

Kulje viisaasti!

KATSAUS LIIKKUMISEN OHJAUksen HANKKEISIIN 2010–2013



Matti Holopainen, Sonja Heikkinen, Kaisa Kauhanen,
Sara Lukkarinen, Tytti Viinikainen

Kulje viisaasti!
Katsaus liikkumisen ohjauksen hankkeisiin
2010–2013

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2014

Liikennevirasto
Helsinki 2014

Kannen kuva: Helsingin kaupungin aineistopankki / Mika Lappalainen

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-485-7

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 029 534 3000

Matti Holopainen, Sonja Heikkinen, Kaisa Kauhanen, Sara Lukkarinen ja Tytti Viinikainen: *Kulje viisaasti! Katsaus liikkumisen ohjauksen hankkeisiin 2010–2013*. Liikennevirasto, suunnitteluosasto. Helsinki 2014. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 35/2014. 62 sivua. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-485-7.

Avainsanat: liikkumisen ohjaus, ilmastopolitiikka, liikennejärjestelmä, liikenteen kysynnän hallinta

Tiivistelmä

Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on kestävien kulkutapojen suosion kasvattaminen ja yksin omalla autolla ajamisen vähentäminen. Liikkumisen ohjauksella kannustetaan ympäristöystävällisiin, turvallisiin, sujuviin, terveellisiin ja taloudellisiin liikkumistottumuksiin muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä liikkumisen palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä.

Taustalta löytyvät EU:n ilmastopolitiikan asettamat velvoittavat tavoitteet vähentää liikenteen päästöjä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma (ILPO) on vauhdittanut työtä. Suunnitelma liikkumisen ohjauksen toiminnan organisoimisesta Suomessa valmistui 2008. Valtakunnallinen koordinoitutyö on vastuutettu Liikennevirastolle. Tässä julkaisussa esitellään kootusti ne paikalliset liikkumisen ohjauksen hankkeet, jotka ovat saaneet valtakunnallista rahoitusta vuosina 2010 - 2013.

Ensimmäisellä liikkumisen ohjauksen T&K-ohjelmalla (LOHJELMA) vuosille 2010–2011 rahoitettiin 13 hanketta. Ensisijaisesti haluttiin tukea liikkumisen ohjauksen suunnittelua ja organisoimista kaupunkiseuduilla. Lisäksi hankkeet sisälsivät työpaikkojen, koulujen ja oppilaitosten liikkumisen suunnittelua ja ohjausta, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistä sekä kampanjointia. Mukana oli myös yksittäisiä hankkeita autojen yhteiskäytöstä ja julkisen lähipalveluverkon vaikutuksista liikkumiseen. Ohjelman rahoittivat liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto.

Toiseen kehittämisohjelmaan 2012–2013 tulivat rahoittajina mukaan myös ympäristöministeriö sekä opetus- ja kulttuuriministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön rahoittama Kunnossa kaiken ikää -ohjelma. Rahoitettavia hankkeita oli jälleen 13. Haussa painotettiin kävelyyn ja pyöräilyyn sekä vapaa-ajan matkoihin kohdistuvia hankkeita, ja yli puolet valituista hankkeista käsitteli näitä teemoja. Lasten ja nuorten liikkumistapoihin liittyi neljä hanketta. Muita teemoja olivat kunnallinen kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnittelu sekä virka-autojen yhteiskäyttö.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustus saatiin käyttöön uudeksi kuntien ja seutujen työn tukimuodoksi vuodesta 2012 alkaen. Vuonna 2012 avustusta sai 14 hanketta ja vuonna 2013 19 hanketta. Suurin osa tuettavista hankkeista on vakiinnuttanut kuntien ja seutujen liikkumisen ohjauksen työtä aiempaa systemaattisemmaksi. Myös muun muassa pyöräilyn edistäminen ja työpaikkojen liikkumisen ohjaus ovat olleet teemoina mukana.

Matti Holopainen, Sonja Heikkinen, Kaisa Kauhanen, Sara Lukkarinen ja Tytti Viinikainen: Res klokt! En översikt över projekt inom mobilitetsstyrning 2010–2013. Trafikverket, planeringsavdelningen. Helsingfors 2014. Trafikverkets undersökningar och utredningar 35/2014. 62 sivua. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-485-7.

Nyckelord: mobilitetsstyrning, klimatpolitik, trafiksystem, hantering av trafikefterfrågan

Sammanfattning

Målet med mobilitetsstyrningen är att göra hållbara färd sätt populärare och minska körning ensam med egen bil. Med hjälp av mobilitetsstyrning uppmuntrar man till miljövänliga, trygga, smidiga, hälsosamma och ekonomiska mobilitetsvanor genom bland annat rådgivning, marknadsföring, mobilitetsplanering samt samordning och utveckling av mobilitetstjänster.

I bakgrunden finns EU:s förpliktande klimatpolitiska mål att minska trafikutsläppen. Det klimatpolitiska programmet (ILPO) för kommunikationsministeriets förvaltningsområde har påskyndat arbetet. Planen för att organisera verksamheten inom mobilitetsstyrningen i Finland färdigställdes 2008. Trafikverket ansvarar för det landsomfattande samordningsarbetet. I denna publikation presenteras en sammanställning av de mobilitetsstyrningsprojekt som har fått nationell finansiering 2010–2013.

Med det första FoU-programmet för mobilitetsstyrning (LOHJELMA) 2010–2011 finansierades 13 projekt. Man ville i första hand stöda planeringen och organiseringen av mobilitetsstyrningen i stadsregioner. I projekten ingick också att planera och styra mobiliteten för arbetsplatser, skolor och läroinrättningar, att främja gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik samt att föra kampanjer. Projekten innehåll även enskilda projekt för sam användning av bilar och hur det offentliga närservicenätet inverkar på mobiliteten. Programmet finansierades av kommunikationsministeriet och Trafikverket.

I finansieringen av det andra utvecklingsprogrammet 2012–2013 deltog också miljöministeriet, undervisnings- och kulturministeriet samt I form för livet -programmet som finansieras av social- och hälsovårdsministeriet. Antalet projekt som fick finansiering var åter 13 till antalet. I ansökningarna poängterades projekt i anknytning till gång och cykling samt fritidsresor, och över hälften av de valda projekten behandlade dessa teman. Fyra projekt hänförde sig till mobilitetsvanorna bland barn och ungdomar. Andra teman var kommunernas planering av en hållbar och trygg mobilitet samt sam användning av tjänstebilar.

Stadsbidraget för mobilitetsstyrning kunde tas i bruk som en ny understödsform för kommunernas och regionernas arbete från och med 2012. År 2012 fick 14 projekt understöd och 2013 var antalet understödda projekt 19. Största delen av de understödda projekten har gjort kommunernas och regionernas mobilitetsstyrningsarbete mera systematiskt. Teman som behandlats är bland annat främjandet av cykling och mobilitetsstyrningen på arbetsplatserna.

Matti Holopainen, Sonja Heikkinen, Kaisa Kauhanen, Sara Lukkarinen ja Tytti Viinikainen: Travel smart! Overview of mobility management projects 2010–2013. Finnish Transport Agency, Planning Department. Helsinki 2014. Research reports of the Finnish Transport Agency 35/2014. 62 pages. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-485-7.

Key words: mobility management, climate policy, transport system, transport demand management

Abstract

The aim of mobility management is to make sustainable modes of transport more attractive and reduce the number of people driving alone in their own car. Mobility management promotes environmentally friendly, safe, smooth, healthy and economic travel behaviour by means of guidance, marketing, communication, mobility planning, coordination and development of mobility services.

Mobility management is underpinned by the binding EU climate policy objectives to reduce traffic emissions. The Climate Policy Programme for the Ministry of Transport and Communications' administrative sector has speeded up the process. A mobility management plan for Finland was completed in 2008. The Finnish Transport Agency is responsible for the nationwide coordination. This publication includes a summary of the local mobility management projects which have been granted national funding 2010–2013.

In the first R&D programme (LOHJELMA) on mobility management 2010–2011, 13 projects were funded. The primary objective was to support mobility management planning and organisation in urban regions. The projects also included mobility planning and management at workplaces, schools and educational institutes; promotion of walking, cycling and public transport; and campaigning. Some of the separate projects also comprised carpooling and the effects of public local service networks on mobility. The programme was funded by the Ministry of Transport and Communication and the Finnish Transport Agency.

The second development programme 2012–2013 was co-funded by the Ministry of the Environment, the Ministry of Education and Culture, and the Fit for Life programme, funded by the Ministry of Social Affairs and Health. Again, the number of funded projects was 13. Special consideration was given to applications for projects aimed at walking, cycling and leisure-time journeys. More than half of the selected projects covered these themes. Four projects related to the travel behaviour of children and young people. Other themes included the planning of sustainable and safe travel in the municipalities and sharing of company cars.

A discretionary government grant for mobility management was introduced in 2012 as a new form of supporting the work carried out in municipalities and regions. In 2012, 14 projects received a grant and in 2013 the number of funded projects was 19. The majority of the funded projects have helped systemise the mobility management work in the municipalities and the regions. Some of the themes included have been cycling promotion and mobility management at workplaces.

Esipuhe

Suomessa on tehty koordinoitua liikkumisen ohjauksen työtä vuodesta 2010. Siitä lähtien on ollut käytettävissä keskitettyä rahoitusta valtakunnalliseen koordinointiin sekä kahteen paikallista työtä tukevaan T&K-ohjelmaan. Lisäksi vuodesta 2012 eteenpäin on paikallisen työn tukemiseen ollut käytössä liikkumisen ohjauksen valtionavustus. Tuloksena on ollut runsas ja teemoiltaan laaja joukko paikallisia liikkumisen ohjauksen hankkeita, jotka ovat vieneet kestävän liikkumisen edistämistyötä eteenpäin.

Samalla osaaminen ja asiantuntemus ovat laajentuneet: konsultteina, suunnittelijoina, kampanjavastaavina ja asiaa tuntevina viranomaisina on ollut työssä mukana satoja osaajia eri puolella Suomea. Toiminta on vakiintunut suurilla kaupunkiseudulla, ja kaikkiaan liikkumisen ohjauksen toimia on toteutettu useilla kymmenillä seuduilla tai kunnissa. Liikkumisen ohjauksesta onkin monin paikoin tullut pysyvä osa liikennejärjestelmätyötä.

Tähän raporttiin on koottu tiivis katsaus vuosien 2010–2013 paikallisiin hankkeisiin. Pohjana ovat olleet projektien itsensä tuottamat aineistot. Raportin kokoamisen aloitti Sonja Heikkinen Motivasta, ja työtä jatkoi Matti Holopainen Liikennevirastosta. Raportin toimitustyön ovat tehneet Kaisa Kauhanen ja Sara Lukkarinen Motivasta sekä Tytti Viinikainen Liikennevirastosta.

Helsingissä elokuussa 2014

Liikennevirasto
Suunnitteluosasto

Sisällysluettelo

1	LIKKUMISEN OHJAUS SUOMESSA	9
1.1	Mitä on liikkumisen ohjaus?.....	9
1.2	Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa.....	10
2	LIKKUMISEN OHJAUKSEN ENSIMMÄINEN T&K-OHJELMA.....	12
2.1	Hankekokonaisuus.....	12
2.2	Seutujen ja kuntien yleisen tason hankkeet	13
2.2.1	Liikkumisen ohjauksen toimenpidepaletti – HSL.....	13
2.2.2	Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa	14
2.2.3	Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen Tampereen seudulla	15
2.2.4	Hämeenlinnan seudun EKOLIITU.....	15
2.2.5	Askel hyvään liikkumiseen Hyvinkäällä.....	16
2.2.6	Mitä opimme seutu- ja kuntatyöstä?	17
2.3	Työpaikat	18
2.3.1	Älykästä työmatkaa!.....	18
2.3.2	Vantaankosken yritysten työpaikkaliikenne	19
2.3.3	Mitä opimme työpaikkojen liikkumisen ohjauksesta?.....	19
2.4	Koulut ja oppilaitokset.....	20
2.4.1	Kasarminmäen kampusalue.....	20
2.4.2	Liikkumisen ohjauksen ohje peruskouluille	21
2.4.3	Mitä opimme koulujen ja oppilaitosten liikkumisen ohjauksesta?	21
2.5	Pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen	22
2.5.1	Pyöräily ja sosiaalinen media	22
2.5.2	Matkakeskusten toteutus suunnitelma – Raasepori.....	23
2.5.3	Mitä opimme pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisestä?	23
2.6	Autojen yhteiskäyttö	24
2.6.1	Yhteiskäyttöautojärjestelmä asuinalueella.....	24
2.6.2	Mitä opimme autojen yhteiskäytöstä?	25
2.7	Julkiset palvelut.....	25
2.7.1	Julkisen lähipalveluverkoston vaikutukset kestäväan liikkumiseen.....	25
2.7.2	Mitä opimme julkisen lähipalveluverkoston vaikutuksista liikkumiseen?	27
3	LIKKUMISEN OHJAUKSEN TOINEN T&K-OHJELMA.....	28
3.1	Hankekokonaisuus.....	28
3.2	Pyöräilyn edistäminen	28
3.2.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Joensuun seudulla	29
3.2.2	Työpyöräile! – Turku	30
3.2.3	Hyvä työpaikka pyörällä - Helsinki	30
3.2.4	Fillaristit	31
3.2.5	Mitä opimme pyöräilyn edistämisestä?	32
3.3	Alueelliset hankkeet	32
3.3.1	Janakkalan viisaan liikkumisen koordinaattori	32
3.3.2	Kokeile edes kerran!.....	33
3.3.3	Kävellen kauppaan, pyörällä postiin	34
3.3.4	Mitä opimme alueellisista hankkeista?	34
3.4	Koululaisten liikkuminen.....	35
3.4.1	Liikennekäärme-peli ala-kouluille	35
3.4.2	Liikkuva-draamatyöpajat yläkouluille	36

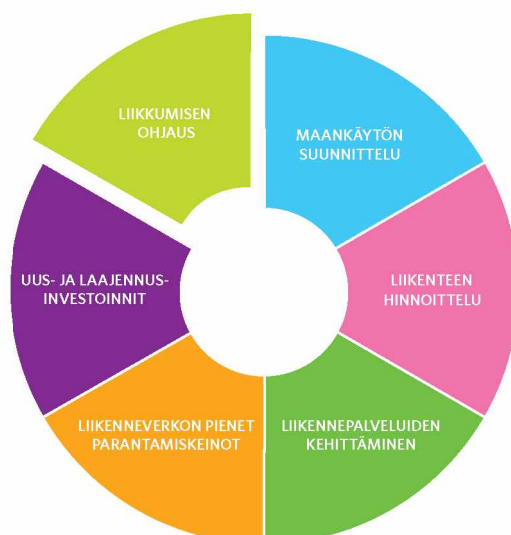
3.4.3	Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit	37
3.4.4	Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat.....	38
3.4.5	Mitä opimme lasten ja nuorten hankkeista?.....	39
3.5	Liikkuminen vapaa-aikana.....	39
3.5.1	Yleisötahtumien liikkumisen ohjaus	39
3.5.2	Virka-autokalusto yhteiskäyttöön	40
3.5.3	Mitä opimme vapaa-ajan hankkeista?.....	42
4	LIIKKUMISEN OHJAUKSEN VALTIONAVUSTUS	43
4.1	Avustuksen perusteet ja kohteet	43
4.2	Vuoden 2012 valtionavustushankkeet	43
4.2.1	Kolme suurinta kaupunkiseutua	44
4.2.2	Muut kaupunkihankkeet	46
4.2.3	Joukkoliikenteen kampanjointi	48
4.2.4	Muut hankkeet	49
4.3	Vuoden 2013 valtionavustushankkeet	51
4.3.1	Kaupunkiseudut, monialainen toiminta.....	51
4.3.2	Kaupungit, yksittäiset toimenpiteet	54
4.3.3	Liikenneturvallisuuden ja kestävä liikumisen integrointi.....	58
4.3.4	Joukkoliikenne	60
LÄHTEET	57

1 Liikkumisen ohjaus Suomessa

1.1 Mitä on liikkumisen ohjaus?

Liikkumisen ohjauksen (engl. Mobility Management) tavoitteena on kestävien kulkumuotojen suosion kasvattaminen ja yksin omalla autolla ajamisen vähentäminen. Liikkumisen ohjauksen taustalla on tarve ehkäistä liikenteen haittoja, tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä, parantaa elinympäristön viihtyisyyttä sekä edistää arki-liikunnalla liikkujien terveyttä ja elämänlaatua.

Liikkumisen ohjauksella kannustetaan viisaisiin kulkumuotovalintoihin muun muassa neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä liikkumisen palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä. Liikkumisen ohjauksella vaikutetaan ihmisten asenteisiin ja käyttäytymiseen vapaaehtoisuuden pohjalta. Liikkumisen ohjaus on siten yksi liikenteen kysyntään vaikuttamisen muoto muiden keinojen rinnalla (ks. kuva 1).



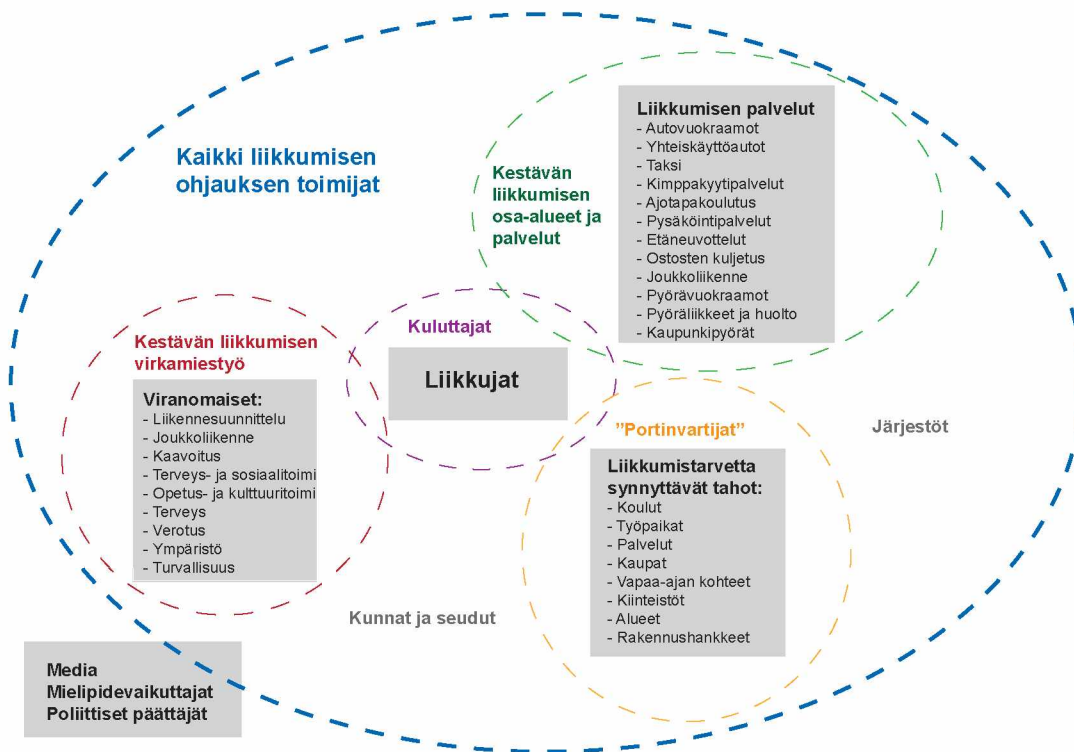
Kuva 1. Liikenteen kysynnän hallinnan keinoja

Vuodesta 2011 lähtien on valtakunnallisesti alettu käyttää Kulje viisaasti -ilmettä kestäviin kulkumuotoihin kannustavien prosessien ja hankkeiden näkyvyyden lisäämiseksi.



Kuva 2. Kulje viisaasti - logo.

