Kunnat näkevät, että vaikka materiaalia on jo saatavilla, sen hyödyntämisessä on haasteita. Erityisesti **kohdennetulle viestinnälle on kysyntää**.

Pienissä kunnissa viestintämateriaalit on mukautettava usein paikallisiin tarpeisiin. Materiaalin tulisi olla **yksinkertaista, visuaalisesti houkuttelevaa ja helposti sovellettavaa**.

Kohderyhmät:

- Tärkeimmät kohderyhmät kunnissa ovat **pienyrittäjät, paikalliset yritykset, koulujen oppilaat, työntekijät ja perheet**.

Suuret kunnat keskittyvät monipuolisiin, strategisesti kohdennettuihin viestintäkampanjoihin, kun taas pienet kunnat kaipaavat käytännönläheistä ja muokattavaa materiaalia, joka on helposti sovellettavissa paikallisiin tarpeisiin.

Erityisesti yrityksille olisi hyödyllistä saada selkeä paketti, joka tarjoaisi joukkoliikenteen käyttöön liittyviä etuja ja vaihtoehtoja.

Erityistarpeet:

- Suurissa kunnissa korostetaan **tarvetta monipuoliselle materiaalille, kuten sisäisille kuvapankeille ja sähköisten välineiden käytölle**, jotka tukisivat viestinnän yhtenäisyyttä ja tehokkuutta.
- **Kohderyhmien tarpeiden huomioiminen** ja materiaalien paikallinen mukauttaminen ovat tärkeitä, jotta viestintä olisi mahdollisimman vaikuttavaa.
- Pienet kunnat tarvitsevat materiaalia, joka on **käytännönläheistä sekä helposti muokattavissa ja käytettävissä paikallisiin kampanjoihin. Valmiit materiaalipaketit, jotka voidaan räätälöidä kuntakohtaisiin tarpeisiin, olisivat erityisen hyödyllisiä**. Viestintämateriaalien käytön tulisi olla helposti omaksuttavissa kunnissa, joissa viestintäresurssit ovat rajalliset.
- Pienissä kunnissa viestintämateriaalilla pyritään erityisesti edistämään **kestävää työmatkaliikennettä ja joukkoliikenteen käyttöä**.

3. Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristö

Traficomin, Uudenmaan ELY-keskuksen ja HSL:n
haastattelujen tulokset

Organisaatioiden haastattelut



Työn aikana haastateltiin seudun kuntien edustajien lisäksi Traficom, Uudenmaan ELY-keskuksen ja HSL:n edustajia. Kysymykset olivat osin samoja, kuin kuntahaastatteluissa. Erityisesti keskityttiin seuraaviin teemoihin:

- Liikkumisen ohjauksen nykytila ja kehitystarpeet
- Toimintaympäristön muutokset
- Seudullisen yhteistyön mahdollisuudet
- Vaikuttavimmat toimenpiteet
- Tulevaisuuden toimenpiteet
- Koordinoinnin rooli
- Tietoisuuden lisääminen vaikuttavuudesta

Haastatteluiden perusteella tunnistettiin organisaatioiden vahvuusalueet liittyen liikkumisen ohjaukseen:

- **Traficom:** vaikuttavuuden mittaaminen ja koordinaatio
- **Uudenmaan ELY-keskus:** kuntayhteistyö ja viestintä
- **HSL:** koordinaatio, viestintä ja tiedon jakaminen muun muassa kyselyihin, haastatteluihin ja tutkimuksiin perustuen.

Seuraavilla dioilla on esitetty haastattelujen tuloksia organisaatioittain.

Yhteenvedo Traficom:n näkemyksistä



- 1. Liikkumisen ohjauksen nykytila ja kehitystarpeet:** Potentiaalia ja tarvetta uusille hankkeille nähtiin laajasti.
- 2. Toimintaympäristön muutokset:** Todettiin, että TEN-T-liikenneverkon laajentaminen ja siihen liittyvät säädökset eivät välttämättä vaikuta merkittävästi liikkumisen ohjaukseen tällä hetkellä, vaikka ne voivat tuoda uusia vaatimuksia tulevaisuudessa.
- 3. Seudullisen yhteistyön mahdollisuudet:** Haastateltavat korostivat seudullisen yhteistyön tärkeyttä ja esittivät esimerkiksi Turun seudun Valonian toiminnan hyvänä mallina. Resurssien tehokkaampi jakaminen ja yhteisten toimintamallien luominen nähtiin hyödyllisinä.
- 4. Vaikuttavimmat toimenpiteet:** Vaikuttavimmat liikkumisen ohjauksen toimenpiteet syntyvät usein yhdistämällä "pehmeitä" ja "kovia" keinoja, kuten viestintää ja infrastruktuurimuutoksia.
- 5. Koordinoinnin rooli:** Haastateltavat pohtivat, mikä taho voisi parhaiten koordinoida seudullista liikkumisen ohjausta. HSL:n rooliin ei otettu tarkempaa kantaa. Myös Uudenmaan liitto ja mahdolliset konsulttivetoiset mallit mainittiin.
- 6. Tietoisuuden lisääminen vaikuttavuudesta:** Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuudesta on vaikea saada tarkkaa dataa, koska muutokset ovat hitaita ja vaikeasti mitattavia. Tiedon jakaminen webinaarien, uutiskirjeiden ja lyhyiden hankekuvausten avulla nähtiin tärkeänä, mutta tiedotusta voitaisiin edelleen kehittää.

Yhteenvedo Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksistä



1. Liikkumisen ohjauksen nykytila ja kehitystarpeet:

Tulevaisuuden tarpeet eivät ole vähenemässä, erityisesti alueen tiivistyessä ja asukasmäärän kasvaessa. Suuremmilla kaupungeilla on enemmän resursseja liikkumisen ohjaukseen, mutta kuntien välillä on suuria eroja. Liikenneturvallisuusryhmiä on lähes kaikissa kunnissa, mutta niiden toiminnan taso ja sisältö voivat vaihdella.

2. Toimintaympäristön muutokset:

TEN-T-liikenneverkkoa koskevat muutokset voivat vaikuttaa liikkumisen ohjaukseen, mutta näiden vaikutusten arviointi on vielä kesken. Terveysnäkökulma nousi esiin tärkeänä osana liikkumisen ohjauksen kehittämistä, erityisesti ikääntyvän väestön ja terveyden edistämisen näkökulmasta.