Liikkumisen ohjauksessa pääkohteena ovat liikkujat. Työtä voivat käytännössä tehdä monenlaiset toimijat, kuten ns. portinvartijat, joilla on kosketus liikkujiin. Valtakunnallisten toimijoiden tehtävänä on tukea ja koordinoida toimintaa esimerkiksi rahallista tuella, tietouden ja menetelmien kehittämisellä ja ylläpitämällä verkostoyhteistyötä.



Kuva 3. Liikkumisen ohjauksen toimijakenttä. Lähde: Motiva.

1.2 Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa

Vuonna 2008 ilmestyneessä, liikennehallinnon toimijoiden yhteistyönä laaditussa Liikkumisen palvelukeskus: Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa -raportissa (LVM 27 / 2008) tehtiin ehdotus liikkumisen ohjaustyön järjestämisestä. Myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma ILPO vuodelta 2009 antoi liikkumisen ohjauksen työlle nostetta. Liikenteen päästöjen vähentämisen tavoite löytyy EU:n ilmastopoliitikasta. EU:n energia- ja ilmastopakettien taakanjakopäätöksen (406/2009/EY) mukaan Suomen on vähennettävä päästökaupan ulkopuolisten toimialojen päästöjä liikenne mukaan lukien 16 prosenttia vuoteen 2020 mennessä (vertailuvuosi 2005). Päätös on oikeudellisesti sitova ja sisältää myös sitovat välitavoitteet.

Liikennevirasto aloitti toimintansa 2010 alussa ja sille vastuutettiin liikkumisen ohjauksen organisointi. Käytännön työhön valittiin palveluntoimittajaksi Motiva, kuten valmistelevalle raportille oli esitetty. Motiva laatii **valtakunnallisesta koordinoinnista** Liikennevirastolle vuosittain työohjelman. Liikenneviraston koordinointiin käyttämä rahoitus on ollut vuositasolla keskimäärin 240 000 euroa.

Motiva osallistui vuosina 2009–2012 LVM:n tukemana EU-projektiin EPOMM-PLUS, jonka yhteydessä syntyi liikkumisen ohjauksen piirissä toimivien henkilöiden valtakunnallinen verkosto LIVE. Verkosto vakiintui liikkumisen ohjauksen yhteistyöverkostoksi, johon kuuluu tällä hetkellä lähes 500 jäsentä.

Liikkumisen ohjauksen työn strategisesta ohjauksesta vastaa poikkihallinnollinen viisaan liikkumisen koordinoitiryhmä, jota johtaa liikenne- ja viestintäministeriö. Ryhmä on keskittynyt pääasiassa tiedonvaihtoon ja eri hallinnonalojen keskinäiseen koordinointiin, mutta sen piirissä on valmisteltu myös liikkumisen ohjaustyön linjauksia.

Paikallinen työ saatiin käyntiin vuosina 2010–2011 ensimmäisen liikkumisen ohjauksen kehittämisohjelman avulla. Helsingin seudun liikenne HSL, Tampereen kaupunki ja Varsinais-Suomen alue organisoivat ensimmäisenä jatkuvan toiminnan asiassa. Monilla seuduilla taustalla on ollut myös aiempaa ilmasto- ja paikallisagendatyötä. Suomessa melko kattavaksi kehittynyt kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu on luonut strategista pohjaa liikkumisen ohjaukselle.

Ensimmäistä liikkumisen ohjauksen ohjelmaa 2010–2011 rahoitettiin Liikenneviraston ja liikenne- ja viestintäministeriön toimesta noin puolella miljoonalla eurolla. Lisäksi muita liikkumisen ohjauksen tutkimus- ja kehityshankkeita rahoitettiin noin 300 000 eurolla, keskeisenä projektina työpaikkojen liikkumisen ohjausta kehittävä TYKELI. Oltiin vielä kaukana Liikkumisen palvelukeskus -raportissa asetetusta tavoitteesta 3 milj. euroa vuodessa, mutta hyvässä alussa.

Uusi liikkumisen ohjauksen ohjelma 2012–2013 käynnistettiin teemanaan erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Liikennevirasto, liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö ja Kunnossa kaiken ikää -ohjelma rahoittivat tätä ohjelmaa vajalla puolella miljoonalla.

Valtionavustus saatiin käyttöön vuodesta 2012 alkaen paikallisen työn vauhdittamiseen, ja sen vuosittainen kunnille ja seuduille kohdistettu tukisumma on ollut noin 400 000 - 550 000 euroa. Avustusta voivat joukkoliikenteen valtionavustuksista annettujen säästöjen mukaan saada kunnat, kuntayhtymät tai muut yleishyödylliset yhteisöt. Tällaisia voivat olla esimerkiksi erilaiset liikkumisen ohjausta järjestävät verkostot, säätiöt ja yhdistykset. Avustuksen toivotaan edistävän pysyvien toiminta- ja yhteistyömuotojen syntyä.

Kansainvälinen yhteistyö on ollut tiivistä European Platform on Mobility Management (EPOMM) -verkoston kautta. Liikennevirasto liittyi EPOMMin jäseneksi vuonna 2010, ja Motiva on toiminut osana valtakunnallista koordinoitua EPOMMin kansallisenä kontaktipisteenä (National Focal Point, NFP). Kansainvälisen yhteistyön ansiosta eurooppalaisia työkaluja ja esimerkkejä on voitu hyödyntää Suomessakin. Tästä johtuen liikkumisen ohjaustyön kehitys on Suomessa ollut - monia eurooppalaisia maita myöhäisemmästä liikkeellelähdestä huolimatta - verrattain nopeaa.

2 Liikkumisen ohjauksen ensimmäinen T&K-ohjelma

2.1 Hankekokonaisuus

Ensimmäisen liikkumisen ohjauksen ohjelman (LOHJELMA) haku avattiin keväällä 2010 vuosille 2010–2011. Hankkeilla haluttiin tukea ensisijaisesti toiminnan organisoimista seututasolla.

Hakuun saatiin 23 hakemusta ja rahoitettavaksi valittiin 13 hanketta. Rahoittajina olivat mukana liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikennevirasto yhteensä noin puolella miljoonalla eurolla. Ohjelman koordinaattorina toimi Motiva Liikenneviraston toimeksiannosta, osana valtakunnallista liikkumisen ohjauksen koordinoitua. Lisäksi hankkeet olivat itse neuvotelleet rahoittajiksi useita kuntia, maakuntaliittoja, ELY-keskuksia ja joukkoliikenneorganisaatioita.

Taulukko 1. Liikkumisen ohjauksen ohjelman 2010–2011 hankkeet.

Seutujen ja kuntien yleisen tason työ	Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU
	Liikkumisen ohjauksen toimenpidepaletin luominen HSL:ään
	Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010–2011
	Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen Tampereen seudulla
	Askel hyvään liikkumiseen – Liikkumisen ohjauksen kehittäminen Hyvinkäällä
Työpaikkojen liikkumisen ohjaus	Älykästä työmatkaa! -hanke Jyväskylässä
	Vantaankosken aseman yritysten työpaikkaliikennesuunnitelmat (Vantaa)
Koulut ja oppilaitokset	Opiskelijoiden liikkumisen ohjaus, Kasarmimäen kampusalue (Kouvola)
	Liikkumisen ohjauksen ohje peruskouluille pääkaupunkiseudulla (LOOP)
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen	Pyöräily ja sosiaalinen media, fillaristit.fi -palvelu (HSL-alue, Tampere ja Lahti)
	Matkakeskusten toteutus suunnitelma ja joukkoliikenteen edistäminen (Raasepori)
Autojen yhteiskäyttö	Tehokas yhteiskäyttöautojärjestelmä asuinalueella (pääkaupunkiseutu)
Palvelut	Julkisen lähipalveluverkoston vaikutukset kestäväan liikkumiseen – menetelmän kehittäminen vaikutusten arvioimiseksi (Helsinki, Espoo ja Sipoo)

Hankkeiden ohjaukseen osallistui yhteensä 200 henkilöä eri organisaatioista, ja hankkeita oli tekemässä noin 50 ammattilaista. Voidaan arvioida, että työn kautta tavoitettiin tuhansia henkilöitä. Ohjaukseen osallistuneet tahot on mainittu hankkeiden esittelyn yhteydessä. Esittelytekstien laadinnassa on hyödynnetty hankkeiden yhteyshenkilöiden laatimia tuloskortteja, jotka löytyvät Motivan internet-sivuilta osoitteesta <http://motiva.fi/liikenne>.

Ensimmäinen liikkumisen ohjauksen ohjelma onnistui käynnistämään liikkumisen ohjaustyötä laajalla rintamalla. Työn rikkaus ja myös haaste erityisesti koordinoinnin osalta on se, että toimijakenttä on hyvin laaja. Jälkikäteen voidaan lisäksi todeta, että seurantaa ja vaikutusten arviointia ei osattu riittävästi ottaa mukaan liikkumisen ohjauksen ohjelman alusta lähtien.

2.2 Seutujen ja kuntien yleisen tason hankkeet

2.2.1 Liikkumisen ohjauksen toimenpidepaletti – HSL

HSL toimii Helsingin seudulla kuuden kunnan joukkoliikenneviranomaisena, ja myös liikkumisen ohjaus on sisällytetty HSL:n tehtäviin. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa HLJ:ssä liikkumisen ohjaus on tunnistettu keinona, ja suunnitelmassa on asetettu tavoitteet työlle.

Hankkeen päätavoitteena oli luoda HSL:ään liikkumisen ohjauksen prosessi, joka koostuu eri kohderyhmille suunnatuista liikkumisen ohjauksen palveluista ja tuotteista. Lisäksi haluttiin tuotteistaa HSL:n liikkumisen ohjaukseen liittyvät informaatio- ja neuvontapalvelut, saada mahdollisimman moni yritys tai muu toimija tekemään liikkumissuunnitelmia, myydä ja markkinoida HSL:n palveluja yrityksille, yhteisöille ja isoille asiointipaikoille, lisätä tietoisuutta järkevistä kulkutapavalinnoista ja lisätä käyttäjälähtöistä suunnittelua.

Hankkeen aikana tehtiin kymmeniä yrityskäyntejä, joissa kerrottiin HSL:n liikkumisen ohjauksen palveluista. Yrityksiä kiinnostivat erilaiset toimenpiteet: osa halusi liittää netti- tai intranetsivuilleen Reittioppaan hakuikkunan tai ns. Omien lähtöjen upotetun näkymän, osa kiinnostui pyöräilyolosuhteiden parantamisesta tai kimppekyydeistä. Jotkut ottivat käyttöönsä työsuhdematkaliput tai joukkoliikenteen aikataulunäytön ja osa lähti toteuttamaan yritykselle liikkumissuunnitelmaa. Liikkumissuunnitelmia tehtiin 15 kappaletta. HSL järjesti kuudelle yritykselle henkilöstöinfoja.

Hankkeen aikana yrityksille laadittiin esitteet HSL:n liikkumisen ohjauksen palveluista ja liikkumissuunnitelman laadinnasta sekä aulanäytön tilauslomake ja toteutettiin kaksi kampanjaa, joissa yrityksille suoramarkkinoitiin HSL:n palveluita. Työsuhdelippuasiakkaille tehtiin asiakaskysely ja myös internet-sivuja päivitettiin. HSL:n nettisivuille toteutettiin yrityksille ja muuttajille omat sivut, Viisaan liikkumisen tietopaketti, ohjeet Reittioppaan hakuikkunan ja Omat lähdöt -näkymän käyttöön sekä matka-aikakarttoja.

Keskeisimmäksi tulokseksi muodostui työnantajayhteistyön prosessin muodostaminen ja siihen liittyvä tuote- ja palvelupaketti, jota yrityksille tarjotaan, yhtenä osana työpaikan liikkumissuunnitelmat. Vuorovaikutteinen suunnittelu lisääntyi erityisesti sähköisiä kanavia hyödyntämällä. Joukkoliikenteen matkustajamäärät nousivat hankkeen aikana, mutta on vaikea osoittaa, mikä merkitys liikkumisen ohjauksen toimen-

piteillä on ollut tähän kehitykseen. HSL:n omassa organisaatiossa kestävien kulkutapojen osuudet olivat nousseet liikkumissuunnitelman seurantakyselyssä.

HSL:n hankkeen ohjaukseen osallistuivat LVM, Liikennevirasto, Motiva, HSL-kunnat, ympäristökeskus ja Ilmastoinfo. Liikkumisen ohjauksen toimenpidepaletin luominen HSL:ään -hanke toteutettiin 1.9.2010–30.12.2011. Hankkeessa pidettiin neljä ohjausryhmän kokousta, ja lisäksi pienempi työryhmä kokoontui työn aikana useasti HSL:n sisäisesti. Työryhmän työskentely jatkui myös hankkeen jälkeen.

2.2.2 Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa

Hankkeen tavoitteena oli liikkumisen ohjauksen vakiinnuttaminen Varsinais-Suomessa ja kestävien kulkumuotojen käytön lisääminen. Hankkeen koordinaattorina toimi Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonia, joka on Turun kaupungin isännöimä seudullinen projektioorganisaatio. Hankkeen aikana laadittiin maakunnallinen liikkumisen ohjauksen toimintasuunnitelma ja selvitettiin erilaisia liikkumisen ohjauksen palvelukeskuksen organisoitumisvaihtoehtoja, perustettiin alueellinen liikkumisen ohjauksen verkosto (V-S LIVE), tehtiin kolmelle työpaikalle liikkumissuunnitelmat, järjestettiin yhteistyöseminaari, markkinoitiin työsuhdematkalippua sekä toteutettiin kansalaiskampanjoita kuten Liikkujan viikko ja Pyörällä töihin -kilpailu. Lisäksi hankkeessa valmistui Taina Mustosen kandidaattitutkielma: ”Kestävän liikkumisen edistäminen työpaikalla – Työnantajan ohjauskeinot”. Liikkumisen ohjauksen tueksi tuotettiin materiaalia kuten satulansuojia sekä kirjallista viestintämateriaalia.

Hankkeen aikana tehtiin eniten yhteistyötä seudullisten liikkumisen ohjaukseen liittyvien organisaatioiden kuten Varsinais-Suomen ELY-keskuksen, Varsinais-Suomen liiton, kuntien, pilottityöpaikkojen ja kuntalaisten kanssa. Hankkeen toiminta-alueena oli Varsinais-Suomi.

Hankkeen aikana laadittiin Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012–2015 -ehdotus, jonka työstäminen jatkui hankkeen jälkeenkkin. Toimenpidesuunnitelmaehdotuksessa käsiteltiin kolmea liikkumisen ohjauksen järjestämisen vaihtoehtoa maakunnassa sekä määriteltiin liikkumisen ohjauksen kärki-toimenpiteet jatkovuosille.

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmapilotit toteutettiin Turun yliopistollisen keskussairaalan kantasairaalan alueelle, Raisio-konsernin Raision toimipaikalle sekä Varsinais-Suomen ELY-keskukseen. TYKS:n liikkumissuunnitelma toteutettiin yhteistyössä Valonian RULLAA – Kestävä logistiikka ja liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2009–2012-hankkeen kanssa.

Hankkeen paikallisina rahoittajina toimivat Valonia – Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus / Turun kaupunki, Varsinais-Suomen ELY-keskus sekä Varsinais-Suomen liitto. Hankkeen ohjaukseen osallistuivat muun muassa LVM, Liikennevirasto, Motiva, Varsinais-Suomen ELY-keskus ja alueen kunnat. Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010–2011 hanke toteutettiin 1.9.2010–31.12.2011 ja hankkeen ohjausryhmä kokoontui viisi kertaa.

2.2.3 Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen Tampereen seudulla

Hankkeessa haluttiin sitoa Tampereen kaupunkiseudulla jo aiemminkin toteutettu liikkumisen ohjaus yhdeksi keinoksi hallita liikkumista ja siten myös ilmastonmuutosta. Hankkeen koordinaattorina toimivat Ekokumppanit Oy, joka on Tampereen kaupungin omistama projektiyhtiö. Työn tavoitteeksi asetettiin liikkumisen ohjauksen vakiinnuttaminen pysyväksi osaksi seudun liikennepolitiikkaa. Työn tavoitteena oli toteuttaa toimintamalli, käynnistää jatkuva liikkumisen ohjauksen työ ja rekrytoida jatkohankkeelle pysyvä koordinaattori.

Hankkeen alussa teetettiin taustaselvityksiä ja rakennettiin toimintamallia. Työn aikana muodostettiin verkosto Tampereen seudun liikkumiseen vaikuttavien ja sitä toteuttavien toimijoiden kanssa. Hankkeen aikana yhteyksiä luotiin kauppakamariin, linja-autoyrittäjiin, kansalaisjärjestöihin ja Pirkanmaan liittoon ja viranhaltijoihin Tampereen seututoimistossa sekä Tampereen kaupungilla. Myös Turun seudun varsin samankaltaiseen tilanteeseen tutustuttiin.

Hankkeessa päädyttiin perustamaan työlle kaksi toisistaan poikkeavaa internetsivua: toinen työkaluksi yritysten liikkumisen ohjaukseen, ja toisen tarkoitus oli kokeilla nettilehden, interaktiivisen kuvablogin ja sosiaalisen median yhdistämistä pyöräilymielikuviin vaikuttamiseksi.

Liikkumisen ohjaustyötä on jatkettu aktiivisesti myös hankkeen jälkeen. Jatkohankkeelle perustettiin ohjausryhmä. Tavoitteena oli, että työtä jatketaan eri rahoittajatahojen tuella 2–3 vuotta, jona aikana arvioidaan edellytykset pysyväälle liikkumisen ohjauksen palvelukeskukselle.

Liikkumisen ohjauksen toteuttaminen Tampereen seudulla -hanke sijoittui aikavälille 1.9.2010–31.5.2012 ja hankkeen ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa. Ohjaukseen osallistui edustajia Ekokumppaneista, Tampereen kaupungilta, Pirkanmaan ELY-keskuksesta, LVM:stä ja Motivasta.

2.2.4 Hämeenlinnan seudun EKOLIITU

Hämeenlinnan seudulla oli tarpeen uudistaa aiempi liikenneturvallisuussuunnitelma, ja tässä hankkeessa sen näkökulma laajennettiin kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmaksi. Hämeenlinnan seudun liikenneturvallisuussuunnitelman päivittämistarve oli kirjattu Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Keskeinen yhteistyötaho oli Uudenmaan ELY-keskus. Konsulttina hankkeessa toimi Strafica Oy alikonsulttinaan Linea Oy.

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat lähes kolmen vuosikymmenen ajan olleet keskeisin työkalu valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden viemiseksi kuntiin. Myös paikallisen liikenneturvallisuustyön aktivoimisessa, koordinoimisessa ja toteuttamisessa liikenneturvallisuussuunnitelmilla on ollut tärkeä rooli. Liikenneturvallisuussuunnitelmissa päähuomio on ollut ihmisten liikennekäyttäytymisessä ja -asenteissa, liikkumistaidoissa, liikennenympäristössä ja valvonnassa. Sen sijaan liikkumistarpeisiin, kulkutavan valintoihin ja matkojen suunnitteluun liittyvät asiat ovat olleet pienemmällä painoarvolla. Näkökulman laajentamista kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitteluksi oli aiemmin pilotoitu Raaseporissa, ja tässä hankkeessa jatkettiin asian kehittämistä.

Työ perustui laajaan vuorovaikutukseen kuntien eri toimialojen edustajien sekä paikallisten sidosryhmien ja asiantuntijatahojen kanssa. Suunnitelman laadinnan aikaisia vuorovaikutustapahtumia olivat ohjausryhmän kokoukset, asukkaille ja sidosryhmille suunnattu kysely liikkumisen nykytilasta ja ongelmista, kyselyt liikennöitsijöille, poliisille ja pelastuslaitokselle, kuntapäätäjille suunnattu tiedote, kysely ja seminaari, työpalaverit kuntien teknisen toimialan sekä kuntien eri hallintokuntien ja sidosryhmätahojen kanssa, teknisen toimialan edustajien, Uudenmaan ELY-keskuksen ja poliisin kanssa tehdyt maastokäynnit ja neljä mediatiedotetta työn eri vaiheissa.

Hankkeesta laadittiin raportti, jossa kuvattiin seudun pitkän aikavälin visio, käytännön toimintaa ohjaavat tavoitteet ja laaja joukko yhteistyössä toteutettavia toimenpiteitä. Raportissa kuvattiin myös ehdotus toimintamallista liikenneturvallisuuden ja kestävän liikkumisen edistämiseksi Hämeenlinnan seudulla. Hankkeessa syntyneitä suunnittelumallia, työkaluja ja mittareita voitaneen hyödyntää myös muissa kunnissa ja seuduilla.

Suunnitelman laadinnan aikana päätettiin, että seudun kuntiin perustetaan vuosien 2011–2012 aikana poikkihallinnolliset kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmät, jotka kokoavat yhteen sekä kuntien eri toimialojen edustajia että muita keskeisiä sidosryhmiä. Työryhmien tehtävänä olisi edistää suunnitelmassa esitettyjen linjausten ja toimenpiteiden toteutumista sekä huolehtia toiminnan jatkuvuudesta. Käytännössä työ saatiin käyntiin Janakkalassa osana liikenneturvallisuusryhmän toimintaa. Seututyötä ei saatu käyntiin hankkeen aikana.

Hankkeen rahoittajat olivat Hattulan kunta, Hämeenlinnan kaupunki, Janakkalan kunta, Hämeen liitto, Uudenmaan ELY-keskus, Liikennevirasto ja LVM. Muina yhteistyötahoina olivat mukana Liikenneturva, Hämeen ammattikorkeakoulu, Kanta-Hämeen poliisilaitos, Liikkuva poliisi, Kanta-Hämeen pelastuslaitos ja Motiva. Hanke toteutettiin ajalla 9/2010–9/2011 ja ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa.

2.2.5 Askel hyvään liikkumiseen Hyvinkäällä

Hyvinkään keskustaajaman liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuoden 2010 lopussa. Suunnitelmassa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena oli moottoriajoneuvoliikenteen tarpeen vähentäminen ja sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävän liikkumisen edistäminen. Yksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä oli liikkumisen ohjauksen toiminnan käynnistäminen Hyvinkäällä. Askel hyvään liikkumiseen -hanketta koordinoi Hyvinkään kaupunki, konsulttina WSP Finland Oy.

Hankkeen aikana perustettiin liikkumisen ohjauksen työryhmä ja toteutettiin uusien kaupunkilaisten, uusien työntekijöiden sekä työnantajien markkinointipakettien jakelu. Markkinointipakettien tarkoituksena oli kannustaa ihmisiä valitsemaan kestävä liikkumismuoto. Hankkeen kohderyhmänä olivat erityisesti Hyvinkäälle muuttavat uudet kaupunkilaiset, uudet työntekijät ja työnantajat, joille kaikille laadittiin oma markkinointipakettinsa. Markkinointipaketti sisälsi kohderyhmän mukaan muun muassa ilmaisia joukkoliikennelippuja, pyöräilykartan ja yleisesti kestävästä liikkumisesta esittelevän julkaisun. Kaupungin internet-sivuille perustettiin oma liikkumisen ohjaus -sivusto. Hankkeen aikana laadittiin myös paikallislehden artikkeleita ja pyöräilyaiheinen juttusarja. Toukokuussa 2011 järjestettiin pyöräilyviikot, johon liittyvien tapahtumien yhteydessä jaettiin Askel-hankkeessa tuotettua materiaalia kuten polku-

pyörän satulansuojia. Myös yritysvierailut ja tapaamiset oppilaitosten kanssa toimivat tärkeänä viestintäkanavana.

Hankkeeseen kuului Hyvinkään liikkumisen ohjaus -työn organisointi kaupungin sisällä sekä toimintasuunnitelman laatiminen kaupungin liikkumisen ohjauksen työryhmälle. Hankkeen jälkeen päätettiin vakiinnuttaa kyseiselle työryhmälle virallinen asema kaupungin organisaatiossa. Työryhmälle on laadittu pitkän tähtäimen tavoitteet ja toimintasuunnitelma seuraavalle vuodelle. Työryhmä on laaja ja poikkihallinnollinen, millä on haluttu lisätä kunnan eri hallintokuntien, kolmannen sektorin ja yritysten sitoutumista asiaan.

Hanketta rahoittivat Hyvinkään kaupunki, Liikennevirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö. Askel hyvään liikkumiseen – Liikkumisen ohjauksen kehittäminen Hyvinkäällä -hanke toteutettiin 1.10.2010–30.6.2011 ja ohjausryhmä kokoontui kahdeksan kertaa.

2.2.6 Mitä opimme seutu- ja kuntatyöstä?

Vie osaksi liikennejärjestelmätyötä

Kaikissa kunta- ja seutuhankkeissa liikkumisen ohjaustyö oli osa liikennejärjestelmätyötä. Seuduilla tehdään jo muun muassa liikennejärjestelmäsuunnittelua, liikenneturvallisuustyötä, ilmastotyötä, energiansäästötyötä ja terveyden tai hyvinvoinnin eteen tehtävää työtä. Liikkumisen ohjaus sopii osaksi monia olemassa olevia prosesseja.

Koordinoi ja kerää erilaiset toimenpiteet yhdeksi toimintasuunnitelmaksi

Yksittäisiä hankkeita, toimintoja tai kampanjointia on toimeenpantu useimmilla seuduilla. Näistä kannattaa koota kokonaisuus, jossa eri toimijoiden työ saa motivointia ja kaikupohjaa. Näin toimien saadaan hankkeisiin jatkuvuutta.

Luo paikallinen verkosto ja tee yhteistyötä

Keskeistä on saattaa yhteen eri toimijoita. Tiivistä kokoustamista ei tarvita, mutta toimivat yhteydet ovat oleelliset. Myös ennakkoluuloja eri osapuolten toimintoja kohtaan saadaan yhteistyöllä karistettua.

Toteuta konkreettisesti ja monipuolisesti – viesti paljon!

Sellaista toimintaa, josta ei ole viestitty, ei ole olemassa. Liikkumisen ohjaus tähtää käyttäytymismuutokseen, ja toimenpiteet rakennetaan tehokkaan viestinnän ja vuorovaikutuksen pohjalle. Jotta voi viestiä, on oltava konkreettisia toimenpiteitä. Hyödynnä jo olemassa olevia malleja materiaaleista, kampanjoista ja muista hyvistä käytännöistä.

Tee työtä pitkäjänteisesti

Ohjausryhmät ja toimintavastuut on syytä luoda, jottei toiminta katkea projektivaiheen jälkeen. Lyhytikäisen ja päättyvän hankkeen vaikuttavuus on hyvin pieni.

Muista mitata ja seurata vaikutuksia

Luo kehikko, jolla voit seurata toiminnan muutoksia ja vaikutuksia ja ohjata toimintaa. Aloittaa voi vaikkapa kampanjoinnin osallistujamäärien, mediaosumien ja netisivukävijöiden ja vastaavien tapahtumatietojen seurannasta.

2.3 Työpaikat

2.3.1 Älykästä työmatkaa!

Hankkeen tavoitteena oli Jyväskylän kaupunkiorganisaation työntekijöiden (noin 7000 henkeä) työmatkaliikkumisen ohjausmallin luominen sekä työyksiköissä tapahtuvan työpäivän aikaisen liikkumisen ohjaaminen. Hanketta koordinoi Jyväskylän kaupunki. Hankkeen avulla haluttiin vähentää yksityisautoilua ja hiilidioksidipäästöjä koordinoitumman liikkumisen avulla. Henkilöstöä aktivoitiin lihasvoimin tapahtuvaan työmatkaliikkumiseen hyvinvoinnin ja työkyvyn edistämiseksi.

Kaupungin henkilöstölle tehtiin kysely ja intranettiin rakennettiin työmatkaliikkumisen sivu sekä kimpakyytipalsta. Hankkeen aikana kaksi kaupungin työntekijää kirjoitti blogia työmatkaliikkumisesta. Liikkumisen ohjaamiseen liittyvää opasmateriaalia jaettiin työyhteisöissä sekä muun muassa kaupungin ympäristöpäivän yhteydessä. Hankkeen päättyessä järjestettiin Älykästä työmatkaa! -seminaari. Hanke sai näkyvyyttä myös paikallismedioissa.

Hankkeessa oli tarkoitus myös valmentaa työmatkaliikkumisohjaajia, ”ohjuksia”. Ohjustoimintaan ilmoitettiin mukaan vain neljä henkilöä, ja valmennusta ei toteutettu alkuperäisen hankesuunnitelman mukaista määrää. Lisäksi toukokuun aikana kaupungin työntekijöitä motivoitiin erilaisin tempauksin lihasvoimin tapahtuvaan työmatkaliikkumiseen sekä pohtimaan omaa työmatkaliikkumistaan. Kaupunkiorganisaatioon hankittiin neljätoista työntekijäpyörää varusteineen sekä kahdeksan bussimatkakorttia työpäivän aikana tapahtuvaa liikkumista varten.

Hankkeen aikana kertyi paljon ideoita liikkumiseen liittyen, ja palaute työyhteisöille hankituista yhteisistä polkupyöristä ja bussikorteista oli positiivista. Hankkeesta saatujen kokemusten perusteella tiedollisen ohjauksen merkitys on oleellinen: jo omien kulkutapojen pohtiminen on tärkeää. Koordinoidumpaan työmatkaliikkumiseen sekä työpäivän aikaiseen liikkumiseen kannustamisessa työnantajan rooli on keskeinen. Hankkeen aikana käynnistetyt toiminnot jatkuivat rahoituskauden jälkeenkin ja työtä koordinoi työryhmä.

Työntekijöiden hiilijalanjäljen pienentämistä varten kehitetty seurantaohjelma oli tarkoitus ottaa käyttöön keväällä 2012. Lisäksi hankkeesta saadut kokemukset ja sen aikana esille tulleet kehittämisideat oli tarkoitus koota yhteen ja edistää niiden toimeenpanoa kaupunkiorganisaatiossa. Hankkeen aikana syntyi kannustava asenneilmapiiri ympäristöystävällisemmän ja työhyvinvointia lisäävän työmatkaliikkumisen puolesta.

Älykästä työmatkaa! -hanketta rahoitettiin 1.10.2010–30.6.2011. Hanketta rahoitti Liikennevirasto. Hankkeen ohjausryhmä kokoontui kolme kertaa.

2.3.2 Vantaankosken yritysten työpaikkaliikenne

Vantaankosken aseman yritysten työpaikkaliikennesuunnitelmat (VaLiO = Vantaankosken Liikkumisen Ohjaus) -hankkeen tavoitteena oli edistää työpaikkakeskittymien liikkumisen ohjausta ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöä sekä vähentää yksinautoilua työmatkaliikenteessä. Hankkeen konsulttina toimi Pöyry Finland Oy.

Vantaankosken aseman ympäristön toimistotyöpaikkarakennukset otettiin hankkeen kohteeksi, koska alue tarjoaa sekä haasteita (autolla liikkuminen vaivatonta, suuria pysäköintitaloja ja -alueita) että mahdollisuuksia (kohtuulliset joukkoliikenneyhteydet myös poikittaisesti). Kohteena olivat työpaikat kolmessa toimistotalossa: Pöyrytalo, Martintalo ja Thermo Fisherin talo. Yhteensä taloissa on noin 2 000 työpaikkaa noin 20 erikokoisessa yrityksessä (suurimmat Pöyry ja Thermo Fisher).

Hankkeen aikana otettiin yhteyttä kohdealueen kaikkiin yrityksiin (22) ja annettiin niille lomake työmatkaolosuhteiden kartoitusta varten. 10 yritystä täytti lomakkeen ja kolme tuli mukaan varsinaiseen työpaikkaliikennesuunnitelmaprosessiin. Näiden kolmen yrityksen kanssa pidettiin hankkeen eri vaiheissa säännöllisesti yhteyttä. Yrityksille järjestettiin mahdollisuus tavata liikkumisen ohjausta tarjoavia palveluntarjoajia ja tehtiin henkilöstökysely. Kyselyn tuloksia käytiin yhdessä lävitse ja laadittiin yrityksille kehittämiskatsauksia. Toimenpiteiden toteuttamista oli tarkoitus seurata uudella kyselyllä vuonna 2012.

Palavereissa vallitsi palautteen mukaan hyvä henki ja niitä kiiteltiin jälkeenpäin. Yli 1 000 ihmistä kolmen yrityksen henkilöstössä saatiin liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden piiriin. Ehdotetuista kaikille yhteisistä toimenpiteistä merkittävimmät olivat yritysten kustantamat työmatkasetelit, isot joukkoliikennelähtöjen aikataulunäytöt ala-auloissa, pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen myös asiakkaille, liittyminen kimpakyytipörssiin ja auton yhteiskäytön järjestelmiin, sekä näistä ja muista kestävästä liikkumisesta vaihtoehtoja viestintä.

Vantaankosken aseman yritysten työpaikkaliikennesuunnitelmat -hanke alkoi syyskuussa 2010 ja päättyi seurantaan elokuussa 2012. Ohjausryhmä kokoontui kolme kertaa, ja lisäksi kokoontui erillinen projektiryhmä. Hanketta rahoittivat Liikennevirasto, yritykset, HSL ja Vantaan kaupunki.

2.3.3 Mitä opimme työpaikkojen liikkumisen ohjauksesta?

Palveluntarjoajat mukaan

Yhteistyö työpaikkojen kanssa osoitti, että mukaan kannattaa ottaa alusta lähtien erilaiset palveluntarjoajat. Yhdellä yrityksellä voi olla halua ottaa käyttöön työsuhdelippu tai -setelit, toisella taas hankalia pysäköintiongelmia, kolmannella puolestaan esimerkiksi tarve järjestää nuorille vuorotyötä tekeville työntekijöille kimpakyytejä.

Työnantajalta tasapuolinen tuki eri kulkumuodoille

Tiedollisen ohjauksen merkitys työpaikoilla on oleellinen. Ilman työnantajan myönteistä asennetta ja panostusta kestävien kulkutapojen edistämiseksi on itse työntekijöiden aktivointi vaikeaa. Työnantajan tarjoamien kannusteiden merkitys on tärkeä etenkin kävellen, pyörällä ja joukkoliikennevälineillä liikkuville. Eri kulkumuodoilla kulkevien liikkumista tulisikin tukea tasa-arvoisesti.

Työkaluja, rahoitusta ja pelisääntöjä kaivataan Työpaikkojen liikkumissuunnittelua tehdään eri puolella Suomea, mutta valtakunnallisesti ajatelleen toiminnan volyyymi ei ole vielä suurta moniin eurooppalaisiin maihin verrattuna. Jatkossa on tarpeen hahmottaa tarkemmin yhteisesti hyödynnettävät työkalut sekä luoda seurannalle ja vaikutusten arvioinnille pelisäännöt.

2.4 Koulut ja oppilaitokset

2.4.1 Kasarminmäen kampusalue

Hankkeen tavoitteena oli organisoida liikkumisen ohjauksen toiminta Kouvolan Kasarminmäen oppilaitosalueella, ensisijaisesti oppilaskunnan ja henkilökunnan edustajien kautta. Hankkeen konsulttina toimi Ramboll Oy. Hankkeen avulla haluttiin selvittää puutteet alueen joukkoliikennetarjonnassa ja matkustajainformaatiossa, suunnitella parannustoimenpiteitä sekä vaikuttaa opiskelijoiden liikkumistapoihin turvallisempaan ja ympäristöystävällisempään suuntaan.

Kasarminmäen kampuksella opiskelee lähes tuhat liiketalouden opiskelijaa ja 600 muotoilun ja median opiskelijaa. Lisäksi alueella toimivat muun muassa Lappeenrannan teknillisen yliopiston yksikkö, Helsingin yliopiston Palmenian yksikkö, koulutuskeskus SINOA, Kouvola Innovation Oy sekä Itäisen maanpuolustusalueen esikunta ja huoltorykmentti.

Hankkeen aikana pidettiin infotilaisuus, tehtiin opiskelijoille ja alueella työskenteleville kysely, viestittiin kouluilla sähköpostitse sekä Kouvolan kaupungin nettisivuilla ja tiedotettiin lehdissä kyselyn tuloksista. Opiskelijoille järjestettiin julistekilpailu, ja Matkahuollon matkakorttikone oli Kasarminmäellä käytössä 5.9.2011. Autotonta päivää vietettiin Kasarminmäellä 22.9.2011 ja mukana tapahtumassa olivat Kouvolan kaupunki, KyAMK, Kouvolan Latu, Pohjois-Kymen luonto, Kouvolan matkailu, Liikenneturva, Parik-säätiö, Eko-Kymenlaakso-hanke, Tukipuu-projekti ja Kerkko-verkosto.

Hankkeen aikana toteutettiin joukkoliikenteen aikataulumuutokset Kasarminmäellä, toteutettiin viitoitus suunnitelma alueen bussipysäkeille, laadittiin matkustusinformaatiosta määräysdokumentti, muodostettiin hankkeen työryhmä ja pidettiin opiskelijoiden sekä henkilökunnan infotilaisuus.

Kyselyssä paljastui, että tiedonsaanti joukkoliikenteestä oli edelleen hankalaa ja joidenkin vuorojen reiteistä oli epäselvyyksiä. Joukkoliikenteestä lisättiin infopaketti uusille opiskelijoille jaettavaan aloitusmateriaaliin. Hankkeen työryhmä toimi aktiivisesti hankkeen ajan ja oli kiinnostunut opiskelijoiden liikkumistottumuksista. Matkustajainformaation suhteen selvisi, että informaatiolaitteissa haastavaa on tiedon ylläpito, vastuutahon määrittely ja toiminnan jatkuvuus. Informaatiosta sovittiin, että jatkossa aikataulutiedot kannattaa esittää samassa näytössä kuin muukin kampusalueen informaatio, eikä hankkia erillisiä näyttölaitteita.

Kasarminmäen joukkoliikennevuorot on Kouvossa ketjutettu osaksi muuta vanhan Kouvolan alueen paikallisliikennettä. Näiden linjojen liikenteessä matkustusmäärät ovat kasvaneet 22 prosenttia. Osa kasvusta on johtunut Kasarminmäen alueen liikenteen vilkastumisesta, mutta osa varmasti myös muista syistä.

Hanketta rahoitti Liikennevirasto, ja yhteistyössä olivat mukana paikalliset yhteistyökumppanit, Kouvolan kaupunki, KyAMK:n henkilökunta ja opiskelijakunta Klaani. Hanke toteutettiin 7.9.2010–30.10.2011 ja ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa.

2.4.2 Liikkumisen ohjauksen ohje peruskouluille

Liikkumisen ohjauksen ohje peruskouluille -projektin aikana tuotettiin ohje, jonka avulla voidaan laatia peruskoululle liikkumissuunnitelma sekä tuotettiin yleinen koulun liikkumissuunnitelman pohja. Kouluilla on ollut aiemminkin käytössä Liikenneturvan kehittämä koulujen liikenneturvallisuuksuunnitelman malli, mutta se on keskittynyt liikkumiseen lähinnä turvallisuuden näkökulmasta.

Hankkeen alussa käytiin läpi vastaavaa työtä Englannissa ja järjestettiin työpajoja. Hankkeen loppupuolella mukaan saatiin 11 koulua Vantaalta, Espoosta ja Kauniaisista. Mukana olleet koulut Espoosta olivat Etelä-Tapiolan lukio, Jousenkaaren koulu, Keinumäen koulu, Vantaalta Jokirannan koulu, Rajatorpan koulu ja Uomarinteen koulu, Helsingistä Käpylän peruskoulu ja Kauniaisista Hagelstamska skolan, Granhultskolan, Mäntymäen koulu ja Kasavuoren koulu. Kouluja käytiin paikan päällä sparraamassa työhön ja hiottiin yhdessä liikkumissuunnitelman mallia. Kauniaisissa ehdittiin myös marraskuussa tempaista Liikkujan viikon kampanjalla. Hankkeessa mukana olleet pilottikoulut saattoivat liikkumissuunnitelmaprojektit loppuun vuoden 2012 puolella.