3. Liikkumisen ohjaus ja liikenneturvallisuus:

Kestävät kulkumuodot, kuten kävely ja pyöräliikenne, ovat yhä enemmän osa liikenneturvallisuustyötä. Tarve varmistaa, että nämä kulkumuodot ovat turvallisia ja houkuttelevia, mikä edellyttää laadukasta infrastruktuuria.

4. Seudullinen yhteistyö:

Potentiaalia seudullisessa yhteistyössä rajat ylittävissä hankkeissa, jotka koskevat esimerkiksi työmatkaliikennettä. ELY-keskuksen rooli yhdistävänä tahona tunnistettiin, vaikka suurten kaupunkien paikallistuntemus onkin tärkeä.

5. Tulevaisuuden toimenpiteet:

Terveysnäkökulman merkitys ja pitkäaikaisten vaikutusten tärkeys korostuvat. Liikkumisen ohjauksen kilpailut ja haasteet mainittiin mahdollisina keinoina innostaa ja motivoida ihmisiä.

6. Koordinoinnin rooli:

HSL:n roolia seudullisen liikkumisen ohjauksen koordinoijana pidettiin erittäin tärkeänä, mutta korostettiin, että yhteistyötä voidaan kehittää myös muiden organisaatioiden kanssa. HSL:n lisäksi myös Liikenneturva nähtiin tärkeänä osana koordinaatiota.

7. Tietoisuuden lisääminen vaikuttavuudesta:

Tarve levittää hankkeiden tuloksia laajemmin ja hyödyntää niitä muissa kunnissa (litu-koordinaattorit, mutta myös ylikunnallisilla toimijoilla tärkeä rooli). Monistettavuus ja hankkeiden toistettavuus nähtiin tärkeinä, ja ELY-keskuksen roolia tiedon jakamisessa ja vaikuttavuuden mittaamisessa korostettiin.

Yhteenvedo HSL:n näkemyksistä



- 1. Liikkumisen ohjauksen nykytila ja tulevaisuuden tarpeet:** Haastattelussa käsiteltiin HSL:n liikkumisen ohjauksen roolin muutoksia vuosien varrella. Aiemmin HSL:llä oli aktiivinen rooli liikkumisen ohjauksessa, **erityisesti kouluyhteistyössä ja työpaikkaliikenteen edistämisessä.** Nykyään liikkumisen ohjaus on painottunut enemmän joukkoliikenteen lippujen myyntiin ja yritys yhteistyöhön. **Tulevaisuudessa HSL voisi kuitenkin palata laajempaan liikkumisen ohjauksen rooliin,** erityisesti kestävien kulkumuotojen, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen, edistämisen kautta.
- 2. HSL:n rooli seudullisen liikkumisen ohjauksen koordinoinnissa:** HSL nähtiin luontevana koordinaattorina seudulliselle liikkumisen ohjaukselle. HSL:n rooli voisi olla keskeinen erityisesti joukkoliikenteen ja kestävä liikkumisen edistämisessä. Myös kuntayhteistyön merkitys korostui, ja HSL:n toivottiin toimivan alustana, joka tuo eri kunnat yhteen jakamaan parhaita käytäntöjä ja kehittämään yhteisiä ratkaisuja.
- 3. Yhteistyö kuntien kanssa:** HSL:llä on ollut vaihtelevaa yhteistyötä kuntien kanssa liikkumisen ohjauksessa. Kuntien toiveet seudullisen yhteistyön suhteen vaihtelevat, mutta **tarvetta nähtiin erityisesti pienemmille kunnille suunnatulle tuelle ja verkostomaiselle yhteistyölle,** esimerkiksi webinaarien ja aamukahvien muodossa. Suuremmat kunnat puolestaan toivoivat enemmän konkreettisia yhteistyöhankkeita ja yhteisiä toimenpiteitä.
- 4. Kestävien kulkumuotojen edistäminen:** Haastattelussa keskusteltiin pyöräliikenteen ja kävelyn merkityksestä osana liikkumisen ohjausta. Erityisesti pyöräliikenteen edistäminen on noussut esiin kaupunkipyöräjärjestelmien kautta, mutta kävelyn edistämiseksi nähtiin myös tarvetta. HSL:n rooli kestävä liikkumisen edistäjänä nähtiin merkittävänä, ja toimenpiteitä toivottiin laajennettavan entisestään.
- 5. Tietoisuuden lisääminen ja vaikuttavuuden mittaaminen:** Haastattelussa pohdittiin, miten HSL voisi paremmin mitata ja raportoida liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuutta. Esimerkiksi **joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi tehtyjen toimenpiteiden tuloksia haluttiin arvioida tarkemmin.** Myös viestinnän merkitys korostui, ja esitettiin toive, että **viestintä olisi ammattimaista ja tavoittaisi tehokkaasti kohderyhmät.**

Vertailu Traficom, ELY-keskuksen ja HSL:n haastatteluista



Seudullinen yhteistyö ja koordinointi:

- **Traficom:** Korosti seudullisen yhteistyön ja koordinoinnin tärkeyttä, mutta esitti avoimia kysymyksiä siitä, kuka olisi paras tahokoordinoimaan tätä työtä.
- **Uudenmaan ELY-keskus:** Painotti seudullisen yhteistyön potentiaalia erityisesti rajat ylittävissä hankkeissa. Näki ELY-keskuksen roolin yhdistävänä tahona merkittävänä.
- **HSL:** Pidettiin luontevana koordinoijana seudullisessa liikkumisen ohjauksessa, mutta korostettiin tarvetta kehittää kuntayhteistyötä ja ottaa laajemmin mukaan eri kunnat ja sidosryhmät.

Kestävien kulkumuotojen edistämisen eri näkökulmat:

- **Traficom:** Painotti "pehmeiden" ja "kovien" keinojen yhdistämistä kestävien kulkumuotojen edistämiseksi.

- **Uudenmaan ELY-keskus:** Korosti erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuuden ja houkuttelevuuden parantamista osana liikenneturvallisuustyötä.
- **HSL:** Näki kestävien kulkumuotojen edistämisen osana joukkoliikenteen markkinointia ja viestintää. Pyöräliikenne ja kävely olivat myös esillä, mutta käytännön toimenpiteet ovat keskittyneet enemmän joukkoliikenteeseen.

Vaikuttavuuden mittaaminen haastaa, tietoisuuden lisääminen tärkeää:

- **Traficom:** Tiedon jakamista tulisi kehittää tehokkaammaksi.
- **Uudenmaan ELY-keskus:** Hankkeiden tulosten levittämistä ja monistettavuutta eri kunnissa tärkeää.
- **HSL:** Pohdittiin, miten HSL voisi paremmin mitata ja raportoida liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuutta, erityisesti joukkoliikenteen käytön lisäämisessä.

4. Esimerkkejä seudullisen liikkumisen ohjauksen toimintamalleista

**Kokemuksia seudullisesta liikkumisen ohjauksesta
muualta Suomesta**

Varsinais-Suomen seudullinen toimintamalli – haastattelu 1/2



1. Millaista yhteistyötä seudulla tehdään liittyen liikkumisen ohjaukseen?

Liikkumisen ohjaus on tärkeä osa maakunnan liikennejärjestelmä-suunnitelmaa (LJS). Ensimmäinen Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma tehtiin 2011. Vuoden 2021 päivityksessä ohjelma sai virallisen aseman osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Liikkumisen ohjaus rahoitetaan osin Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyön ja Varsinais-Suomen liiton kautta.

2. Miten näette seudullisen liikkumisen ohjauksen toimijan roolin?

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvää liikkumisen ohjauksen toimintaa tehdään osana Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyötä (13 kuntaa) sekä osana Varsinais-Suomen liikennejärjestelmätyötä. Alueellisia liikkumisen ohjauksen toimi koordinoi kestävän kehityksen organisaatio Valonia, joka toimii osana Varsinais-Suomen liittoa.

3. Millaisia toimenpiteitä tai hankkeita on hyödyllistä koordinoida seudullisella tasolla kuntatason sijaan?

Seudulliset kampanjat ja työkalujen kehittäminen ovat hyödyllisiä koordinoida yhdessä. Yksittäisten kuntien tarpeet voivat toimia pilottina, josta levitetään hyviä käytäntöjä muihin kuntiin.

4. Miten seudullista yhteistyötä tulisi toteuttaa käytännössä?

Yhteistyötä voi edistää hyödyntämällä olemassa olevia verkostoja, kuten liikenneturvallisuusverkostoa. Lisäksi järjestetään tapahtumia, joissa on mukana kuntia ja muita alueen toimijoita.

5. Millaiset liikkumisen ohjauksen toimet nähdään erityisen mielenkiintoisina?

Isoissa organisaatioissa toteutetun liikkumisen ohjauksen kautta saadaan vaikuttavuutta. Varsinais-Suomessa lähijunaliikenteen kehittäminen on tärkeä kokonaisuus. Kestävän liikkumisen tuominen osaksi kuntastrategiaa ja hyvinvointikertomusta on myös olennaista.

Varsinais-Suomen seudullinen toimintamalli – haastattelu 2/2



6. Miten seudullista yhteistyötä voidaan kehittää vaikuttavimpien liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttamiseksi?

Tiivistämällä kuntien välistä vuorovaikutusta ja laajentamalla tietopankkeja. Valonian tavoitteena on törmäyttää eri organisaatioita.

7. Millaista viestintää olette tehneet liittyen seudulliseen liikkumisen ohjaukseen?

Valonian työskentelyssä vaikuttavalla viestinnällä on suuri merkitys. Kohderyhmälähtöisesti voidaan toteuttaa esimerkiksi erilaisia visuaalisia materiaaleja, tapahtumaviestintää tai kampanjoita niin sosiaaliseen mediaan kuin katukuvaankin. Viime vuosina painotus on siirtynyt laajasti hyödynnettävien saavutettavien tukimateriaalien tuottamiseen yksittäisten tempausten sijaan. Kuntien viestinnän yhteyshenkilöillä on oma viestintäverkosto.

8. Tuotatteko itse tietoa liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuudesta?

Valonia seuraa tuottamiensa materiaalien käyttöä, työpajojen osallistujamääriä ja arvioi kampanjoiden vaikuttavuutta. Liikenteen seurantaan varten HLT (henkilöliikennetutkimus) on tärkeä tietolähde. Infratoimenpiteiden ja liikkumisen ohjauksen toimien vaikuttavuutta on vaikea erotella toisistaan, sillä nämä toimet tukevat toisiaan.

9. Millaisena näette liikkumisen ohjauksen seudullisen yhteistyön nykytilan ja tulevaisuuden tarpeet?

Nykytilassa seudullinen yhteistyö on käynnissä, mutta osa kunnista ei ole aktiivisesti mukana kaikissa työryhmien kokouksissa. Tulevaisuudessa olisi tärkeää vahvistaa yhteistyötä ja vuorovaikutusta kuntien välillä, luoda toimiva verkosto, ja varmistaa, että kaikki kunnat osallistuvat aktiivisesti liikkumisen ohjauksen kehittämiseen. Valonian roolia eri organisaatioiden yhdistäjänä voisi todennäköisesti hyödyntää entistä tehokkaammin.

Oulun seudun toimintamalli –haastattelu 1/2



1. Millaista yhteistyötä seudulla tehdään liittyen liikkumisen ohjaukseen?

Seudulla tehdään aktiivista yhteistyötä, erityisesti hankerahoituksen osalta. Liikkumisen ohjauksessa vetovastuu on liikennepuolella, mikä näkyy jonkun verran hankkeiden teemoissa. Oulun seudulla seudullinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ryhmä kokoontuu neljä kertaa vuodessa ja seudullisen liikenneturvallisuusryhmän kehittämisspäivät pidetään kaksi kertaa vuodessa. Yhteistyötä tehdään myös liikenteen hallinnan ryhmän ja liikennemallityöryhmän kanssa.

2. Miten näette seudullisen liikkumisen ohjauksen toimijan roolin?

Seudullisen käpykoordinaattorin ja liikenneturvallisuuskoordinaattorin roolia tulisi laajentaa liikkumisen ohjauksen toimijan suuntaan. Tulevissa kilpailutuksissa pitäisi korostaa viestinnän ja vuorovaikutusosaamisen tarvetta.

3. Millaisia toimenpiteitä tai hankkeita on hyödyllistä koordinoita seudullisella tasolla kuntatason sijaan?

Seudullisella tasolla kannattaa toimia joukkoliikenteen asioissa (Oulun seudun liikenne) ja työmatkaliikkumisen kehittämisessä: mm. pyöräreitit, viitotus, liikennekäyttäytyminen. Koulutason toimenpiteet toteutetaan kuntatasolla, mutta näissäkin voidaan hyödyntää muualla hyväksi testattuja malleja.