Konkreettisia mittareita, muuta kuin ohjeen ja pohjan valmistuminen, ei projektille asetettu. Riippuen kunkin koulun omista intresseistä voidaan tavoitteeksi asettaa muun muassa kouluun kävelevien ja pyöräilevien lasten määrän lisääntyminen, yksin autolla tuotavien ja haettavien lasten määrän vähentyminen, henkilökohtaisen terveyden ja liikenneturvallisuuden parantuminen ja koulujen sparraaminen liikkumissuunnitelman teossa.

Hankkeen jälkeen Helsingin seudun liikenne toimii omalla alueellaan peruskoulujen liikkumissuunnitelmien "omistajana" ja on ollut laajentamassa työpaikoille kohdistettua liikkumissuunnitelmatyötä peruskouluihin ja lukioihin.

Hanketta rahoitti liikenne- ja viestintäministeriö. Liikkumisen ohjauksen ohje peruskouluille pääkaupunkiseudulla -hanke toteutettiin 1.9.2010–30.11.2011 ja hankkeen ohjausryhmä kokoontui viisi kertaa.

2.4.3 Mitä opimme koulujen ja oppilaitosten liikkumisen ohjauksesta?

Itsenäinen arkiliikkuminen kunniaan

Oppilaiden hyvinvoinnin tukemiseksi kaikki itsenäisen arkiliikunnan lisäämiseen tähtäävä toiminta on hyväksi. Liikuntasektorilla on ollut käynnissä asiaan liittyviä projekteja, esim. Liikkuva koulu. Yhteistyö eri sektoreiden välillä vie asiaa eteenpäin.

Oppilaat ja opiskelijat mukaan

Oppilaiden ja opiskelijoiden mukaan ottaminen ja oivalluttaminen on tärkeää. Kestäviin kulkumuotoihin voidaan kannustaa osana arkista opiskelua. Kouvolassa saatiin hyviä kokemuksia yhteistyöstä oppilaskunnan kanssa.

Kouluille hyvät ja helpot työkalut tarjolle

Kouluissa on monia projekteja ja hankkeita käynnissä koko ajan, joten "projektitulvan" keskellä työkalujen on oltava helppoja, käyttökelpoisia ja innostavia.

2.5 Pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen

2.5.1 Pyöräily ja sosiaalinen media

Pyöräily ja sosiaalinen media -hankkeen tavoitteena oli suunnitella ja toteuttaa yhteisöllinen, karttapohjainen nettipalvelu pyöräilijöille. Hankkeen konsulttina toimivat Trafix Oy ja Logica Oy. Työ toteutettiin HSL-alueella, Tampereella ja Lahdessa.

Keskeisenä lähtökohtana oli ajatus, että väylästä käyttäjät ovat sen parhaita asiantuntijoita, joten tämä arvokas tietovaranto tulisi saada hyötykäyttöön. Lisäksi palvelun käyttäjillä voi olla aktiivinen rooli palvelun sisällön tuottajina ja muokkaajina.

Hankkeessa toteutettiin Fillaristit-palvelu (www.fillaristit.fi), jossa pyöräilijät voivat jakaa pyöräilyaiheista tietoa - paikkoja ja reittejä - kartan avulla. Lisäksi käyttäjien Fillaristit-palveluun tallentamat merkinnät linkitettiin HSL:n ja Tampereen kävelyn ja pyöräilyn reittioppaisiin, joten merkinnät ovat olleet laajan käyttäjäkunnan hyödynnettävissä.

Hankkeessa perustettiin blogi, jonka kautta pyöräilijöillä oli mahdollisuus seurata hankkeen etenemistä sekä osallistua palvelun suunnitteluun. Blogia markkinoitiin hankkeen alussa eri pyöräilytahoille sähköpostitse. Blogin kautta saatu palaute huomioitiin palvelun toiminnallisten ja teknisten määrittelyjen laadinnassa. Lisäksi hanke oli esillä HSL:n, Tampereen ja Lahden kaupunkien internet-sivuilla. Fillaristit-palvelu julkistettiin Fillarimessuilla 11.3.2011. Palvelua markkinoitiin lisäksi yhteistyössä tilaajatahojen kanssa eri foorumeilla.

Fillaristit-palvelun pilotoinnin aikana saadut kokemukset olivat positiivisia. Palvelu toimi pilotin aikana hyvin ilman palvelukatkoja. Lisäksi palvelun ominaisuuksia täydennettiin ja kehitettiin jatkuvasti pilotin aikana.

Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa hyödynnetty blogi toimi hyvin käyttäjälähtöisenä suunnittelu- ja vuorovaikutusmenetelmänä. Käyttäjät olivat kiinnostuneita osallistumaan suunnitteluun ja ideointiin heti hankkeen alusta lähtien. Lisäksi blogin kautta löydettiin hyvä yhteistyökumppani. Toisaalta palvelu jäi vielä suurelle osalle pyöräilijöistä tuntemattomaksi.

Blogin ja Fillaristit-palvelun tunnuslukuja

- Fillaristit-palveluun tehtiin pilotin aikana yli 18 700 yksittäistä vierailua ja yli 45 000 sivu-latausta
- kesäkuukausina palvelulla oli noin 100 päivittäistä käyttäjää
- pilotin aikana palveluun oli rekisteröitynyt yhteensä 462 käyttäjää ja palveluun oli tallennettu kaikkiaan 491 merkintää
- blogipostausten seurantasähköpostilistalla oli 37 henkilöä
- aikavälillä lokakuu 2010 - syyskuu 2011 blogisivulla 7 232 vierailijaa
- luetuinta blogipostausta katseltiin 384 kertaa
- Fillaristit-palvelun Twitteriä seurasi 79 henkilöä ja Facebookissa Fillaristeista tykkäsi 125 henkilöä

Hanketta rahoittivat Liikennevirasto, HSL, Lahden ja Tampereen kaupungit. Pyöräily ja sosiaalinen media -hanke aloitettiin syyskuussa 2010 ja se päättyi lokakuussa 2011. Hankkeen ohjausryhmä kokoontui kolme kertaa.

2.5.2 Matkakeskusten toteutus suunnitelma – Raasepori

Raaseporissa on suunniteltu Karjaalle matkakeskusta ja Tammisaareen liikennekeskusta, jotka sijoittuisivat nykyisten juna-asemien yhteyteen. Tässä hankkeessa suunniteltiin keskusten sijoittumispaikkaa ja sitä, miten alueiden liikenneyhteydet tulisi järjestää niin, että keskukset olisivat toimivien kevyen, joukko- ja henkilöauto-liikenteen yhteyksien ääressä. Hanketta koordinoi Raaseporin kaupunki. Hankkeen ideoinnin taustalla oli vuonna 2010 valmistunut Raaseporin liikenneturvallisuus-suunnitelma, jossa kestävä liikkuminen oli mukana liikenneturvallisuuden rinnalla.

Karjaa on osa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta, ja vision toteutuminen toisi alueelle liityntäpysäköintipaikkoja yhteensä noin 200 kpl. Matkakeskuksen rakentaminen helpottaisi linja-auto ja raideliikenteen yhteiskäyttöä. Tavoitteena on lisätä ja kehittää rantaradan käyttöä. Tammisaaren rautatieasema on ollut tyhjiillään useita vuosia. Suunnitelmien toteuttaminen mahdollistaisi odotussalin käyttöönoton uudelleen ja infopisteen sijoittamisen tiloihin matkailijoita varten.

Työssä tutkittiin myös Tammisaaren rautatieaseman sisätiloja tavoitteena saada tyhjiillään olevat tilat matkailijoiden ja esimerkiksi Matkahuollon käyttöön sekä Karjaan rautatiesillan leventämistä, ja valmisteltiin matkakeskuksen suunnittelua pidemmällä tähtäimellä. Hankkeen aikana kuultiin Raaseporin alueella toimivien linja-auto-liikennöitsijöiden edustajia, taksiryttäjiä, Matkahuollon suunnittelijoita ja mahdollisia yrittäjiä matkakeskuksissa. Varsinaista joukkoliikenteen käytön edistämiseen liittyvää asenne- ja käyttäytymiskampanjaa hankkeeseen ei sisällynyt.

Hankkeen lopputuloksena olivat kaksi hankesuunnitelmaluonnosta Karjaan matkakeskuksen ja Tammisaaren liikennekeskuksen kehittämiseksi päätösten ja käytännön työn pohjaksi.

Hankesuunnitelmassa ovat olleet mukana Schauman Arkkitehdit Oy, Kon-Ins Oy, Ins.tsto Savolainen Oy, Matkahuolto Oy, Tammisaaren taksi ja Finnmap Consulting Oy.

Hanketta rahoitti Liikennevirasto ja hanke toteutettiin 2010–2011. Hankkeen ohjaukseen osallistui Raaseporin kaupunki, Länsi-Uudenmaan joukkoliikennelogistikko, Schauman Arkkitehdit, Uudenmaan ELY-keskus ja Motiva. Ohjausryhmä kokoontui kolme kertaa.

2.5.3 Mitä opimme pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisestä?

Suunnittele vuorovaikutteisesti – hyödynnä sosiaalista mediaa
Fillaristit-palvelun kehittämisessä blogi toimi hyvin käyttäjälähtöisenä suunnittelu- ja vuorovaikutusmenetelmänä. Käyttäjät olivat kiinnostuneita osallistumaan suunniteluun ja ideointiin heti hankkeen alusta lähtien.

Huomioi matkakeskusten suunnittelussa kaikki kulkumuodot
Liityntäliikennemuotoina sekä kävely, pyöräily, henkilöautoliikenne ja liityntäjoukkoliikenne tarvitsevat huolellista suunnittelua alusta alkaen.

2.6 Autojen yhteiskäyttö

2.6.1 Yhteiskäyttöautojärjestelmä asuinalueella

Tehokas yhteiskäyttöautojärjestelmä asuntoalueella -hankkeessa laadittiin Helsingissä (Pasilan Konepaja, Pohjois-Haaga ja Itäkeskus) ja Espoossa (Matinkylä) kysely autojen yhteiskäytöstä noin 680 asuntokunnalle. Hankeen konsulttina toimi Liidea Oy.

Yhden yhteiskäyttöauton arvioidaan yleensä korvaavan 4–20 yksityiskäytössä olevaa henkilöautoa. Tällöin kaupunkirakenne ja väylien mitoitus voivat olla tavallista tiiviimpiä, mikä vahvistaa kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Yhteiskäyttöjärjestelmää ei ole kuitenkaan toistaiseksi sovellettu laajamittaisesti uusissa rakennuskohteissa. Osasyynä tälle on, että autopaikkavaatimuksista ei ole jousitettu, koska edellä kuvattuja perusteita ei ole riittävästi näytetty toteen. Teoriassa autopaikkannormia voitaisiin jonkin verran lieventää, mikäli alueella on yhteiskäyttöautoja.

Kysymällä asukkaiden mielipiteitä tässä hankkeessa selvitettiin, missä määrin uusien asuntoalueiden asukkaat olisivat valmiita korvaamaan oman henkilöauton yhteiskäyttöautolla. Haluttavuutta testattiin yhteiskäyttöautopalvelusta, jota määriteltiin yhdessä City Car Clubin kanssa. Tulosten mukaan yhteiskäyttöauto kiinnostaa parhaimmillaan yli kymmentä prosenttia kotitalouksista. Kiinnostuneiden määrä oli noin viisinkertainen nykyisten käyttäjien tai palvelua kokeilleiden määrään nähden. Kiinnostuneista noin puolet oli autoilijoita ja puolet autottomia. Osa autoilijoista olisi valmis luopumaan omasta autostaan. Tämän vuoksi yhteiskäyttö vähentäisi autojen määrää, vaikka osa autottomista lisäisi autoiluaan yhteisauton avulla. Autojen vähenemä olisi 1–2 prosentin luokkaa; ajosuorite vähenisi tätä enemmän, koska yhteiskäyttöautoilla ajetaan omaa autoa vähemmän.

Vaikka tutkimus tunnisti yhteiskäyttöautoilulle tietyn potentiaalin, on potentiaali määrällisesti kuitenkin vielä vaatimaton, eikä vielä sen perusteella ole edellytyksiä muuttaa merkittävästi esimerkiksi autopaikkamitoitusta. Helsingin kaupungin valmis-teilla olleessa pysäköintipaikkojen mitoitusohjeessa esitettiin, että alueilla, joilla yhteiskäyttöautopalvelu on saatavissa, voitaisiin laskennallista autopaikkavaatimusta vähentää kolme prosenttia.

Tutkimuksen yhtenä tuloksena voi pitää sitä, että pelkästään nykymuotoisen palvelun saatavilla olo ei vielä aiheuta suurta muutosta ihmisten liikkumiseen. HSL käynnisti samana ajankohtana laajemman yhteiskäyttöautoilun kehittämishankkeen. Tämän työn tietopohjaa hyödynnettiin HSL:n hankkeen toimien suuntaamisessa.

Hanketta rahoitti Liikennevirasto. Hanke toteutettiin aikavälillä 09/2010–12/2011. Hankkeen ohjaukseen osallistuivat rakennusliike NCC, yhteiskäyttöautopalveluja tarjoava City Car Club sekä Helsingin kaupunki (kaupunkisuunnitteluvirasto sekä talous- ja suunnittelukeskus). Ohjausryhmä kokoontui kaksi kertaa.

2.6.2 Mitä opimme autojen yhteiskäytöstä?

Palvelun on oltava kilpailukykyinen

Autojen yhteiskäyttöpalvelua on kehitettävä entistä kilpailukykyisemmäksi, ja muun muassa hintakilpailukykyä voidaan tehostaa hankkimalla palvelun käyttäjiksi julkinen sektori, yrityksiä ja yhteisöjä. Tällöin autojen käyttöaste nousee ja myös saatavuutta voidaan parantaa.

Pysäköintijärjestelyt ratkaisevia

Yhteiskäyttöautojen pysäköintijärjestelyt on ratkaistava ja yhdenmukaistettava alan palveluntarjoajille.

Yritys- ja yhteisökäyttäjistä perusasiakaskunta

Yhteiskäyttöautoilua kannattaa edistää valikoivasti ja keskittyä niille alueille ja väestöryhmiin, joissa potentiaali on suurin, ja joissa yritys- ja yhteisökäyttäjiä on mahdollisuus saada toimintaa tukeviksi lisäasiakkaiksi.

2.7 Julkiset palvelut

2.7.1 Julkisen lähipalveluverkoston vaikutukset kestäväan liikkumiseen

Viime vuosina monet kunnat ovat merkittävästi uudistaneet tai uudistamassa julkista palveluverkkoaan. Tämän hankkeen tavoitteena oli kehittää menetelmä kuntien lähipalveluiden sijoittumisen vaikutusten arvioimiseksi kestäväan liikkumisen kannalta. Hanketta koordinoi HSL ja konsulttina toimi Strafica Oy.

Työssä selvitettiin esimerkkitapausten avulla palvelujen siirtymisen vaikutuksia kestäväan liikkumiseen. Esimerkkikohteet olivat Espoon neuvolaverkko, Meripihkan fysioterapiayksikkö Helsingissä, Sipoon peruskouluverkko sekä Sipoon palveluverkko kokonaisuutena.

Espoon neuvolaverkko oli uudistumassa osana kaupungin koko palveluverkon uudistamista siten, että aiemmasta 27 neuvolan verkosta siirrytään asteittain 16 neuvolaan. Osassa lakkautettavia ja niitä korvaavia neuvoloita tehtiin asiakaskysely, jossa selvitettiin neuvolaverkon muutosten vaikutuksia matkan pituuteen ja kulkutapaan. Helsingissä selvitettiin kyselyllä Meripihkan fysioterapiayksikön lakkauttamisen vaikutuksia. Sipoossa tarkasteltiin tarkemmalla tasolla peruskouluverkko muutosten vaikutuksia ja yleispiirteisesti koko kunnan palveluverkkoa liikkumisen ja liikenteen näkökulmasta.

Liikenteellisten vaikutusten tarkastelu tehtiin simulointimallilla. Esimerkkitapausten lisäksi työhön kuului kirjallisuuskatsaus palveluiden saavutettavuuden merkityksestä asuinpaikan valinnassa sekä Helsingin työssäkäyntialueen laajan liikennetutkimuksen (LITU) pohjalta tehty koulu- ja päiväkotimatkojen analyysi Helsingin seudulla.

Tuloksina voidaan todeta, että asuinpaikan valinnassa on nähtävissä ristiriitaa toiveiden ja todellisuuden välillä. Lähipalveluita ja autosta riippumatonta elämäntapaa pidettiin tärkeinä, mutta niistä joustetaan helposti asuinpaikkapäätöksiä tehtäessä. Ihanteellisen asuinalueen ominaisuuksia kysyttäessä korostuivat palvelujen läheisyys ja monipuolisuus sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet. Toisaalta nykyisen asuinpaikan valintaan vaikuttaneista tekijöistä korostuivat lähes aina luonnonympäristö, rauhalli-

suus ja turvallisuus. Poikkeuksena tästä olivat keskusta-asujat, jotka nostivat palvelut tärkeimmäksi.

Hankkeessa päädyttiin seuraaviin suosituksiin:

- Lähtökohdat julkisten palveluverkkojen kehittämiseksi syntyvät yhdyskuntarakenteesta (esimerkiksi keskushierarkia), jossa asuminen, julkiset ja kaupalliset palvelut, työpaikat ja liikennejärjestelmä muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden. Perusrakenne syntyy jo yleiskaavoituksen yhteydessä.
- Palveluverkon muutoksia suunniteltaessa on huomioitava liikennejärjestelmän, erityisesti joukkoliikenteen lähitulevaisuuden kehittämissuunnitelmat. Selkeä suunnitelmakartta joukkoliikenteen tulevasta linjastorakenteesta olisi hyvä apuväline myös palveluverkkojen suunnitteluun.
- Toisaalta liikennejärjestelmän, erityisesti joukkoliikenteen suunnittelussa on huomioitava palveluverkot ja niiden kehittämissuunnitelmat. Palveluverkkojen suunnitellut muutokset pitäisi saada tiedoksi joukkoliikenteen suunnitteluun.
- Palveluverkon kehittämisessä on määritettävä verkon tarkoituksenmukainen tiheys ja toisaalta sijoitettava toimipisteet liikkumisen ja muun asioinnin kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti. Joukkoliikenteen liityntäsolmut ja aluekeskukset tarjoavat tyypillisesti hyvät yhteydet asuinalueille ja usein myös hyvät muut palvelut, jolloin asiointitarpeita voidaan yhdistellä.

Asiointiliikkumisen nyrkkisäännöiksi tunnistettiin seuraavia asioita:

- Edestakaisten asiointireissujen keskipituus on tyypillisesti 7–12 km.
Keskipituus on noin $0,26 \times (PA/TP) + 5,75$ km, jossa PA/TP on palvelualueen laajuus toimipistettä kohti neliökilometreinä.
- Kävelyn osuus on tyypillisesti 15–25 prosenttia toimipisteverkon tiheyden ja asiakkaiden liikkumismahdollisuuksien mukaan.
Toimipaikan harventaminen laskee kävelymatkojen osuutta noin prosenttiyksikön toimipistekohtaisen palvelualueen (PA/TP) laajenemisen neliökilometriä kohti.
- Peruskoulumatkoista noin 70 prosenttia tehdään jalan tai pyörällä. Helsingissä kävelymatkojen ja pyörämatkojen suhde on noin 80/20 ja Helsingin seudun kehysalueella 50/50.
- Joukkoliikenteen matkustussuorite asiointireissua kohti on tyypillisesti 3–10 km.
Toimipaikan harventaminen lisää reissukohtaista joukkoliikenteen matkustussuoritetta noin 0,1 km toimipistekohtaisen palvelualueen (PA/TP) laajenemisen neliökilometriä kohti.
- Liikkumisen ja liikenteen yhteiskuntataloudellinen kustannus asiointireissua kohti on tyypillisesti 5–10 euroa toimipisteverkon tiheyden mukaan.
Toimipaikan harventaminen lisää reissukohtaista kustannusta noin 0,1 euroa toimipistekohtaisen palvelualueen (PA/TP) laajenemisen neliökilometriä kohti.

Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestäväan liikkumiseen – menetelmän kehittäminen vaikutusten arvioimiseksi -hanke toteutettiin 1.9.2010–30.9.2012. Hanketta rahoitti Liikennevirasto. Hankkeen ohjaus- ja työryhmässä olivat edustettuina Liikennevirasto, ympäristöministeriö, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL), Motiva, esimerkkikuntien eri sektorit (tekninen toimi, sosiaali- ja terveystoimi sekä koulutoimi) ja seudullisena toimijana HSL. Ohjausryhmän kokouksia pidettiin kolme ja työryhmän

kokouksia kaksi sekä näiden lisäksi kuntatapaamiset Helsingissä, Espoossa ja Si-
poossa.

2.7.2 Mitä opimme julkisen lähipalveluverkoston vaikutuksista liikkumiseen?

Sijoi lähipalvelut lähelle asiakkaita ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen

Lähipalvelut olisi kestävien kulkutapojen käytön kannalta sijoitettava kävelymatkan
päänä asiakkaista. Mikäli tämä ei ole mahdollista, palvelut pitäisi keskittää moni-
puolisiin palvelukeskittymiin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan. Joukkoliiken-
neyhteydet, aikataulut, vuorovälit, pysäkkien sijainti, kaluston esteettömyys ja esi-
merkiksi lastenvaunujen mahtuminen bussiin ovat asiakkaille tärkeitä asioita kulku-
tapavalintaa tehtäessä. Palveluiden ja joukkoliikenteen suunnittelun yhteen sovitta-
minen on välttämätöntä, jos halutaan tukea joukkoliikenteen käyttöä palveluihin
suuntautuvilla matkoilla.

Selvitä liikenteelliset vaikutukset uudistaessasi tai suunnitellessasi lähipalvelu-
verkostoa

Menetelmälle on tarvetta, koska muun muassa mahdollinen kuntauudistus muuttaa
palvelurakennetta eri puolilla Suomea. Menetelmää tulisikin markkinoida tehokkaasti.

3 Liikkumisen ohjauksen toinen T&K-ohjelma

3.1 Hankekokonaisuus

Vuoden 2012 lopussa avattiin haku toiseen kehittämisohjelmaan. Liikenneviraston, LVM:n ja YM:n lisäksi rahoittajatahoksi tuli mukaan Kunnossa Kaiken Ikää (KKI) -ohjelma. Uuteen hankekokonaisuuteen toivottiin erityisesti hankkeita, joissa edistetään pyöräilyä ja kävelyä tai vapaa-ajan liikkumista kestävin kulkutavoin. Erityisinä kohderyhminä mainittiin lapset ja nuoret sekä työikäiset.

Hakemuksia jätettiin yli viisikymmentä, mikä osoitti kiinnostuksen ja myös asiantuntemuksen aihetta kohtaan lisääntyneen. Toteutukseen valikoitui kolmetoista hanketta, joita rahoitettiin yhteensä hieman alle 500 000 eurolla.

Taulukko 2. Liikkumisen ohjauksen ohjelman 2012–2013 hankkeet.

Työpaikkojen liikkumisen ohjaus	Työpyöräile! (Turku)
	Kokeile edes kerran! (Päijät-Häme)
	Hyvä työpaikka pyörällä (Helsinki)
Alueellinen työ	Janakkalan viisaan liikkumisen koordinaattori
	Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Joensuun seudulla
	Kävellen kauppaan, pyörällä postiin
Koululaiset	Liikennekäärme -peli
	Liikkuva 2012–2013
	Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit
	Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat
Vapaa-ajan liikkumisen ohjaus	Yleisö tapahtumien liikkumisen ohjaus Tampereen seudulla
	Virka-autokalusto yhteiskäyttöön Porvoossa, Tampereella
	Fillaristit-palvelun käytön tehostaminen

Motiva koordinoi myös toisen ohjelman toteutusta. Motivan sivulta löytyvät hankkeiden hankekortit, tulokortit ja linkit projektien tuottamiin aineistoihin.

3.2 Pyöräilyn edistäminen

Hankeohjelmaa edelsivät vasta valmistunut LVM:n kävelyn ja pyöräilyn strategiatyö ja sen jatkona Liikenneviraston johdolla laadittu kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma. Pyöräilyn kehittämistyöhön kohdistuikin tässä hankeohjelmassa viisi hanketta. Joensuun hanke oli osa kaupunkiseudun liikennejärjestelmättyötä. Turun Valonian ja Helsingin Polkupyöräilijöiden hankkeet koskivat työpaikkojen pyöräilyä. Koulubussi-hanke kannusti kävelyyn ja pyöräilyyn koulumatkoilla. Filla-

ristit-jatkohanke pyrki pyöräilijöiden keskinäisen vuorovaikutuksen lisäämiseen sosiaalisessa mediassa.

3.2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Joensuun seudulla

Hankkeessa toteutettiin ohjelma kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi Joensuun seudulla. Työn taustalla oli Joensuun seudun kävelyn ja pyöräilyn strategia, jossa määritettiin valtakunnalliseen toimenpidesuunnitelmaan pohjautuvat linjaukset kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseksi.

Toimenpiteillä pyrittiin vaikuttamaan erityisesti asenteisiin ja liikkumistottumuksiin, murtamaan olemassa olevia liikkumisrutiineja, edistämään viisaita liikkumistapa- valintoja sekä luomaan pysyvää yhteistyötä ja toimintamalleja. Työn painopiste oli asenteisiin ja motivaatioon sekä kävelyn ja pyöräilyn arvostukseen vaikuttamisessa. Infrastruktuuriin, yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon liittyviä toimenpiteitä edistettiin samanaikaisesti kävelyn ja pyöräilyn strategian mukaisesti osana muuta liikennejärjestelmätyötä.

Vuoden 2012 aikana kartoitettiin potentiaalisia kävelyn ja pyöräilyn edistämisen yhteistyötahoja, kuten erilaiset järjestöt, ja innostettiin toimijat mukaan hankkeeseen. Lisäksi toteutettiin kampanjoita ja tempauksia valtakunnallisiin teemoihin liittyen (Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko, Auton vapaapäiväpäivä) sekä tiedotettiin hankkeesta niin mediassa kuin kohdennetusti hankkeen kohderyhmille.

Vuosi 2013 nimettiin kävelyn ja pyöräilyn teemavuodeksi Joensuun seudulla, ja sen kuluessa järjestettiin aiempaa vuotta enemmän tapahtumia sekä löydettiin edelleen uusia edistämistyötä tukevia toimijoita. Paikallistoimijat saatiin entistä vahvemmin mukaan, ja hankkeen loppumetreillä sovittiin edistämistyön jatkuvuuden turvaamisesta seudulla.

Hanke toimi hyvin valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman jalkauttajana paikalliselle tasolle, ja tuloksia sekä kokemuksia voitaneen hyödyntää muillakin kaupunkiseuduilla. Seudulla on kattavasti kaikenlaisia liikkumisympäristöjä, joten työstä saatiin kokemuksia erilaisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden soveltuvuudesta erilaisille alueille. Työssä voitiin testata myös toimenpiteiden soveltuvuutta eri käyttäjäryhmille.

Työtä on tarkoitus jatkaa seudulla hankkeen päätyttyä. Hankkeen päätösseminaarissa sovittiin pysyvistä toimintamalleista ja niiden vastuista sekä kunnille, yhteistyötahoille että seudulla toimiville liikenneturvallisuuustoimijalle ja liikennejärjestelmäkoordinaattorille. Lisäksi työn lopuksi ohjelmoitiin uusi toiminnallinen hanke vuodeksi 2014, jolle haettiin rahoitusta.

Hanke toteutettiin vuosina 2012–2013. Hankkeen rahoittajatahoja olivat Joensuun kaupunki, Liikennevirasto, Pohjois-Savon ELY-keskus, ympäristöministeriö ja KKI-ohjelma. Työn ohjaukseen ja käytännön toimenpiteiden toteutukseen osallistuivat rahoittajatahojen ohella seudun muut kunnat, Reilun kaupan Joensuu -hanke, Liikenneturva, Joensuun pyöräilyjärjestöt, Pohjois-Karjalan liikunta ja urheilu ry, Joensuun Latu, Savo-Karjalan luontoliitto, Liekku ry ja Motiva.

3.2.2 Työpyöräile! – Turku

Hankkeen toteutti Valonia, ja sen tavoitteena oli tuoda myönteisiä pyöräilykokemuksia ja tarjotaan uusia käsityksiä pyöräilystä. Hankkeessa lainattiin työpaikoille taiteilijoiden tuunaamia ja varustamia polkupyöriä kuukauden jaksoissa, ja lainauskokemuksia jaettiin Facebookissa. Viestinnässä hyödynnettiin radiota, lehtiä, sähköpostia, nettisivuja, sosiaalista mediaa (Facebook, Twitter) sekä katukuvaa. Lainausjakson aikana työpaikoille annettiin viisaan liikkumisen neuvontaa ja konsultointia sekä selvitettiin kyselyin henkilökunnan kulkutapoja. Kampanjan aikana järjestettiin myös tapahtumia ja tempauksia.

Pyöriä lainasi 20 työpaikkaa ja pyörää käytti 63 henkilöä. Ajokilometrejä kertyi 1 173, joista autolla ajoa korvattiin 393 kilometriä. Viisaan liikkumisen koulutustilaisuuksiin osallistui 807 henkilöä. Kampanjan jälkeen yhteiskäyttöpyörä on hankinnassa kolmessa pyörää lainanneessa työpaikassa ja sen hankkimista harkitaan viidessä paikassa. Myös muita toimenpiteitä ehdotettiin, ja osa työpaikoista on niitä toteuttanut, kuten sosiaalitulojen kevyt remontointi. Turun ammattikorkeakoulun kehittämisen yksikön osallistumisen kautta Valoniaa pyydettiin toteuttamaan sähköinen työmatkaliikkumiskysely ja liikkumissuunnitelma koko Turun ammattikorkeakouluun.

Loppukyselyn ja työpaikkojen viisaan liikkumisen toimenpiteiden perusteella sekä tavoitettujen ihmisten seurannalla voidaan sanoa, että hankkeen tavoitteissa onnistuttiin hyvin. Pyörää lainanneet työpaikat tulivat tietoisiksi mahdollisuuksistaan vaikuttaa viisaaseen liikkumiseen, ja loppukyselyyn vastanneiden työntekijöiden asenteissa on tapahtunut muutosta.

Työ toteutettiin vuosina 2012–2013. Hankkeen rahoittajina toimivat ympäristöministeriö ja Liikennevirasto. Hankkeen aikana tehtiin yhteistyötä monien eri tahojen kanssa. Lainapyörien huollosta, pyörien huollosta tapahtumissa sekä kampanjapalkinnoista huolehtivat Kierrätyspyöräverstas Recykkeli, pyöräliike Berggren ja pyöräliike Nummen pyörä. Kummimedianana kampanjassa toimi Yle Turku.

3.2.3 Hyvä työpaikka pyörällä - Helsinki

Hyvä työpaikka pyörällä -hanke oli työpaikoilla toteutettava projekti työ- ja työasiamatkapyöräilyn sekä vapaa-ajan pyöräilyn lisäämiseksi. Tavoitteena oli edistää työmatkapyöräilyä parantamalla olosuhteita työpaikoilla sekä antamalla neuvontaa ja tukea työmatkapyöräilyn aloittamiseen ja jatkamiseen. Hankkeen tavoitteena oli myös kehittää palvelu, jota Helsingin Polkupyöräilijät tarjoaisi jatkossa maksullisena palveluna työpaikoille. Kohderyhmänä olivat suurten ja keskisuurten työpaikkojen työntekijät Helsingissä, erityisesti työmatkapyöräilyä aloittavat.

Työpaikoilla toteutettiin joko peruspalvelu kokonaisuudessaan tai joku/joitakin osioita seuraavista:

- työpaikan pyöräilyolosuhdekatselmus ja raportti siitä kehittämissuosituksiksi
- työmatkapyöräilyn neuvontaan keskittynyt pyöräilyaamupala tai iltapäiväkahvit
- pyörien kuntokatsastus- ja huolto-opastus
- virkistäytymispäivä pyöräillen.

Vuonna 2012 mukana oli kuusi työpaikkaa, 2013 14, eli yhteensä 20 työpaikkaa. Tilaisuuksiin osallistuneita työntekijöitä oli 291. Lisäksi tiedotus työpaikoilla tavoitti potentiaalisesti koko henkilökunnan, yhteensä arviolta 50 000 työntekijää (suurimmat työpaikat olivat Helsingin kaupunki 40 000 työntekijää, Yle 3 200 työntekijää, CGI 3 000 työntekijää).

Hankkeeseen osallistuneiden työpaikkojen työmatkapyöräily on lisääntynyt ja asenteet pyöräilyä kohtaan ovat muuttuneet myönteisemmiksi. Työpaikoilla on osoitettu pyöräilyn edistämiseksi keskeiset henkilöt ja valittu pyöräily-yhdyshenkilö.

Tärkeä tulos oli palvelukonseptin tuottaminen. Palvelun ydinosiksi muotoutuivat katselmus (ja raportti), pyöräilyaamupala tai -iltapäiväkahvit sekä pyöränsastus- ja kunnostusneuvontatilaisuudet. Muut palvelut (pyöräretket, kohdentunut neuvonta jne.) ovat lisäpalveluja, joita tarjotaan ohjelman yrityksille. Pyöräilymyönteisissä yrityksissä ne täydentävät työmatkapyöräilyn tukitoimia. Ohjelmaa täydentävät myös muut toimenpiteet: osallistuminen Kilometrikisaan yms. pyöräilyn jatkuvuuteen kannustavat toimet. Kokeilut pelkästään yksittäisten toimenpiteiden tuottamisesta yrityksille ovat osoittaneet, että tällöin yritys ei yleensä sitoudu työmatkapyöräilyn kokonaisvaltaiseen kehittämiseen.

Työ toteutettiin vuosina 2012–2013. Hanketta rahoittivat Helsingin kaupunki, liikenne- ja viestintäministeriö ja Kunnossa kaiken ikää -ohjelma. Hankkeen pilot-tiasiakkaina olivat Lociga (nykyinen CGI), Helsingin Ympäristökeskus, HSY, HSY jätevedenpuhdistamo, Smilehouse, TEM, YLE, Sweco, Tekes, Fortum, YLE (useampi yksikkö), Tuko Logistics, Helsingin kaupunki, Tilastokeskus, WSP, Benedux Oy ja Viestintätoimisto Myy. Ensimmäiset työpaikat ovat olleet myös palvelun kehittämispartnereita.

3.2.4 Fillaristit

Fillaristit-palvelu (www.fillaristit.fi) suunniteltiin ja toteutettiin aiemmassa hankkeessa osana liikkumisen ohjauksen T&K-ohjelmaa 2010–2011 (katso kappale 2.5.1). Fillaristit-palvelun alkuperäisenä ideana oli laatia pyöräilijöille yhteisöllinen nettipalvelu, jonka avulla pyöräilijät voivat jakaa toisilleen tietoa kartan avulla. Fillaristit-palvelussa käyttäjät voivat tehdä kartalle paikka- ja reittimerkintöjä, kommentoida muiden käyttäjien tekemiä merkintöjä, lähettää palveluun kuvia ja osallistua keskusteluun keskustelufoorumilla.

Tässä jatkohankkeessa tavoitteena oli lisätä Fillaristit-palvelun tunnettavuutta ja käyttöä markkinoimalla sitä pyöräilijöille, pyöräilyseuroille ja kaupungeille. Hanke oli mukana pyöräilytapahtumissa ja messuilla. Hankkeessa pyrittiin myös löytämään yhteistyömahdollisuuksia pyöräilyseurojen tai kaupunkien kanssa siten, että nämä voisivat olla mukana palvelun hyödyntämisessä ja kehittämisessä. Samalla oli tarkoituksena löytää ylläpidon vastuutahot.

Syyskuun 2012 loppuun mennessä palvelulla oli kaikkiaan 786 rekisteröitynyttä käyttäjää. Vuoden 2012 aikana Fillaristit-palvelun sivustolle tehtiin yli 19 000 yksittäistä vierailua ja yli 39 800 sivulatausta. Kaikkiaan 15 380 eri henkilöä vieraili sivustolla, ja kesäkuukausina palvelulla oli keskimäärin 95 ja enimmillään 390 käyttäjää päivässä.

Hankkeen jälkeen palvelun ylläpidon rahoitus on ollut epävarmaa, mutta palvelulle on pyritty löytämään uusia yhteistyömalleja, joilla rahoituksen jatko voidaan varmistaa ja joilla yhteistyö eri pyöräilytoimijoiden ja palveluntuottajien kanssa tiivistyy. Hanke päättyi vuoden 2012 lopussa.

Rahoittajina toimivat Liikennevirasto, Lahden kaupunki ja Tampereen kaupunki. Lisäksi HSL osallistui Fillaristit-palvelun ylläpidon rahoitukseen. Logica Suomi Oy ja Trafix Oy toteuttivat hankkeen.

3.2.5 Mitä opimme pyöräilyn edistämisestä?

Jatkuvuus ja pysyvyys - ei pelkkiä yksittäisiä projekteja
Sekä kaupunkiseudun laajemmat pyöräilyn edistämishjelmat, erilaiset kampanjat ja palvelut että sekä työpaikkojen liikkumisen ohjaus tarvitsevat pysyvät toimintamallit, jotta asia saadaan juurrutettua osaksi organisaatioiden jatkuvaa normaalitoimintaa.

Henkilökohtaisuus ja kokeilut ovat hyviä kannustimia
Uudenlaisen kulkumuodon - vaikkapa pyörän - henkilökohtainen kokeilu on vaikuttava keino kulkumuotovalintoihin vaikuttamisessa. Myös henkilökohtainen neuvonta ja jalkautuminen kohderyhmän pariin on tehokasta.

Palvelujen konseptointi järkevöittää työtä
Liikkumisen suunnittelua työpaikoille voivat tarjota monenlaiset toimijat: alan yritykset, julkisrahoitteiset liikkumisen ohjauksen toimijat sekä myös järjestöt. Liikkumisen ohjauksen palvelujen konseptointi selkeiksi paketeiksi voi helpottaa yritysten kynnystä hankkia näitä palveluja.

3.3 Alueelliset hankkeet

3.3.1 Janakkalan viisaan liikkumisen koordinaattori

Hankkeessa palkattiin Janakkalan kunnan avuksi ulkoinen koordinaattori, joka vastasi viisaan liikkumisen edistämistoimenpiteiden ideoinnista, suunnittelusta, koordinoinnista ja toteutuksesta yhdessä kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenten ja muiden paikallisten sidosryhmien kanssa. Toiminta sisälsi tapahtumia, tempauksia, kampanjoita, tilaisuuksia, koulutusta, tietoiskuja ja tiedotteita. Hankkeessa kehitettiin myös pysyviä rakenteita ja toimintamalleja viisaan liikkumisen edistämiseksi kunnan eri toiminnoissa ja palveluissa. Koordinaattori vastasi myös kunnan liikennetyöryhmän toiminnasta.

Hankkeen tavoitteena oli konkreettisella toiminnalla lisätä kunnan asukkaiden tietoisuutta liikkumisen vaihtoehdoista ja omien arkisten valintojen vaikutuksista sekä motivoida, kannustaa ja opastaa ihmisiä viisaisiin arjen liikkumisvalintoihin. Keskeisenä painopistealueena oli terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikkumisen, arki- tai hyötyliikkumisen, edellytysten ja houkuttelevuuden parantaminen. Tämä näkökulma on ollut vahvasti esillä Janakkalan kuntastrategiassa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen korostui hankkeessa erityisesti. Työ toteutettiin vuosina 2012–2013.