Pääosa nykyisestä liikkumisen ohjauksen työstä ja hankkeista on seudullista. Erityisesti pienet kunnat ovat kokeneet hyötyvänsä näistä. Strategiapohjaa työlle antaa mm. Oulun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP) ja kuntien omat kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmat. Suunnitelmissa on laatia seudullinen SUMP-mallia (Sustainable Urban Mobility Plan) hyödyntävä suunnitelma.

Oulun seudun toimintamalli –haastattelu 2/2



5. Miten seudullista yhteistyötä tulisi toteuttaa käytännössä? Miten kunnat saadaan saman pöydän ääreen jakamaan tietoa ja parhaita käytäntöjä?

Oulun seudulla seudullinen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen ryhmä kokoontuu neljä kertaa vuodessa ja seudullisen liikenneturvallisuusryhmän kehittämispäivät pidetään kaksi kertaa vuodessa. Yhteistyötä tehdään myös liikenteen hallinnan ryhmän ja liikennemallityöryhmän kanssa.

6. Miten seudullista yhteistyötä voidaan kehittää vaikuttavimpien liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttamiseksi?

Monialaisuutta ja tavoitteellisuutta olisi hyvä lisätä. Mm. kunnan hyvinvointiasiantuntijoiden ja liikuntapuolen tapahtumakoordinaattoreiden kanssa tehdään nyt hyvin vähän yhteistyötä.

7. Millaista viestintää olette tehneet liittyen seudulliseen liikkumisen ohjaukseen? Millainen viestintä mielestänne erityisesti sopii seudulliselle liikkumisen ohjauksen toimijalle?

Viestintää on tehty jonkin verran, mutta ei riittävästi. Viestinnän tulisi olla jatkuvaa ja kohdennettua esimerkiksi työikäisiin tai tapahtumien osallistujille.

8. Tuotatteko itse tietoa liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuudesta? Millaista vaikuttavuustietoa hyödynnätte?

Vaikuttavuustietoa ei ole juuri hyödynnetty. Hankkeet ovat olleet enemmän yksittäisiä. Liikkumisen ohjauksen osalta seuranta- ja vaikuttavuustietoa tarvittaisiin enemmän.

9. Millaisena näette liikkumisen ohjauksen seudullisen yhteistyön nykytilan ja tulevaisuuden tarpeet?

Seudulla tehdään aktiivista yhteistyötä liikkumisen ohjauksessa parissa. Toimintaa olisi hyvä kehittää monialaisemmaksi ja sen strategiapohjaa vahvistaa.

5. Kehittämissuunnitelma

Seudullisen liikkumisen ohjauksen
toimintasuositukset

Miksi liikkumisen ohjauksessa tarvitaan seudullista yhteistyötä?



- Liikkumisen ohjaus on **monialaista** ja vaatii yhteistä ajatustenjakoa.
- **Hyvien käytäntöjen jakaminen** on tärkeää, jotta voidaan keskittyä **vaikuttaviin toimenpiteisiin**.
- Seudulla jaetuista hyvistä käytännöistä voi muodostua ”**toteuttajan muistilista**” hyvien käytäntöjen jalkauttamiseksi laajemmin seudulla.
- Tarve saada **inspiraatiota ja uusia ideoita** omaan liikkumisen ohjauksen työhön sekä vuosittain toistuvien teemapäivien ja -viikkojen toteutukseen.
- Yhteistyö tuo **tehokkuutta vähäisiin resursseihin** ja luo **jatkuvuutta**.
- Yhteinen materiaalipankki tehostaa ja **yhtenäistää** viestintää seudulla.
- Hankkeiden **rahoittaminen** vaatii yhteistyön tiivistämistä.
- **Seudun yhteinen liikkumisen ohjauksen kehittämisohjelma** tarjoaa selkeät puitteet toiminnan suunnittelulle, priorisoinnille ja resurssien kohdentamiselle.

Seudullinen yhteistyö voi tarjota kunnille mahdollisuuden jakaa resursseja, tietoa ja parhaita käytäntöjä, mikä voi johtaa parempiin tuloksiin kestäväen liikkumisen edistämiseksi.

Yhteistyömallin muodostaminen



2025

Toiminnan aloittaminen HSL-vetoisesti

- Liikkumisen ohjauksen yhteistyön edistäminen toimenpiteiden kautta.
- Toimenpiteiden suunnittelu ja toteuttaminen esimerkiksi Liikkujan viikon ja Pyöräilyviikon yhteydessä.

Kehittämisohjelman laatiminen

- Selkänoja kestävän liikkumisen edistämiseen pidemmällä aikavälillä.
- On osa MAL-työtä ja kuntien omat strategiat otettu huomioon.
- Laaditaan asiantuntijatyönä. Järjestöjen kommentointi.
- Poliittinen hyväksyntä ja resurssit edistämistyöhön.
- Seudullisen yhteistyön ja yhteistyöfoorumin toiminnan tarkentaminen.
- Seurantamittarit ja vastuutahot.

2026–

Seudullisen liikkumisen ohjauksen yhteistyöfoorumin toiminnan käynnistäminen

- Yhteistyötahojen tunnistaminen – kunnan sisäiset ja muut sidosryhmät.
- Yhteistyöfoorumin toiminnan käynnistäminen laaditun kehittämisohjelman mukaisesti.
- Viestintä-, markkinointi- ja vuorovaikutuskanavien määrittäminen.
- Tiedon jakaminen – hyvät käytännöt, mitä on saavutettu ja opittu?

Kehittämisohjelman toimenpiteiden toteuttaminen ja seuranta

HSL:n rooli seudullisen yhteistyön koordinoinnissa



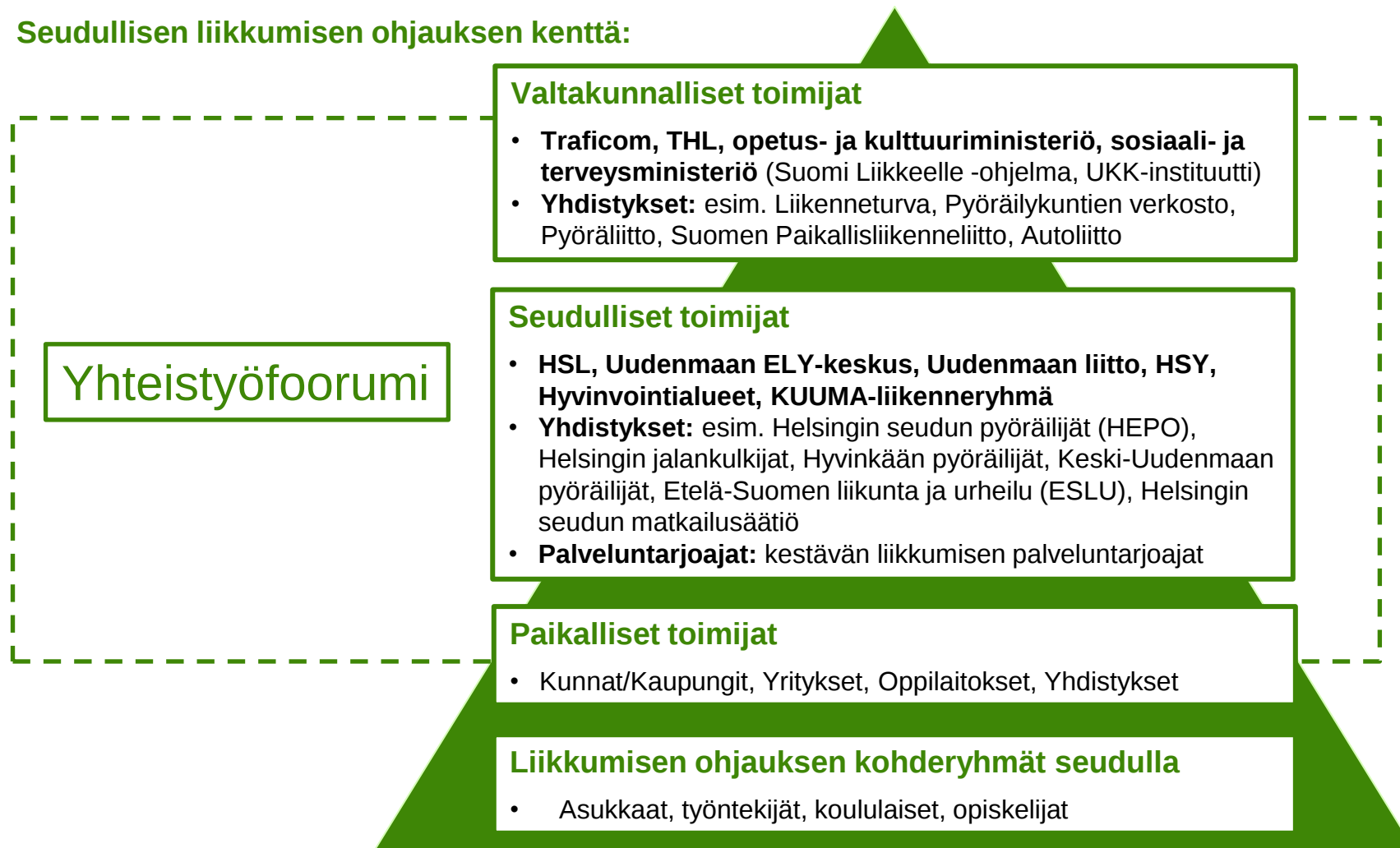
Haastatteluissa ja työpajassa HSL:n rooli seudullisen yhteistyön koordinoinnissa nähtiin luontevana:

- HSL on tarjonnut yhteistyöalustan, jolta on saanut hyvää **koulutusta ja tukea**. ”Yhteisö, jossa uskaltaa pyytää tukea.”
- Luonteva rooli **joukkoliikenteen** käytön sekä **kävelyn ja pyöräliikenteen** edistämisessä (kaupunkipyörät).
- Luonteva rooli olla yhteydessä sekä **yrietyksiin että seudun kuntiin**.
- **Viestinnän ja markkinoinnin rooli** luonnollinen HSL:lle. Koordinointirooli on hyvä olla seudullisella toimijalla, jolla on viestinnän ja markkinoinnin koulutus.
- HSL:llä on luonteva rooli **datan keruussa** sekä kulkutapajakauman ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuuden seuraamisessa.
- Näkemys **liikennejärjestelmätason suunnittelusta**.

Ehdotus seudullisen yhteistyön mallista

→ Yhteistyön malli kehittämisohjelman valmistuttua ja seudullisen toiminnan käynnistyttyä

Seudullisen liikkumisen ohjauksen kenttä:



Yhteistyöfoorumi



- Monialainen ja poikkihallinnollinen foorumi yhdistää eri toimialat sekä paikalliset, seudulliset ja valtakunnalliset toimijat.
- Toiminta alkaa kehittämisohjelman valmistuttua ja seudullisen toiminnan käynnistyttyä.
- Kehittämisohjelmassa tarkennetaan foorumin mallia ja siihen liittyviä vetovastuita ja käytäntöjä.
- Tavoitteena matalan kynnyksen osallistava malli, jossa kunnat keskeisessä roolissa. Vetovastuu voi olla myös kiertävä.
- Kokoontuminen esimerkiksi 1–2 kertaa vuodessa: ennakoteema ja alustus teemaan.
- Mahdollistaa hankekohtaisten sekä viestinnän ja markkinoinnin (väliaikaisten tai pysyvien) ryhmien muodostumisen.
- Yhteistyöfoorumi linkittyy myös seudulla toimiviin nykyisiin liikkumisen ohjaukseen liittyviin ryhmiin. Seudulla toimivia ryhmiä ovat muun muassa:
 - Kävelyn ja pyöräilyn seudullinen Käpse-ryhmä, (HSL)
 - Liikenneturvallisuuden Apila-ryhmä (ELY)
 - Helsingin seudun liikennejärjestelmäryhmä (HSL)
 - Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäryhmät (Uudenmaan liitto)
 - Kaupunkien omat liikkumisen ohjauksen työryhmät

A large green circle containing a list of topics in white text.