Hankkeen rahoittajatahoja olivat Janakkalan kunta, Liikennevirasto, Ympäristöministeriö ja KKI-ohjelma. Lisäksi mukana hankkeessa olivat liikenneturvallisuuden ja -valistuksen yhteistyötahot, muun muassa Uudenmaan ELY-keskus ja Liikenneturva. Konsulttina toimi Strafica Oy.

3.3.2 Kokeile edes kerran!

Lahdessa toteutettiin paikallisilla työpaikoilla kestävää liikkumista edistävä hanke, johon osallistui yksiköitä Lahden kaupungilta, Lahden yliopistokampukselta sekä Päijät-Hämeen koulutus konserni - kuntayhtymästä. Hankkeen tavoitteena oli korvata yksin autolla liikkumista kestävämmillä kulkumuodoilla työ- ja vapaa-ajanmatkoilla. Kestävää liikkumista tässä hankkeessa olivat kävely, pyöräily, linja-auton ja junan käyttö, kimppakyyti sekä etäneuvottelu ja etätyö. Tarkoituksena oli saada kestävä liikkuminen osaksi osallistuvien organisaatioiden kestävä kehityksen ja työhyvinvoinnin toimintaa. Jatkotyön tueksi hankkeessa kerättiin ja analysoitiin liikkumisen ohjaukseen liittyvää tutkimusaineistoa.

Hankkeessa toteutettuja liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä olivat työpaikoille ja niiden esimiehille järjestetyt infot sekä kestävään liikkumiseen liittyvät tapahtumat ja tempaukset. Jokaisella työpaikalla järjestettiin infotilaisuuksia, joissa kerrottiin kestävästä liikkumisesta, kampanjasta ja matkojen kirjaamisesta. Infot toteutettiin pääosin osana viikko- tai kuukausipalavereja, jolloin suurin osa henkilökunnasta oli jo valmiiksi koolle kutsuttu. Aktiiviset kampanjat järjestettiin työpaikoilla toukokuussa ja syyskuussa 2013. Kampanjakuukausien aikana työpaikat kilpailivat siitä, mikä yksiköstä oli kirjannut eniten kestäväällä tavalla liikuttuja matkoja hankkeessa tuotettuun sähköiseen järjestelmään. Työntekijöitä kannustettiin kestävään liikkumiseen motiiviviestien myötä.

Hankkeessa järjestettiin tapahtumia pääasiassa kohderyhmälle, mutta osa tapahtumista oli myös kaikille avoimia. Hanke järjesti muun muassa UKK-kävelytestit keväällä ja syksyllä, pyöräilyviikon pyöränhuoltotempaukset työpaikoilla sekä taloudellisen ajotavan koulutuksen ja osallistui Ympäristökylä-tapahtumaan sekä Liikkujan viikkoon Avaimet arkipyöräilyyn -tilaisuudella.

Sähköiseen järjestelmään kirjautui 34 prosenttia kohderyhmästä ja siihen kirjattiin yhteensä reilu 4 600 kestävästi liikuttua matkaa. Tuloksista kävi ilmi, että suurin osa kirjatuista matkoista oli työmatkoja. Tulosten mukaan kaksi kolmasosaa kirjatuista matkoista tehtiin kevään kampanjakuukauden aikana. Tuloksista ilmeni myös, että eniten kestäviä matkoja oli kirjattu kävelylle (47 prosenttia kirjatuista matkoista) ja pyöräilylle (29 prosenttia matkoista). Tuloksissa tuli ilmi pientä kasvua etätyön ja -neuvottelujen kirjauksissa keväältä syksylle. Kimppakyytien määrä väheni huomattavasti syksyn kampanjassa. Kimppakyytiä oli siis kokeiltu ainakin kevään kampanjan aikana.

Hankkeen tulosten mukaan kestävää liikkumista lisättiin hieman hankkeen aikana. Hankkeen myötä kävi ilmi, että kestävä liikkumisen kannustamisessa työpaikoilla korostuvat tiivis yhteistyö johdon kanssa, itse työntekijöiden tavoittaminen, jatkuva kannustaminen sekä erilaisten motivaatiokeinojen käyttäminen. Yksi keskeisimpiä tuloksia oli se, että pystyäkseen vaikuttamaan työpaikalla on tärkeää huomioida paremmin työpaikalle ominaiset tekijät ja räätälöidä toiminta sen mukaisesti. Esimerkiksi sähköpostin välityksellä tapahtuneen kannustamisen sijasta olisi voitu panostaa enemmän työpaikkojen omiin infoihin osallistumiseen ja johdon kanssa tehtävään yhteistyöhön. Työntekijöiden saavuttamisen kannalta tapahtumien tarjoaminen osoitautui tehottomaksi keinoksi. Positiivisimman vastaanoton kyselyiden perusteella saivat pyöränhuoltotempaukset. Hanke oli mahdollisesti liian kevyt saadakseen aikaan selvää pysyvyyttä; yksiköiden itsensä päätettäväksi jäi tehdä toimenpiteitä saatujen tulosten perusteella.

Hankkeen aikana oli tavoitteena koota seudullinen yhteistyöverkosto, joka edistäisi kestävästä liikkumisesta Päijät-Hämeessä. Hankkeen edetessä kävi ilmi, että seudulla toimii jo nykyisellään kolme työryhmää, joiden toimintaan sitten osallistuttiin. Vuoden 2014 aikana suunnitellaan uutta hanketta toiminnan jatkamiseksi.

Hanke toteutettiin 10/2012–12/2013. Hanketta hallinnoi Päijät-Hämeen koulutus-konserni -kuntayhtymä, Lahden ammattikorkeakoulu. Hanke toteutettiin yhteistyössä Lahden kaupungin ja Lahden yliopistokampuksen (ent. yliopistokeskus) kanssa. Hankkeen rahoittivat Liikennevirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö.

3.3.3 Kävelen kauppaan, pyörällä postiin

Työn tavoitteena oli luoda toimintamalli, jonka avulla Helsingin Pohjois-Haagan kaupunginosan jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja asiointiympäristöjä kehitettiin arkiliikkumista ja asiointimahdollisuuksia parantaviksi asukkaiden, paikallisten yrittäjien ja kaupungin yhteistyönä. Työssä otettiin huomioon myös joukkoliikenne ja sen liittymämahdollisuudet. Hankkeeseen sisältyi kaupunginosan asiointireittikartan laatiminen sekä asiointireittien tunnetuksi tekemistä alueella. Hankkeessa käynnistettiin yrittäjien ja kaupungin kanssa useita yhteistyöprosesseja, joilla parannetaan fyysistä liikkumisympäristöä.

Keskeiset tulokset:

Palvelukartan toteuttaminen ja jakelu

Palvelukarttaa lähipalveluista jaettiin eri asiointipisteissä. Kartta sisällytettiin myös Pohjois-Haagan uusille asukkaille jaettavan HSL:n liikkumistietopakettin osaksi.

Runar Schildtin puiston parantaminen

Kaupungin lähiöprojekti on varautunut aloittamaan puiston parantamisen suunnittelun, mikä on merkittävää koko aluetta ajatellen. Hanke nousi ajan-kohtaiseksi suunnittelijoiden kanssa käytyjen neuvotteluiden myötä.

Ostoskeskuksen viihtyisyyden parantaminen

Alueen ostoskeskuksen yrittäjien verkottaminen aloitettiin ja kiinteistön kehittämideoita esiteltiin isännöitsijälle.

Pienet parannukset

Kaupunki on toteuttanut alueelle aiemmin suunnitellun jalankulku- ja pyöräilyväylien viitoituksen sekä tehnyt päätöksen Thalian aukion yhden pysäköintipaikan muuttamisesta pyöräpysäköintialueeksi. Työssä mukana ollut kansalaistoimijoiden liikenneryhmä pääsi kommentoimaan myös uuden avattavan kauppakeskuksen pyöräpysäköinti- ja jalankulkujärjestelyitä.

Työtä on jatkettu hankkeen jälkeen kaupunginosan liikenneryhmän toimesta.

Työ toteutettiin 4/2012–11/2012, ja sen toteutti Linea Konsultit Oy, yhteistyökumppanina Pohjois-Haagan liikenneryhmä. Hankkeen rahoittivat Ympäristöministeriö, KKI-ohjelma, HSL ja Kannelmäen kauppakeskus Kaari.

3.3.4 Mitä opimme alueellisista hankkeista?

Ulkoisen henkilöresurssi auttaa, mutta pysyvyys turvattava
Ulkoisen resurssi helpottaa liikkumisen ohjauksen toimien käynnistämistä ja juurruttamista alueelle. Projektin jälkeen asia saattaa jäädä "isännättä", kun ulkoisen resurssi ei ole enää käytössä - työn pysyvyydelle onkin luotava toimintamallit.

Yritysyhteistyötä verkottumalla

Yrittäjien, kaupungin ja asukkaiden välille tarvitaan tiivistä yhteistyötä, jotta saadaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tukevaa kaupunkiympäristöä toteutettua.

3.4 Koululaisten liikkuminen

3.4.1 Liikennekäärme-peli ala-kouluille

Liikennekäärme-peli on ala-asteille suunnattu kampanjakonsepti, jonka tarkoituksena on kannustaa lapsia ja vanhempia kulkemaan koulumatka ympäristöystävällisellä ja turvallisella tavalla. Kampanjan osana oleva peli mahdollistaa liikenteeseen ja liikkumiseen sekä terveyteen ja ympäristöön liittyvien asioiden opettamisen ja esille oton mielenkiintoisella tavalla. Kampanjan aikana koulujen ympäristön liikennejärjestelyjen turvallisuus auditoidaan. Oppilaiden kulkutavat kartoitetaan ennen kampanjaviikkoa, sen aikana sekä sen jälkeen. Näin todennetaan hankkeesta saatavia hyötyjä ja voidaan tarkistaa, onko asetettuun tavoitteeseen päästy. Lapsia kannustetaan kestävästi liikkumiseen palkitsemalla heitä ympäristöystävällisesti tehdyistä matkoista tarroilla, joita keräämällä pyritään koulun asettamaan tavoitteeseen. Peliin osallistuvia kouluja kannustetaan järjestämään oheistapahtumia ja tempauksia.

Liikennekäärme-peli (Traffic Snake Game) on rekisteröity tuotemerkki, jonka oikeudet omistaa belgialainen Mobiel 21. Pelin toi Suomeen Ramboll Finland Oy. Liikkuajan viikolla 2012 peliä pelattiin kuudessa koulussa Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Lahdessa ja siihen osallistui noin 1 400 oppilasta ja 90 opettajaa. Kestävien kulkutapojen käyttö oli jo lähtötilanteessa erittäin korkea, mutta nousi silti kampanjan aikana hieman. Koulujen lähiympäristön liikenneturvallisuus parani, kun vanhemmat eivät kuljettaneet lapsia pihaan asti autoilla. Tämä tuli ilmi opettajien kommentteista ja näkyi kulkutapajakaumissa. Opettajat mainitsivat myös heijastimien ja pyöräilykypärien käytön lisääntyneen.

Kohdekoulujen opettajat ovat Liikennekäärme-kampanjan toteuttamisen kannalta erittäin tärkeässä asemassa. Pelin toteuttaminen, mahdolliset tapahtumat ja yhteys vanhempiin jää heidän tehtäväkseen. Kuntien edustajien mukana olo edistää hyvin hankkeen viestintää ja toimien toteuttamista.

Pilottihanke antoi näkemystä asioihin, jotka kannattaa huomioida alakouluille suunnattavissa liikkumisen ohjauksen hankkeissa:

- Opettajien ja rehtorin sitouttaminen hankkeeseen oli erittäin tärkeää. Opettajien pitää kokea, että hanke antaa heidän toimintaansa jotain uutta ja helpottaa heidän toimintaansa - eikä ole vain lisätyötä. Liikennekäärme-peli koettiin valmiina konseptina helposti toteutettavaksi. Pelin tavoitteissa on kuitenkin kehitettävää.
- Vanhemmat, jotka aiemmin olivat laiminlyöneet ajokieltoa koulujen pihaan, vähensivät kampanjan aikana koulun pihaan ajoa ja löysivät saattoliikennepysäköinnin.
- Vaaranpaikkakartoitus on käyttökelpoinen työkalu koulujen ympäristön liikenneturvallisuuden parantamisessa.
- Lapset innostuivat tarrojen keräämisestä ja julisteen täyttymisen seuraamisesta. Vanhempiin vaikuttaminen oli vaikeampaa. Opettajien haastatteluissa

tuli yleisesti esille, että vanhemmilla on usein vahvoja asenteita liittyen oman lapsen liikkumiseen.

- Hankkeet on aloitettava tarpeeksi ajoissa, jotta opettajien koulutukselle ja vanhempien tiedottamiselle löydetään aikaa. Lisäksi aloittamalla hanke tarpeeksi ajoissa se voidaan sijoittaa paremmin koulun muuhun suunniteltuun toimintaan.
- Kampanjan tulisi olla pidempiaikainen, mikäli toivotaan pysyviä muutoksia.
- Pelin vaikuttavuutta voidaan tehostaa järjestämällä peliviikolla sitä tukevaa oheistoimintaa, kuten polkupyörän korjausta tai ajotaitokisoja. Koulut kokivat kuitenkin oheistapahtumien järjestämisen työlääksi ja siihen toivottiin apuja.

Hanke aloitettiin huhtikuussa 2012. Materiaalit valmisteltiin kesän aikana ja opettajakoulutukset pidettiin elo-syyskuussa 2012. Peli toteutettiin Liikkujan viikolla syyskuussa ja mittaukset 2–3 viikkoa ennen ja jälkeen peliviikon. Tulokset analysoitiin ja raportoitiin marraskuussa 2012.

Hanke toteutettiin Ramboll Finland Oy:n koordinoimana yhteistyössä Lahden, Järvenpään ja Hyvinkään kaupunkien edustajien sekä koulujen kanssa. Rahoittajia olivat Liikennevirasto, liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö sekä KKI-ohjelma. Liikennekäärme-pelin oikeudet omistaa belgialainen Mobiel 21. Konseptin soveltamisessa Suomeen avusti hollantilainen DTV Consultants.

3.4.2 Liikkuva-draamatyöpajat yläkouluille

Hankkeen päämääränä oli kannustaa 13–19-vuotiaita nuoria tekemään viisaita liikkumisvalintoja koulu- ja vapaa-ajanmatkoillaan. Hankkeessa toteutettiin yläkouluisa, lukioissa ja toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa kouluvierailuina draamatyöpajoja, joilla nuoret pohtivat omia liikkumisvalintojaan koulu- ja vapaa-ajanmatkoilla. Lisäksi kouluille tarjottiin projektikouluvierailuja, joiden tavoitteena oli kannustaa nuoria toteuttamaan viisaan liikkumisen projekteja omassa koulussaan. Opettajille tarjottiin materiaalia, joiden avulla he voivat toteuttaa draamatyöpajan ja projektivierailun itsenäisesti.

Hankkeen tavoitteena oli, että kouluvierailuille osallistuvat nuoret pohtivat omien liikkumisvalintojensa kestävyyttä koulu- ja vapaa-ajanmatkoillaan sekä hahmottavat niihin liittyviä valinnan paikkoja ja vaihtoehtoisia ratkaisumahdollisuuksia. Hankkeessa oletettiin, että tätä kautta valmius kyseenalaistaa omia valintoja kasvaa. Lisäksi tavoitteena oli, että projektivierailujen avulla nuoret lähtevät toteuttamaan omassa koulussaan teemaan liittyviä projekteja.

Määrällisinä tavoitteina oli alun perin kouluttaa 30 kouluvierailijaa ja toteuttaa 200 kouluvierailua, joista osa projektivierailuja. Lisäksi tavoitteena oli tukea taloudellisesti 10–20 nuorten projektia ja tuottaa opettajille materiaalia. Hankkeen tavoitteita muutettiin keväällä 2013 niin, että projektivierailuista ja projektituista luovuttiin, ja kouluvierailujen kokonaismäärä nostettiin 230 vierailuun.

Hankkeessa koulutettiin yhteensä 32 kouluvierailijaa, jotka ohjasivat 200 kouluvierailua ja tavoittivat yli 3 800 nuorta. Hankkeessa tuotettiin materiaalit Liikkuva-draamatyöpajan ja -projektivierailun ohjaamiseen. Materiaalit olivat myös opettajien käytettävissä Note-nettipalvelun kautta.

Liikkuva-projektivierailuille ei ollut kysyntää, vaikka opettajat draamatyöpajan jälkeen ilmoittivatkin olevansa halukkaita toteuttamaan viisaaseen liikkumiseen liittyvän projektin nuorten kanssa. Ajan ottaminen projektien toteuttamiseen on aine-opettajajärjestelmässä vaikeaa. Liikkuva-projekteissa haastetta lisäsivät vaatimus nuorten vahvasta roolista sekä eri oppiaineita leikkaava aihe. Lisäksi projektivierailusta tukea saavien opettajien ryhmä on pieni ja vaikeasti tavoitettava: projektimaiseen työskentelyyn tottuneet opettajat eivät sitä tarvitse ja tottumattomille se tarjoaa liian vähän tukea.

Nuorten Akatemia ei jatka hankkeen jälkeen enää Liikkuva-draamatyöpajojen toteutusta. Hankkeessa kehitetty Liikkuva-draamatyöpaja materiaaleineen ja kouluvierailijajärjestelmineen on kuitenkin vapaasti kaikkien käytettävissä. Erityisesti draamatyöpajojen järjestäminen sopisi alueellisten viisaan liikkumisen toimijoille, joilla on jo toimivat suhteet paikallisiin kouluihin. Liikkuva-draamatyöpajojen järjestämistä onkin aktiivisesti tarjottu seudullisille liikkumisen ohjauksen toimijoille. Nuorten Akatemia on valmis neuvomaan käynnistämävaiheessa.

Hanke toteutettiin vuosina 2012–2013. Hankkeen ohjausryhmässä olivat edustettuina hankkeen toteuttajan Nuorten Akatemian lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturva, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Motiva ja Uudenmaan ELY-keskus. Hankkeen rahoittivat liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto.

3.4.3 Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit

Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit oli liikuntakasvatukseen ja liikenneturvallisuuden suuntautunut hanke koulujen ja perheiden pyöräilyn sekä kävelyn edistämiseksi. Tavoitteena oli fyysisen aktiivisuuden lisääminen koululaisten ja perheiden arjessa.

Hankkeen perustan muodosti koulu- ja harrastusmatkojen kulkemiseksi syntynyt, sosiaaliseen innovaatioon perustuva liikkumiskonsepti: pyöräilevä ja kävelevä koulubussi. Pyöräilevissä ja kävelevissä koulubusseissa matka kouluun tai harrastukseen pyöräillään tai kävellään aikuisen johdolla ryhmässä. Yhteistä matkantekoa nimitetään 'koulubussiksi', koska matka tehdään ennalta sovitun reitin ja aikataulun mukaan. 'Bussit' kulkevat tapaamispaikkoina toimivien 'pysäkkien' kautta, joista voi liittyä joukkoon. Koulubussitoimintaa pyöritetään vanhempien, isovanhempien, opettajien tai harrastuksen ohjaajien yhteistyönä.

Hankkeen tavoitteena oli tehdä kyseinen liikkumiskonsepti tunnetuksi. Määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin, että vuoden 2013 lopussa yhteensä noin 40 koulussa, 20 iltapäiväkerhossa ja 30 Nuoren Suomen Sinettiseuroihin kuuluvassa juniorijoukkueessa on toteutettu pyöräileviä ja käveleviä koulubusseja. Iltapäiväkerhojen saaminen mukaan hankkeeseen huomattiin varhaisessa vaiheessa erittäin haasteelliseksi ja hankkeessa keskityttiin kouluihin ja urheiluseuroihin.