Liikenne
Terveys ja hyvinvointi
Ympäristö
Joukkoliikenne
Kävely ja pyöräliikenne
Matkailu ja vapaa-aika
Viestintä ja markkinointi
Liikunta

Toimenpideideoita seudulliselle yhteistyölle (1/2)



Toimenpideidea	Toimenpiteen kuvaus
<i>Yhteistyön käynnistäminen:</i>	
Kaupunkipyöriin liittyvä liikkumisen ohjauksen seudullinen yhteistyö	• Seudullinen yhteistyö Helsingin seudun kuntien yhteisen kaupunkipyöräpalvelun käyttöönottoon (kevät 2026) liittyen. • Sisältää muun muassa markkinoinnin ja viestinnän seudullista yhteistyötä.
Liikkujan viikon 2025 tai Pyöräilyviikon 2025 toimenpiteiden suunnittelu	• Kunnissa toteutettavien toimenpiteiden yhteinen suunnittelu. • Yhteistyössä toteutettavien toimenpiteiden suunnittelu. • Helppoja tapoja osallistua niitä kuntia varten, joilla vähemmän resursseja.
Kaupungin sisäisen yhteistyön kehittäminen	• Miten seudullinen yhteistyö voi tukea kaupungin sisäistä yhteistyötä? • Hyvien käytäntöjen jakaminen (esim. Liikkujan viikkoon liittyen miten kaupunki tehnyt yhteistyötä sisäisesti).
<i>Hanketoiminnan kehittäminen:</i>	
Yhteisten hankkeiden toteuttaminen	• Edistetään yhteistyötä kuntien ja muiden toimijoiden välillä (mm. yritykset, oppilaitokset). • Haetaan tarvittaessa yhteistä hankerahoitusta. • Kokeilujen kautta käyttäytymismuutosta.
EU-hankerahoituksen hakeminen	• EU-hankerahoituksen hakeminen yhteistyössä seudun toimijoiden kanssa. • Yhteistyö hakemuksia tekevien tahojen, oppilaitosten ja tutkimuslaitosten kanssa. • Hyvien käytäntöjen jakaminen ja benchmarking. Esim. Uudenmaan liitolla ja joillakin kaupungeilla on käynnissä EU-hankkeita.

Toimenpideideoita seudulliselle yhteistyölle (2/2)



Toimenpideidea	Toimenpiteen kuvaus
<i>Seudulliset materiaalit ja suunnitelmat:</i>	
Yhteinen viestintävisio ja viestintä-/markkinointi-suunnitelma	• Laaditaan yhteinen viestintävisio, josta tukea ja yhdenmukaisuutta seudun kuntien viestintään. Mahdollisuus hyödyntää samoja viestintämateriaaleja. • Pidemmän aikavälin (3–4 vuotta) viestintäsuunnitelmasta jatkuvuutta. • Herätteet tapahtumiin riittävän ajoissa. • Keskittyminen vuosittain vain muutamaaan kampanjaan esim. pyöräilyn markkinointistrategia
Materialipankin kokoaminen	• Materiaalit eri kohderyhmille suomen ja ruotsin kielellä, tavoitteellisesti osa materiaalista myös muilla kielillä. • Valokuvat, vuosikello ja linkit tapahtumiin, faktatekstit • Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä
Työmatkojen liikkumisen ohjauksen edistäminen	• Tiedon jakaminen ja yhteistyö työnantajien kanssa (HR ja työterveys). • Yritysten kannustaminen liikkumissuunnitelmien toteuttamiseen. • Yritysten osallistuminen joukkoliikenteen järjestämiseen.
<i>Sidosryhmäyhteistyön kehittäminen:</i>	
Hyvinvointialueiden osallistaminen	• Yhteyshenkilön tai -henkilöiden löytäminen. • Mitkä ovat yhteisiä tavoitteita, ja miten yhteistyötä voitaisiin tehdä?
Yhteydenpito järjestöjen kanssa	• Hyvien käytäntöjen jakaminen järjestöjen kanssa. (muun muassa ESLU ja Hepo)

6. Johtopäätökset

Johtopäätökset (1/2)



Liikkumisen ohjausta tehdään nykyisin kaikissa seudun kunnissa, mutta resurssit ja toimenpiteet vaihtelevat paljon kunnittain. Kunnat näkivät, että seudullisella yhteistyöllä voidaan **parantaa liikkumisen ohjauksen laatua ja tehokkuutta** kehittämällä kuntarajat ylittäviä hankkeita, kampanjoita ja viestintää.

Seudullinen yhteistyö tuo kunnan liikkumisen ohjauksen työhön jatkuvuutta, tehokkuutta sekä uusia ideoita ja näkökulmia.

Potentiaalia seudullisessa yhteistyössä nähtiin muun muassa **rahoituksen hakemisessa** liikkumisen ohjauksen hankkeille yhteistyössä seudun kuntien kanssa sekä **yhteisessä materiaalipankissa**, joka tarjoaa helposti käyttöön otettavaa materiaalia liikkumisen ohjauksen viestintään kunnassa.

Yhteinen **pidemmän aikavälin viestintävisio ja keskittyminen yhteisesti tiettyihin kampanjoihin** mahdollistaa samojen viestintämateriaalien hyödyntämisen ja tuo yhdenmukaisuutta seudun kuntien viestintään.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden **seuranta- ja vaikuttavuustiedon** keräämisen kehittäminen nähdään tärkeänä ja samalla myös haastavana, sillä liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikutukset tapahtuvat usein pidemmällä aikavälillä. **Tiedon jakaminen** seudulla onnistuneista hankkeista ja **hyvistä käytännöistä** nähtiin tärkeimpänä tapana lisätä myös ymmärrystä toimenpiteiden vaikuttavuudesta.

Hyvien käytäntöjen jakaminen kuntien kesken varmistaa resurssien tehokkaan käytön, ja parantaa liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Johtopäätökset (2/2)



Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden suunnittelu, viestintä tai vaikuttavuuden seuranta edellyttävät usein **monialaista yhteistyötä**, jonka koordinointia on nähty tarpeelliseksi kehittää kunnissa. Seudullisen yhteistyömallin tavoitteena on tuoda yhteen muun muassa liikenteen, ympäristön ja ilmaston, viestinnän ja markkinoinnin, matkailun sekä hyvinvoinnin toimialat.

Seudullisesta liikkumisen ohjauksesta on saatu hyviä kokemuksia muualta Suomesta. Varsinais-Suomen seudulla liikkumisen ohjaus on kytketty **osaksi liikennejärjestelmätyötä** ja Oulun seudulla **osaksi kävelyn, pyöräilyn ja liikenne-turvallisuuden seudullisia verkostoja**. Varsinais-Suomessa on laadittu **liikkumisen ohjauksen toimenpideohjelma, jolla on virallinen asema osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa**. Myös Oulun seudulla nähtiin, että liikkumisen ohjauksen strategiapohjaa olisi hyvä vahvistaa.

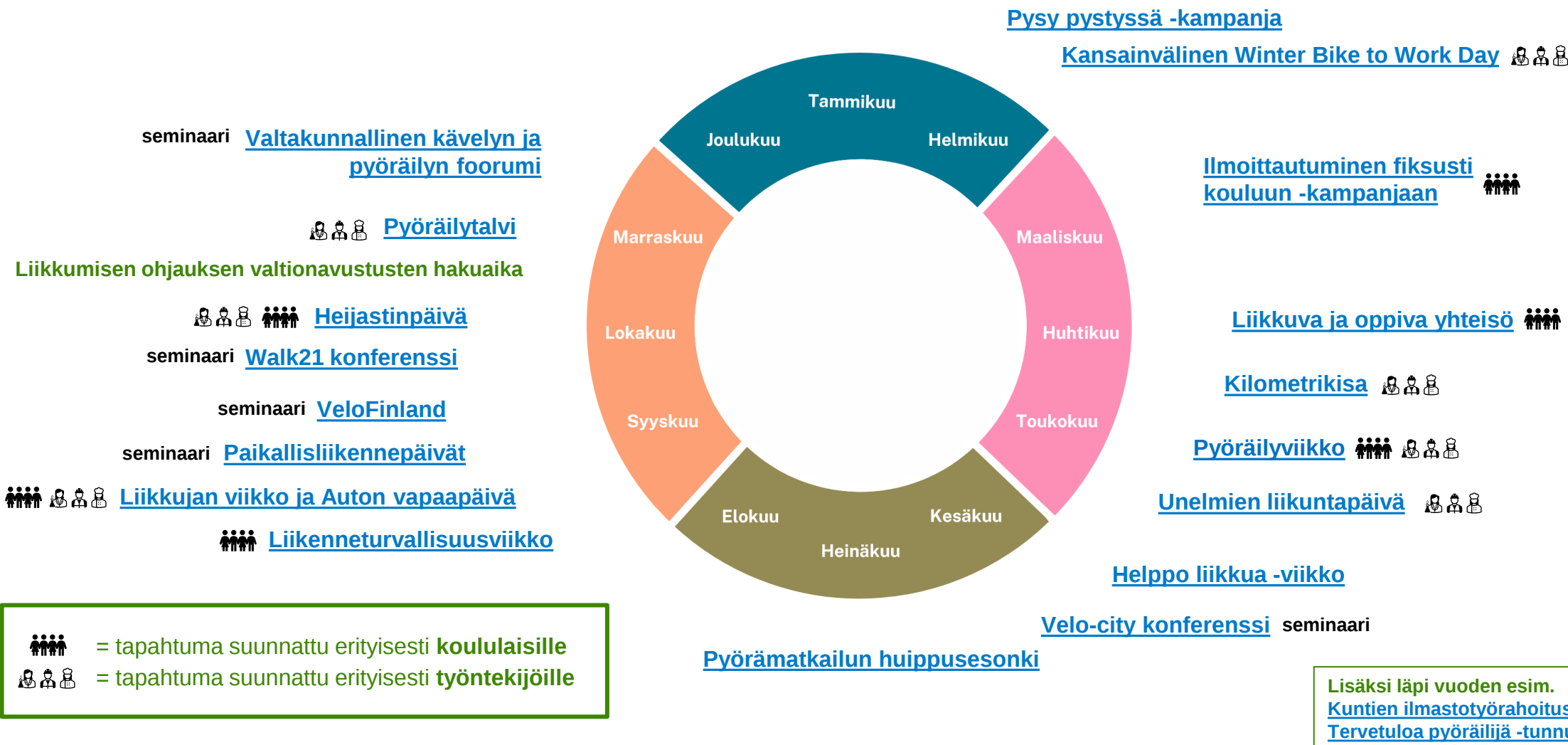
HSL:n rooli seudullisen yhteistyön **koordinoivana tahona** nähtiin luontevana kunnissa. Tavoitteena seudullisessa mallissa on matalan kynnyksen osallistava malli, jossa **kunnat ovat keskeisessä roolissa** ja vetovastuun jakamista esimerkiksi kiertävällä mallilla voidaan myös harkita.

Seudullisen yhteistyön toivottiin käynnistyvän pian konkretian kautta, mutta yhteistyölle nähtiin myös tarpeen luoda selkänajaksi **yhteinen kehittämisohjelma**. Laadittavassa kehittämisohjelmassa linjataan muun muassa yhteistyön vastuutahot, tavoitteet ja mittarit pidemmällä aikavälillä sekä varmistetaan toiminnalle resurssit.

LIITE: Seudullisen liikkumisen ohjauksen materiaalipaketin aihio

**Vuosikello – Faktatekstit – Kuvapankki –
Esimerkkejä hankkeista**

Yhteistyön vuosikello – milloin viritellä yhteistyötä? Mitä tehdä ja milloin?



FAKTABOKSI: TIESITKÖ NÄMÄ KESTÄVÄSTÄ LIIKKUMISESTA?

1. Jo puolen tunnin päivittäinen kävely voi parantaa kestävyyskuntoa 10–15 % muutamassa kuukaudessa. (UKK-instituutti)
2. Koululainen kulkee kouluvuoden aikana noin 400 matkaa kodin ja koulun välillä. Alakoululaisten alle viiden kilometrin koulumatkoista suuri osa kuljetaan kävellen ja pyörällä. Yläkouluiässä lihasvoimin liikkuminen saman pituisilla koulumatkoilla vähenee. (LIITU-tutkimus, 2022)
3. Pyörää käytetään tasaisesti kaikissa tuloluokissa. Korkeimmissa tuloluokissa pyörällä liikuttuja kilometrejä kertyy kuitenkin enemmän kuin muissa tuloluokissa.
4. Naiset tekevät 63 % kaikista joukkoliikennematkoista (Henkilöliikennetutkimus, 2021)
5. Jo reilun 20 km matkoilla joukkoliikenteen nopeus on kilpailukyinen autoon verrattuna, jos sopiva joukkoliikenneyhteys on tarjolla. (Henkilöliikennetutkimus, 2021)
6. Henkilöautoon mahtuu tyypillisesti 5 henkeä, mutta silti useimmiten autossa matkataan yksin tai kaksin. Autoilun tehokkuutta voi lisätä nappaamalla samaan suuntaan vaikkapa työpaikalle tai harrastuksiin kulkevia kyytiin. (Henkilöliikennetutkimus, 2021)
7. Oulussa pyöräillään lähes kolminkertainen määrä Suomen keskiarvoon verrattuna. (Henkilöliikennetutkimus, 2021)
8. Sähköavusteisella pyörällä tehty keskimääräinen matka on noin 10 km. Kaikista suomalaisten päivittäisistä matkoista 75 % on alle 10 kilometrin pituisia. Kun pyöräilyn taakka kevenee sähköavusteisen pyörän ansiosta, tahtuu jopa parinkymmenen kilometrin matka leikiten. (UKK-instituutti, Romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus, 2023)

Esimerkki Traficomin Liikkujan viikon sivun faktakortista.