Pyöräilevistä ja kävelevistä koulubusseista on hankkeen seurauksena tullut tunnettu konsepti. Koulubussitoimintaan on ottanut osaa yhteensä noin 500 koululaista ja jalkapallojunioria. Koulubussitoimintaan osallistuneiden valmiudet liikkua jalan ja pyörällä ovat parantuneet. Koulujen asenne koulumatkojen kulkemiseen jalan ja pyörällä on muuttunut myönteisemmäksi ja henkilöautolla tapahtuvien kuljetusten haittapuolet ovat nousseet tietoisuuteen. Hankkeen tuloksena alimpien luokkien oppilaiden pyöräilyrajoituksia on poistettu ja koulujen pyöräilyolosuhteita on parannettu. Hank-

keen yhteydessä on myös saatu paljon tietoa seikoista, jotka kannustavat ja toisaalta ehkäisevät koulumatkojen kulkemista kävellessä tai pyöräillen.

Koulujen kilometrikisaan on osallistunut 1 432 peruskoululaista. Koulujen kilometrikisa on kiinnittänyt opettajien ja oppilaiden huomion omatoimiseen liikkumiseen sekä todennäköisesti lisännyt oppilaiden kävelyä ja pyöräilyä.

Hanke toteutettiin vuosina 2011–2013, ja toteuttajana oli Pyöräilykuntien verkosto ry. Yhteistyökumppaneita olivat Ekokumppanit Oy, Koululiikuntaliitto, Lectus Ky, Liikenneturva, Lounais-Suomen Liikunta ja Urheilu (LiikU), Nuori Suomi ry (vuodesta 2013 Valo ry), Nuorten Akatemia, Opetushallitus / Liikkuva koulu -ohjelma, Sito Tampere Oy, Suomen Latu ry, Suomen Pyöräilyunioni ry, Suomen Ympäristökasvatuksen Seura /Vihreä lippu sekä Vuores-projekti. Rahoittajina olivat opetus- ja kulttuuriministeriö sekä Liikkumisen ohjauksen ohjelman kautta Liikennevirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö.

3.4.4 Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat

Vapaa-ajan matkat tuottavat merkittävän osan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä. Lasten harrastusmatkoista huomattava osa kuljetaan matkustajana henkilöautossa, mikä vaikuttaa myös lasten vanhempien liikkumistarpeisiin. Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat -hanke oli perusluonteeltaan lähtökohtia kartoittava tutkimus, sillä aiheeseen liittyviä lähtötietoja on ollut olemassa melko vähän. Hankkeen kohderyhmänä olivat alle 15-vuotiaat jalkapallon harrastajat Tampereen seudulla. Keskeisen osan hanketta muodosti kestävään liikkumiseen kannustaminen erilaisin markkinoinnin keinoin.

Hankkeen tuloksena saatiin tietoa jalkapalloilijoiden harrastusmatkojen kulkumuotovalinnoista ja niihin vaikuttavista tekijöistä, urheiluseuran mahdollisuuksista kannustaa ja mahdollistaa kävelyä ja pyöräilyä harjoitusmatkoilla sekä harrastusmuotojen (kaupunginosatoiminta, edustusjoukkuetoiminta) vaikutuksista kulkutapa-valintoihin. Lisäksi tutkittiin taloudellisten ja hallinnollisten ohjauskeinojen ja kannustimien kehittämisen mahdollisuuksia Tampereen kaupungin osalta sekä Tampereen kaupungin palveluverkon kehittämistarpeita. Hankkeen aikana tunnistettiin tehokkaita liikkumisen ohjauksen keinoja harrastusmatkojen kulkutapamuutoksen aikaansaamiseksi.

Tuloksia:

- Toteutettujen kokeilutoimenpiteiden saama vastaanotto oli positiivinen.
- Urheilu- ja liikuntaseurojen sisällä tapahtuvalla kannustamisella on ratkaiseva merkitys pelaajille ja heidän vanhemmilleen kestävien kulkutapojen edistämiseksi. Tämän edistämiseksi suositellaan asian esille ottamista seurojen yhdyshenkilöille järjestettävissä koulutustilaisuuksissa. Käytännön työn tueksi hankkeessa tuotettiin toimenpidekortteja. Korttien avulla on mahdollista kohtuullisen helposti ja joukkuekohtaisesti ottaa käyttöön käytäntöjä, jotka edistävät kestävästä liikkumisesta.
- Harjoitusvuorojen jakoperiaatteet ja niiden vaikutukset kulkutavan valintamahdollisuuksiin: harjoituspaikkojen ja -päivien vakiinnuttaminen on avainasemassa lasten ja nuorten omaehtoisen liikkumisen mahdollistamisessa.
- Tampereella suurin osa lapsista valitsee edelleen lähikoulun aloittaessaan koulunkäynnin. Käytännössä tämä tarkoittaa, että koulumatkat kuljetaan pääsääntöisesti kävellessä tai pyörällä. Valmiuksia joukkoliikenteen käyttämi-

seen omaehtoisesti ei ole, jos perheessä ei muutoin liikuta matkoja joukko-liikenteellä.

Tuloksena voidaan todeta, että urheiluseuran näkökulmasta kestävän liikkumisen edistäminen istuu hyvin urheiluseuran toimintamalliin; tavoitteenahan on monipuolisesti kehittää lapsen tai nuoren liikkumista. Hankkeen aikana muodostettiin paikallisesti ja valtakunnallisesti käyttöön otettavia suosituksia jalkapallon seura-toiminnassa, kaupungin eri hallinnonalojen toiminnassa sekä harrastavien lasten vanhemmille suunnatussa viestinnässä. Suosituksia ja esimerkkejä hyvistä kokemuksista välitetään Valon ja Palloliiton verkostojen kautta.

Hanke toteutettiin huhtikuu 2012 – toukokuu 2013 välisenä aikana. Hankkeen kokeilu-toiminnan kausi jakautui kahteen osaan (kesä- ja talvikausi) jalkapallon harrastus-toiminnan mukaisesti. Työn rahoittivat Liikennevirasto, ympäristöministeriö, Tampereen kaupunki (Sivistys- ja elämänlaatupalvelut, Kaupunkiympäristön kehittäminen ja Eco2-hanke). Työn toteutti Sito Oy. Yhteistyökumppaneina olivat Valo (ent. Hämeen Liikunta ja Urheilu), Palloliitto (Tampereen piiri) ja Ilves ry (Jalkapallojaosto).

3.4.5 Mitä opimme lasten ja nuorten hankkeista?

Opettajien ja rehtorin sitouttaminen hankkeeseen tärkeää
Opettajien pitää kokea, että kampanja antaa heidän toimintaansa jotain uutta ja helpottaa heidän toimintaansa - hanke ei saa olla pelkkä lisätöitä tuova taakka. Lisäksi kun kampanjan tai hankkeen suunnittelu aloitetaan tarpeeksi ajoissa, se voidaan sitoa paremmin koulun muuhun suunniteltuun toimintaan.

Urheilu- ja liikuntaseurat mukaan työhön
Seurojen sisällä tapahtuvalla kannustamisella on ratkaiseva merkitys pelaajille ja heidän vanhemmilleen kestävien kulkutapojen edistämässä. Lisäksi harjoitusvuorojen jakoperiaatteilla ja niiden vaikutuksilla kulkutavan valintamahdollisuuksiin on suuri merkitys.

3.5 Liikkuminen vapaa-aikana

3.5.1 Yleisötapahtumien liikkumisen ohjaus

Hankkeen tavoitteena oli tarjota liikkumisen ohjausta Tampereen seudun yleisötapahtumissa ja tehdä ohjauksesta pysyvä osa yleisötapahtumien rutiineja. Tampereella järjestetään vuosittain yli sata yleisötapahtumaa, joissa vierailijoita on noin puolitoista miljoonaa.

Hankkeessa pilotoitiin liikkumisen ohjausta tapahtumissa ja luotiin näin monistettavissa olevia malleja tapahtumien liikkumisen ohjauksen organisointiin. Oleellista toiminnan vakiinnuttamisessa oli saada tapahtumajärjestäjät ja tapahtumien asiakkaat huomioimaan ja sitoutumaan liikkumisen ohjauksen toimenpiteisiin, erityisesti suurimmissa ja toisaalta usein toistuvissa tapahtumissa. Tavoitteena oli, että tapahtumayleisö asennoituu entistä positiivisemmin junan, bussin ja polkupyörän käyttöön, ja tapahtumajärjestäjät ymmärtävät liikkumisen ohjauksen merkityksen tapahtumien ympäristövaikutusten kannalta.

Keskeisiä tuloksia:

- Liikkumisen ohjauksen ohjeet tapahtumajärjestäjille: Liikkumisen ohjauksen käytäntöjen pilotointi tarjosi kokemuksia kehittää tapahtumien liikkumisen ohjausta. Esimerkiksi palaute bussilipusta ja asiointipyöristä oli hyvää. Kokemukset on koottu ohjeiksi tapahtumajärjestäjille.
- Kongressien joukkoliikennelippu: Hanke oli tiiviisti mukana kehittämässä mallia kongressien joukkoliikennelipusta ja edistämässä sen käyttöönottoa. Joukkoliikennelippu tarjoaa ilmaisen matkustusoikeuden Tampereen joukkoliikenteen tilaamalla bussilinjoilla Tampereella järjestettävien kansainvälisten kongressien vieraille. Sillä edistetään kestävästä liikkumisesta ja pyritään edistämään Tampereen valintaa kongressien pitopaikaksi. Ilmaista kongressilippua kokeillaan vuoden 2014 loppuun saakka, minkä jälkeen kokemusten perusteella päätetään lipun jatkosta.

Yleisötapahtumien liikkumisen ohjaus jatkuu Ekokumppanit Oy:ssä osana muuta liikumisen ohjauksen koordinaatiotyötä. Lisäksi Tampereen Tapahtumatoimisto, Tampereen joukkoliikenne ja muut yhteistyökumppanit edistävät hankkeessa syntyneitä hyviä käytäntöjä jatkossa. Tapahtumajärjestäjien kanssa yhteistyötä tekevät tahot osaavat hankkeen seurauksena aiempaa paremmin edellyttää yleisötapahtumilta liikumisen ohjauksen toimenpiteitä osana kestävästä kehityksen toimia. Onnistumista seurataan jatkossa tekemällä katsauksia tapahtumien pyöräparkkien kehitykseen (Ekokumppanit), seuraamalla kiinteiden pyörätelineiden määrää (Kaupunkikehitys) ja seuraamalla joukkoliikenteen myymien tapahtumalippujen vuotuista määrää (JoLi).

Hanke käynnistyi keväällä 2012. Tapahtumien liikkumisen ohjausta toteutettiin keuhällä ja syksyllä 2012. Vuonna 2013 hanke osallistui erityisesti kongressien liikkumisen ohjauksen kehittämiseen ja joukkoliikennelippumallin edistämiseen. Hankkeen rahoittivat Liikennevirasto, ympäristöministeriö, Tampereen joukkoliikenne, Tampereen Tapahtumatoimisto, Tampereen kaupungin ECO2-hanke ja Ekokumppanit Oy.

3.5.2 Virka-autokalusto yhteiskäyttöön

Hankkeen tavoitteena oli löytää toimintamalli, jolla pystyttäisiin synnyttämään kaupallisesti elinkelpoinen yhteiskäyttöautopalvelu Tampereelle ja Porvooseen. Ratkaisumalli perustuu virka-autojen käytön tehostamiseen ja niihin sidotun pääoman hyödyntämiseen. Sen sijaan, että yksiköillä on omia autoja, joista osa seisoo huomattavan suuren osan ajasta käyttämättä, kaupungilla olisikin käytössään autopalvelu, josta työntekijät varaisivat autoja tarpeen mukaan ja yksiköt maksaisivat niistä käytön mukaan. Jos palvelu hankitaan ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, samat autot olisivat käytettävissä yksityisille käyttäjille virka-ajan ulkopuolella. Muun muassa Ruotsissa yhteiskäyttöautojen tarjonta on levinnyt nopeasti, kun kunnat ovat hankkineet palvelua omiin tarpeisiinsa.

Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa etsittiin autot, jotka voitaisiin korvata yhteiskäyttöautopalvelulla, ja kehitettiin toimintamalli yhteiskäyttöautopalvelun järjestämiseksi. Hankkeen toisessa vaiheessa suunniteltiin tarkemmin palvelun hankintaa ja vertailtiin kustannuksia.

Tampereella löydettiin 18 ja Porvoossa 9 autoa, jotka arvioitiin voitavan korvata yhteiskäyttöautopalvelulla. Ehdotetussa toimintamallissa kaupunki korvaisi edellä mainitut autot kokonaispalvelulla, joka käsittää:

- tietyn määrän autoja täysin ylläpidettyinä ja varattuna kaupungin käyttöön arkisin esimerkiksi klo 7–16
- varausjärjestelmän, jolla auto voidaan varata netissä 24/7, puhelimitse arkisin klo 9–16
- autojen käyttöön liittyvän päivystyspalvelun 24/7.

Porvoon kaupungille luonnosteltiin tarjouspyyntö toimintamallin mukaisesta yhteiskäyttöautopalvelusta. Samaa mallia voidaan hyödyntää myös Tampereella ja muualla. Tarjouspyyntöluonnoksessa määriteltiin autojen määrä ja tyypit ja edellytettiin, että tarjoajan on hinnoittelun lisäksi kuvattava tarjottu ajoneuvokalusto ja sen ominaisuudet, toimintavarmuus, yhteiskäyttöjärjestelmä ja muut laatutekijät. Tarjouspyyntöluonnoksessa määriteltiin myös näiden pisteytys.

Palvelun hinnoittelun suunniteltiin koostuvan tunti- ja kilometripohjaisesta käyttömaksusta sekä mahdollisesta standby-maksusta, jota maksetaan kaupungille varatuista, mutta käyttämättä jääneistä tunneista. Virka-aikojen ulkopuolella kaupungin työntekijät ja kaupunkilaiset voisivat ostaa palvelua suoraan palveluntarjoajalta markkinahintaan, jolloin kaupunki ei ole kaupassa osapuoli. Kokonaispalvelun lisäksi tarjouspyyntöluonnoksessa edellytettiin, että kaupungin omia autoja on voitava liittää yhteiskäyttöjärjestelmään erillisestä hinnasta. Tarjouspyyntö on mahdollista tehdä siten, että kaupunki voi halutessaan hankkia pelkän yhteiskäyttöjärjestelmän omiin autoihinsa.

Kahden mahdollisen yhteiskäyttöautopalveluntarjoajan alustavien hinta-arvioiden mukaan toimintamallin mukaisen ulkoistetun yhteiskäyttöautopalvelun hankinta tulisi 20–40 prosenttia kalliimmaksi kuin omien autojen (16 kpl Tampereella ja 8 kpl Porvoossa) ylläpito ja käyttö. Näiden kustannustietojen valossa molemmat kaupungit päätyivät siihen, että ne eivät toistaiseksi hanki ulkoistettua yhteiskäyttöpalvelua. Tampereella kokeillaan ensin sisäisen yhteiskäytön tehostamista, ja harkitaan ulkoistamista vasta tämän jälkeen. Myös Porvoossa sisäisen yhteiskäytön kokeilu voi olla realistisin vaihtoehto.

Pelkästään palvelun ja omien autojen suorien kustannusten vertailu ei toisaalta ota huomioon olennaisinta vaikutusta eli sitä, että autojen yhteiskäyttöpalvelu mahdollistaa työntekijöiden ajosuoritteen ja pysäköintipaikkojen vähentämisen, koska töihin ei tarvitse tulla niin usein omalla autolla työtehtävien vuoksi ja palvelun myötä autonkäyttöä harkitaan tarkemmin. Riittävää tietoa ja varmuutta ajosuoritteiden ja pysäköintipaikkojen mahdollisesta vähentymisestä ei kuitenkaan ollut saatavilla, eikä hankkeessa ollut varattu resursseja näiden tarkkaan selvittämiseen. Ulkoistetun palvelun aiheuttama 20–40 prosentin lisäkustannus olisi kuitenkin hyvin todennäköisesti katettavissa – ja ylitettävissäkin – pysäköintipolitiikkaa ja matkustusohjeistusta kehittämällä. Lisäksi palvelun hankinnasta syntyvä vuotuinen lisäkustannus kaupungille todennäköisesti pienenesi yksityisen käytön kasvaessa.

Hankkeen keskeinen opetus on, että yhteiskäyttöautopalvelun vaikutuksia tulee aina arvioida yhdessä pysäköintipolitiikan ja autonkäyttö- tai matkustuspolitiikan kanssa. Säästöt syntyvät näiden kolmen tekijän yhteisvaikutuksena, ja niiden arviointi edellyttää tarkempaa perehtymistä henkilöstön autonkäyttö- ja pysäköintitarpeisiin kaikissa niissä yksiköissä, joiden oletetaan tai toivotaan hyödyntävän yhteiskäyttöauto-

palvelua. Tämä edellyttää yleensä henkilöstökyselyä ja tietojärjestelmistä saatavien matkustuskustannusten analyysiä.

Porvoossa ongelmaksi muodostui myös, että nykyinen leasing-autojen puitesopimus-toimittaja ilmoitti mahdollisesti riitauttavansa yhteiskäyttöautopalveluhankinnan. Alun perin oli arvioitu, että yhteiskäyttöautopalvelun hankinta olisi mahdollista leasing-puitesopimuksen rinnalla, koska kyseessä on eri palvelu.

Yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta ulkoistetun yhteiskäyttöautopalvelun lisäkustannus on investointi, joka voisi tuottaa jopa kymmenkertaiset hyödyt yhteiskunnalle. Ongelmana kuitenkin on, että näille yhteiskunnallisille hyödyille ei löydy kaupungista isäntää: yksi taho joutuu maksumieheksi ja hyödyt näkyvät muualla. Merkittävin hyöty on pysäköintipaikkojen rakentamistarpeen vähentyminen. On kuitenkin vielä tehtävä töitä sen eteen, että jokin taho kaupungissa kokisi tehtäväkseen investoida yhteiskäyttöautopalveluun, jotta nuo hyödyt syntyisivät.

Hankkeen myötä autojen yhteiskäyttö ja sitä kautta työmatkaliikkumisen suunnittelu ja sen hyödyt tulivat kuitenkin tutuksi henkilöstöhallinnolle ja autokalustosta vastaaville osapuolille. Lisäksi Tampereella syntyi työn aikana ymmärrys ja kiinnostus työmatkaliikenteen kokonaisvaltaiseen kartoitukseen ja suunnitteluun ja vähintään sisäisen yhteiskäyttöautopalvelun kehittämiseen. Sisäisen yhteiskäytön tehostaminen ja laajentaminen on hyvä ensiaskel kohti ulkoistettua palvelua.

Jatkossa yhteiskäyttöautopalvelun edistäminen kannattaa integroida pysäköintipolitiikkaan ja täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisuihin. Lisäksi valtio voisi tukea yhteiskäyttöautopalvelun hankintoja innovatiivisina, yhteiskunnallisia hyötyjä tuottavina julkisina hankintoina.

Hanke toteutettiin 04/201–12/2013. Hankkeen rahoittivat Liikennevirasto, Tampereen kaupunki (ECO2-ohjelma) ja Porvoon kaupunki. Ohjausryhmään osallistui myös Pirkanmaan ELY-keskus. Hankkeen toteutti Mobinet Oy.

3.5.3 Mitä opimme vapaa-ajan hankkeista?

Tapahtumajärjestäjät ovat olennainen liikkumisen ohjaaja
Liikkumisen ohjauksen työ tapahtumien järjestämisessä on vasta alussa. Työtä kannattaa jatkaa, ja sopivia yhteistyökumppaneita on paljon.

Yhteiskäyttöautojen käyttöönotto kunnissa voi lisätä myös kuluttajatarjontaa
Virka-autojen yhteiskäyttöautopalvelu on lupaava toimintamalli, mutta sen vaikutuksia tulisi arvioida yhdessä pysäköintipolitiikan ja autonkäyttö- tai matkustuspolitiikan kanssa. Säästöt syntyvät näiden kolmen tekijän yhteisvaikutuksena.