Faktatekstit teemoittain



Jalankulku

Pyöräliikenne

Joukkoliikenne

Liikenneturvallisuus

Suomalaisten
liikkumistottumukset

Terveyshyödyt ja hyvinvointi

Sosiaaliset vaikutukset

Erilaiset liikkujat ja matkat

Liikkumattomuuden hinta ja
taloudelliset vaikutukset

Kannustimet kestävien
kulkumuotojen valintaan

Ilmastovaikutukset

Matkailu ja vapaa-aika

Faktatekstit, lähteitä mm.



- Traficom, HLT: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2023_raportti.pdf
- UKK-instituutti, viimeisimmät UKK:n tutkimustulokset: <https://ukkinstituutti.fi/>
- Toimintakykyinen Suomi: <https://www.toimintakykyinensuomi.fi/>
- Liikkujan viikko: <https://www.liikkujanviikko.fi/>
- Pyöräilytalvi: <https://www.pyorailytalvi.fi>
- Pyöräilyvuosi: <https://pyorailyvuosi.fi/>
- Kävelykipinä: <https://www.tahkopihkala.fi/kavelykipina-2023-tiedote-kavelykilometrikisa-ei-toteudu-mutta-jaloille-on-edelleen-kayttoa/>
- Liikkuva aikuinen: <https://liikkuva aikuinen.fi/>
- Olympiakomitea: <https://olympiakomitea.kuvat.fi/kuvat/Materiaalipankki/>
- Liikenneturvallisuusviikko, liikennekasvatuksen materiaalit: https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/liikenneturvallisuusviikko/?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwmOm3BhC8ARIsAOSbapXljzL0MZuK8fvldb3iiGbg46dPscMEzVpVMMxgRyHhM6uelf369rwaAlydEALw_wcB
- Liikenneturva, nuorten henkilövahingot tieliikenteessä: <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/nuorten-henkilovahingot-tieliikenteessa/>
- Liikenneturva, nuoret liikenteessä: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/nuoret-liikenteessa/>
- Liikenneturva, tutkimukset: <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/>
- Liikenneturva, liikennekasvatus kouluissa ja oppilaitoksissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/liikennekasvatus/>
- Liikenneturva, eri aiheita: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/>
- Pysy pystyssä -kampanjan materiaalit ja faktakuvat: <https://www.kotitapaturma.fi/pysy-pystyssa/materiaalit/>
- Motiva, julkaisut: kestävä liikenne ja liikkuminen: <https://www.motiva.fi/ajankohtaista/julkaisut/liikenne>
- Motiva, kestävä liikenne ja liikkuminen: https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen

Seudullinen kuvapankki



- Geneeriset kaikissa kunnissa hyödynnettävät kuvat ilman logoja tai tunnistettavia kuntakohtaisia taustoja tai yksityiskohtia
- Erilaiset teemat:
 - erilaiset liikkujat; eri ikäryhmät, maahanmuuttajataustat, esteelliset liikkujat
 - kävely, pyöräliikenne, joukkoliikenne
 - terveys, hyvinvointi, liikunta
 - työmatkat, koulumatkat, opiskelumatkat, vapaa-ajanmatkat
 - eri vuodenajat

Suomalaisia lähteitä:

Liikenneturva, kuvapankki: <https://www.flickr.com/photos/liikenneturva/with/53411981140>

HSL, kuvapankki: <https://hsl.mediabank.fi/fi/material/search#/filetype:photo>

Traficom, materiaalia Liikkujan viikolle: <https://kuvapankki.traficom.fi/main/galleryview/fc=61%3A2683>

Pyöräilyvuosi, materiaalia pyöräilyviikolle: <https://pyorailyvuosi.fi/pyorailyviikon-2023-materiaalit/>

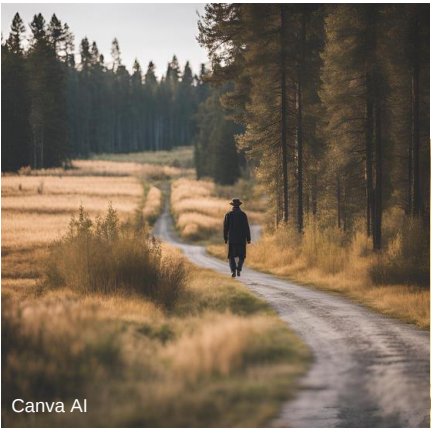
Pyöräilykuntien verkosto: <https://www.poljin.fi/kuvapankki>

Kansainvälisiä lähteitä:

<https://pixabay.com/photos/>

<https://www.pexels.com/>

Seudullinen kuvapankki, esimerkkikuvia



Esimerkkejä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä



Kaupunkipyörät ja pyörähuoltotoimijat osallistuvat liikkumisen edistämiseen, mukaan lukien talvihuoltoon liittyvä markkinointi.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden etuajo-oikeuden parantaminen sekä liikennevalojen säätäminen

Kaupungin työntekijöille suunnattu henkilökohtainen liikkumissuunnitelma.

Työmatkaliikkumisen edistämisen hanke: viestintää, markkinointia ja olosuhteiden selvitys.

Kampanjat sosiaalisessa mediassa.

Alennettuja pysäköintimaksuja sähkö- ja yhteiskäyttöautoille.

Pyöräilykursseja ja työmatkaliikkumisen edistämistä yhteistyössä VTT kanssa, sekä pyöräilyn ja kävelyn edistämishjelmat.

Leikkipuistopyöräilyjä ja talvipyöräilytempauksia

Liikkumisen ohjauksen hankkeita, kuten kaupunkipyöräjärjestelmän kokeilu ja kuntalaisten pyöräilykokeilut, joissa testattiin erilaisia pyöriä ja jaettiin kokemuksia blogeissa.

Työmatkaliikkumisen ohjauksessa liikenteen työsuhde-etumallien kehittäminen (esim. polkupyöräetu, työsuhdematkalippu)

Teemaviikoille osallistuminen

Viestintä ja tiedottaminen kestävästä liikkumistavoista.

Selvitysten tekeminen ja materiaalien tuottaminen.

Kampanjat ja kirjastossa esitettävät pyöräilykartat. Näihin karttoihin voi sisältyä reittejä ja tietoa kaupungin eri alueista, mikä auttaa asukkaita tutustumaan kaupunkiin pyöräillen tai kävellen.

Liikennesuunnittelua, pyöräilybrändityötä, opastusta ja neuvontaa.