4 Liikkumisen ohjauksen valtionavustus

4.1 Avustuksen perusteet ja kohteet

Vuodesta 2012 alkaen on ollut toiminnassa liikkumisen ohjauksen valtionavustus. Avustuksista säädetään valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenteen valtionavustuksista. Asetuksen mukaan liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan toimintaa, jonka tarkoituksena on ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen tiedollisen ohjauksen, markkinoinnin ja palvelujen kehittämisen kautta. Avustusta voivat säädösten mukaan saada kunnat, kuntayhtymät tai muut yleishyödylliset yhteisöt. Tällaisia voivat olla esimerkiksi erilaiset liikkumisen ohjausta järjestävät verkostot, säätiöt ja yhdistykset. Avustuksen toivotaan edistävän pysyvien toiminta- ja yhteistyömuotojen syntymistä.

Valtionavustusta on vuosittain ollut seuduille ja kunnille jaettavana noin 400 000–550 000 euroa. Avustuksista päättää Liikennevirasto. Hakemusten arvioinnissa keskeisiä kriteereitä ovat olleet muun muassa tulosten ja toimintamuotojen vaikuttavuus ja käytettävyys pysyvämmiin ja laajempiin kuin itse hankkeessa, seudullisen liikkumisen ohjaustyön kehittyminen sekä liikkumisen ohjaustyön integrointi seudun muuhun liikennejärjestelmätyöhön.

4.2 Vuoden 2012 valtionavustushankkeet

Valtionavustusta myönnettiin vuonna 2012 neljälletoista hankkeelle. Ensimmäisellä avustuskaudella avustusta voitiin myöntää kaikille hakuehdot täyttäneille hakijoille. Avustusmuotoa ei vielä tunnettu seuduilla, ja 50 prosentin omarahoitusosuus todennäköisesti rajoitti hakijoiden joukkoa. Osaa hankkeista oli aikaisemmin esitetty T&K-hakuun, ja nyt sisällölle oli etsitty uusi toteutustapa valtionavustuskohteina.

Taulukko 3. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksensaajat vuonna 2012.

Hakija
HSL
Valonia/Turku
Ekokumppanit Oy
Japa ry, Jyväskylä
Oulun kaupunki
Oulun seutu
Seinäjoen kaupunki
Porvoon kaupunki
Kotkan kaupunki
Kouvolan kaupunki
Padasjoen kunta
Ramboll/Lappi
Helsingin polkupyöräilijät (HePo)
UKK-instituutti

Poikkeuksetta hankkeet kokosivat yhteen useita toimijatahoja: viranomaisia, järjestöjä ja yrityksiä. Työpanostaan hankkeisiin ovat antaneet kymmenet koko- tai osapäiväiset työntekijät ja sadat vapaaehtoiset muun toimintansa ohella. Useissa hankkeissa luotiin pohjaa pysyville ohjaus- ja yhteistoimintaryhmille ja paikalliseen verkostoon sovitetuille toimintamuodoille.

4.2.1 Kolme suurinta kaupunkiseutua

Helsingin, Turun ja Tampereen seuduilla oli organisoitu ja käynnistetty säännöllinen liikkumisen ohjauksen toiminta yksittäisin kehittämistoimenpitein vuodesta 2010 alkaen. Helsingin seudulla joukkoliikenteen järjestäjäksi perustettu HSL otti liikkumisen ohjauksen toimintaansa ja osoitti työhön myös henkilöresursseja. Turussa työtä tehtiin energiatehokkuuden ja ympäristötyön seudullisessa projektiorganisaatioissa Valoniassa ja Tampereella vastaavan tyyppistä tehtävää hoitavassa Ekokumppanit Oy:ssä. Kaikissa näissä organisaatioissa on taustalla kunnallinen omistus ja päätöksenteko eri muodoissaan.

Helsingin seutu (HSL)

Liikkumisen ohjausta tehtiin eri toiminta-alueilla: Liikennejärjestelmäsuunnitteluosastolla strategisen tason suunnittelua, joukkoliikennesuunnitteluosastolla palveluntarjontaa ja vuorovaikutusta - kuten vuorovaikutus asukkaiden ja työpaikkojen kanssa, matkustajapalveluosastolla työsuhdematkalippujen markkinointia ja sähköisen informaation kehittämistä, liikennepalveluosastolla joukkoliikenneympäristön kehittämistä ja viestinnässä tiedotusta ja markkinointia. Jo toiminnan alkuvaiheessa perustettiin HSL:n liikkumisen ohjauksen ryhmä, jossa on edustajia eri osastoilta ja yksiköistä. Ryhmä tarjoaa tukea liikkumisen ohjaukselle ja toimii tiedonvälityskanavana talon sisällä.

HSL oli mukana tapahtumissa ja messuilla, joissa kulkutapavalintoja ja liikkumisen ohjausta voidaan tuoda esille. HSL oli myös mukana HSY:n hallinnoiman Ilmastoinfon toiminnassa.

Yrityksiin kohdistettiin laaja suoramarkkinointikampanja. Myös kunnille kohdistettiin informaatiota. Yrityskäyntejä tehtiin yli 30 yritykseen. Yritysten kiinnostuksen taustalla ovat olleet ympäristöarvot, Green Office -järjestelmä, muuttotilanne, työntekijöiden toiveet tai pysäköintiongelmat. Moni yritys otti käyttöön nopeita parannuksia, kuten aikataulunäyttö tai sähköinen joukkoliikenneinformaatio netti- tai intranetsivuille. Työpaikoilla järjestettiin henkilöstölle viisaan liikkumisen informaatiota ympäristöteemapäivien yhteydessä. Liikkumissuunnitelmia tehtiin 12 työpaikalle. Työpaikkojen käyttöön kehiteltiin helppokäyttöinen laskuri, joka jäi kuitenkin odottamaan toteutusyhteistyötä.

Kiinteistöjen aulanäytöissä näkyvä aikataulupalvelu kehitettiin helposti käyttöön otettavaksi tuotteeksi. Samoin reittioppaan käyttöä helpottavia ikkunoita on kehitetty käytettäväksi nettisivuilla. Matka-aikakarttoja saadaan vapaasti valittaviin osoitteisiin kehitellyllä sovelluksella (mak.hsl.fi). EU-hankkeena oli kehitteillä reittioppaan ajantasapalvelu mobiililaitteisiin.

Yhteiskäyttöautoilun edistämisen hankkeessa laadittiin yhteinen määritelmä yhteiskäyttöautoilulle ja esitys siitä, miten kunnat voisivat tukea autojen yhteiskäyttöä pysäköintiin liittyvin keinoin ja julkisten organisaatioiden hankintakäytännöin.

Perinteisen valistustyön keinoja käytettiin Setä Sinisen toiminnassa. Setä Sininen opetti joukkoliikenneasiasa vuoden 2012 aikana lähes 3 000 esikoululaiselle ja alakoululaiselle. Hän tapasi lapsia liikennekaupungissa ja Liikennepartio-toiminnassa ja vieraili myös senioreiden ja maahanmuuttajien luona.

Turun seutu (Valonia)

Valonian työssä liikkumisen ohjauksen pääpaino on ollut Turun kaupunkiseudulla. Henkilöresursseja käytettiin noin 30 henkilötyökuukautta, josta osa harjoittelijatyötä. Tärkeä yhteistyö- ja viestintäväylä on ollut vuonna 2011 perustettu Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkosto (V-S LIVE), johon kuuluu 264 henkilöä. Vuoden aikana lähetettiin verkostolle kolme kirjettä ja ajankohtaistiedotteita.

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmia tehtiin sekä erillisen Työpyöräile! -hankkeen että seudullisen liikkumisen ohjaus -toiminnan yhteydessä. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmatyöhön sisältyi useimmiten infotilaisuus ja sähköinen työmatkaliikkumiskysely sekä raportti toimenpide-ehdotuksineen. Liikkumissuunnitelmatyötä jatkettiin edellisten vuosien kohteissa ja aloitettiin 22 uudella työpaikalla.

Koulujen liikkumissuunnitelmatyön pilottikohteena oli Wäinö Aaltosen koulu, jossa tehtiin liikkumiskyselyt henkilökunnalle ja oppilaille sekä järjestettiin infotilaisuuksia ja tapahtumia. Anna lapsen kävellä -kampanjapäivänä oli tapahtumia muissakin kouluissa ja valmistettiin Viisaasti kouluun -juliste. Liedossa toimeenpantiin kävelevä koulubussi -kokeilu, jossa kouluun kuljettiin ryhmänä vapaaehtoisen "kuljettajan" johdolla. Kunnallisvaaliehdokkaat ja seudullisen liikkumisen ja liikenteen asiantuntijat pelasivat Liikkumis-Aliaspelejä ensimmäisen kerran Liikkujan viikolla 22.9.2012.

Pyörällä töihin -kilpailu järjestettiin viidennentoista kerran. Esiin nostettiin pyöräilyn vaikutuksia terveydelle ja hyvinvoinnille. Varsinaissuomalaiset koulut haastettiin mukaan kampanjaan, jossa koulumatkan voi taittaa pyörällä, kävellen, rullalaudalla, -luistimilla tai muulla lihasvoimaan perustuvalla kulkumuodolla. Liikkujan viikolla oli kuusi erilaista Valonian järjestämää tapahtumaa ja niihin osallistui arviolta noin

2 500 henkilöä. Etätyöpäivänä Valonia tempaisi aamutakkisillaan aamuruuhkassa ja chillaili Park(ing) Dayssä parkkisääntöjä kunnioittaen sekä järjesti Mynämäen kunnan kanssa työtilakokeilun. Huomiota herätti syyskuun mittainen radiokampanja Radio Cityssä sekä Työpyöräile!-hankkeen keväästä alkanut radiokampanja. Sosiaalista mediaa käytettiin menestyksekkäästi erityisesti Työpyöräile! -kampanjassa: parhaimpina viikkoina Facebook-sivun kattavuus oli 58 000 henkilöä ja tykkääjiä 750.

Toiminnan keskeisiä tunnuslukuja: toimenpiteisiin osallistui 9 255 henkilöä, liikkumissuunnitelmatyöhön osallistui 22 työpaikkaa, mediaosumia saatiin 160 kappaletta ja Varsinais-Suomen LIVE -verkkostoon kuului 264 henkilöä.

Tampereen seutu (Ekokumppanit Oy)

Ekokumppanit Oy tuottaa Tampereen seudulla tiedotus-, neuvonta-, koulutus- ja asiantuntijapalveluja, joilla edistetään kestävä kehityksen mukaista elämäntapaa ja yritystoimintaa.

Tampereella valtionavustustoiminnan tavoitteena on ollut edistää kestäviä liikku- mismuotoja, kuten joukkoliikennettä, pyöräilyä, kävelyä ja kimpakyytejä. Hanke on panostanut muun muassa erilaisiin teemaviikkoihin, kuten Liikkujan viikkoon.

4.2.2 Muut kaupunkihankkeet

Jyväskylä (Japa ry)

Valtionavustusta koordinoivana organisaationa ja hakijana toimi Jyväskylän Asukkai- den Paikallisagenda Japa ry, EU:n paikallisagendan kansalaistoimintaa aktivoimaan aikanaan syntynyt kansalaisjärjestö. Hanke oli jaettu kolmeen melko itsenäiseen osaan, joissa Japa keskittyi työhön erityisesti Matara- talossa toimivissa kansalaisjär- jestöissä, Jyväskylän Pyöräilyseura pyöräilyn edistämiskampanjointiin ja Jyväskylän kaupunki hallintokorttelin työntekijöiden työmatkaliikkumisen kulkutapavalintoihin.

Hankkeen tarkoituksena oli etenkin jalankulun ja pyöräilyn mutta myös joukkoliiken- teen käytön ja kimpakyytien lisääminen hankkeen kohderyhmän keskuudessa. Osa- hankkeiden tavoitteena oli tuottaa työmatkojen liikkumissuunnitelma (päivittäiset työmatkat, myös työasiamatkat ja niiden kulkumuotovalintojen ohjaaminen) sekä Jy- väskylän kaupungin hallintokortteliin että Kansalaistoiminnan keskus Mataran järjes- tötoimintaan. Tuotettua materiaalia voidaan hyödyntää muissa samantapaisissa toi- mintaympäristöissä. Liikkumisen ohjauksen teemaviikkojen (Pyöräilyviikko, Liikkujan viikko) tunnettuutta lisättiin kaupunkilaisten keskuudessa.

Älykästä työmatkaa! -hankkeen kohderyhmänä oli koko Jyväskylän kaupunkiorgani- saation henkilöstö. Konkreettinen työmatkojen liikkumissuunnitelma tehtiin hallinto- korttelissa työskenteleville. Kimpakyytipalvelu saatiin käyttöön hallintokorttelin henkilökunnalle vuoden 2013 alusta alkaen.

Kansalaisjärjestöosiossa keskeisenä tuloksena viisaita kulkutapoja edistävät hankin- nat (työpyörät ja matkakortit) saatiin käyttöön Kansalaistoiminnan keskus Mataran piirissä työskenteleville. Liikkujan viikon tapahtumista korostui Etätyöpäivä ja sen esilletuonti tempauksella. Liikkujan viikko ja sen päättävä Auton vapaapäivän tapah- tuma 22.9. tavoittivat runsaasti jyväskyläläisiä. Viisaasta liikkumisesta ja sen osa-

alueista on noussut keskuksessa runsaasti keskustelua vapaamuotoisissa tilaisuuksissa.

Pyöräilyn edistämisosiossa keskeisenä tuloksena oli 5.–13.5.2012 järjestetyn Jyväskylän seudun 10. pyöräilyviikon 35 tapahtumaa. Hanke saavutti erittäin paljon huomiota ja pyöräilyn esilletulo on vaikuttanut Jyväskylässä vallitsevaan pyöräilybuumiin. I cycle JKL -brändi tuotiin näyttävästi esille ja sen laajentamista maakunnalliseksi on suunniteltu. Pyöriin liimattavia tunnustarroja jaettiin 6 000 ja paitoja yli tuhat. Tunnus näkyi Jyväskylän katukuvassa, mikä oli ollut tavoitteena. Kokemuksia ja tietämystä Pyöräilyviikon järjestämisestä on levitetty monelle paikkakunnalle. Vuonna 2012 hyödynnettiin Jyväskylän tapahtumakonsepteja ja mainospohjia Tampereella ja Kokkolassa. Jyväskylän toimintamallia on esitelty SportExpo-messuilla ja pyöräilyjärjestöissä.

Oulun seutu

Oulun seutuorganisaation hankkeessa selvitettiin, kuinka liikkumisen ohjaustyötä organisoidaan ja tehdään jatkossa Oulun kaupunkiseudulla. Lisäksi kartoitettiin alueen yritysten ja kuntien sekä oppilaitosten liikkumisen ohjauksen tilaa ja kiinnostusta liikkumisen ohjaustyöhön jatkossa. Työssä laadittiin liikkumisen ohjauksen toimintamalleja ja keinoja erilaisiin kuntaorganisaatioihin ja erityyppisille työpaikoille.

Työmatkaliikkumisen tilaa selvitettiin yrityksille, oppilaitoksille ja kuntien virkamiehille tehtyjen kyselyjen avulla. Henkilökuntakyselyt tehtiin Pohjois-Pohjanmaan Elykeskuksen ja Oulun ympäristötalon henkilöstölle. Vastausten mukaan lähes kaikissa toimipisteissä on riittävästi autojen pysäköintipaikkoja, mutta polkupyörien säilytysmahdollisuudet sijaitsevat pääsääntöisesti ulkona vailla suojaa. Vajaan kolmannen työntekijöistä arvioitiin tekevän työmatkan jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä, oppilaitoksissa noin puolet opiskelijoista. Etätö on kyselyjen mukaan vähäistä. Yksikkökohtaisia liikkumisen ohjaustoimenpiteitä pidettiin tärkeinä. Kiireellisimmäksi toimenpiteeksi nostettiin sosiaalitoimien järjestäminen työmatkapyöräilijöille sekä turvallinen ja sujuva pyöräpysäköinti.

Seudun hankkeessa laadittiin toimintamalleja kuntien liikkumisen ohjauksen sisällölle ja toimintatavalle ja tehtiin pilottityöpaikkojen liikkumissuunnitelmat. Tuloksia käsiteltiin yhteistyötahoille kohdistetussa seminaarissa. Liikkumisen ohjaus vietiin omaksi osioksi Oulun seudun liikennesivuston yhteyteen (www.oulunliikenne.fi).

Liikkumisen ohjaustyö esitettiin jatkossa kytkettäväksi osaksi Oulun seudun liikennejärjestelmätyötä. Käynnissä olleessa Oulun seudun liikennejärjestelmän laatimistyössä määritettiin malli, jolla edistetään laaja-alaisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä Oulun seudulla.

Oulun kaupungin erillisessä hankkeessa edistettiin Oulussa suosittua pyöräilyä, erityisesti talvipyöräilyn markkinointi. Kampanjoinnin avulla saatiin säännöllistä medianäkyvyyttä pyöräilylle seudun medioissa, vaikka työ osoittautui vaativaksi. Pääosa hankkeen työpanoksesta käytettiin kansainvälisen talvipyöräilykongressin valmisteluun. Kongressiin osallistui noin 150 asiantuntijaa ja oppimishaluista kuulijaa kymmenestä maasta. Myös oheistapahtumiin osallistuttiin vilkkaasti. Kongressilla oli uutisarvoa myös ulkomailla. Kongressin valmistelun ja järjestelyt hoiti Navico Oy.

Vuoden 2012 hankkeiden tuloksena liikkumisen ohjaus organisoitui osaksi alueen liikennejärjestelmätyötä.

Porvoo

Porvoon hankkeen tehtävinä olivat pyöräilyn opaskartan valmistelu ja liikkumisvalintojen kampanjointi osana perinteistä Ekoteho-päivää. Pyöräilykartan valmistelutyön teki Linea-konsultit Oy monialaisen työryhmän ohjauksessa. Kartalle pyrittiin saamaan väylien ohella tärkeät kohteet. Vaikka Porvoossa pyöräily on suosittua, opaskartta on aiemmin puuttunut.

Ekotehopäivänä 31.10.2012 markkinoitiin laaja-alaisesti ekotehoajattelua ja energian säästämistä, jonka olennainen osa on ympäristöä vähän kuormittavien liikenne- ja muotojen suosiminen. Kaupunki ja kehitysyritys Posintra loivat puitteet päivälle. Messutyyppisessä tapahtumassa esiintyi useita energia- ja liikennesektorin yrityksiä. Paikalla jaettiin pyöräilyn oheistarvikkeita, pidettiin esillä kulkumuotovalintoihin liittyvää tiedotusaineistoa ja keskusteltiin kiinnostuneiden kanssa. Kävijät saivat jättää tarrataululle kommentteja ja toimenpide-esityksiä. Ekotehopäivä korvasi Liikkujan viikon erilliskampanjoinnin Porvooseen sopivana perinteisenä tapahtumana.

Seinäjoki

Seinäjoelle laadittiin kaupungin pyöräilystrategia. Strategia on visio vuoteen 2030, ja siinä kaupunki antaa kymmenen lupausta pyöräilyn olosuhteiden ja turvallisuuden parantamiseksi: 1. Keskustaan laadukas ja esteetön pääreitti, 2. Pyöräily-yhteydet maanteiltä keskustaan kartoitetaan ja täydennetään, 3. Pyöräreittien kunnossapidon kehittäminen, 4. Pyöräreittien viitoituksen kehittäminen, 5. Laadukkaampi pyöräpysäköinti, 6. Sähköisten kanavien hyödyntäminen pyöräilyyn innostamisessa, 7. Pyöräilykartta paperisena ja sähköisenä, 8. Seinäjoen pyöräilymyönteisimmän työnantajan palkitseminen vuosittain, 9. Pyöräile turvallisesti – turvaa pyöräilijä -kampanjat, 10. Lisää asiointipyöriä kaupungin työpisteisiin.

Strategian tavoitteena on nostaa pyöräilyn kulkutapaosuutta lähitulevaisuudessa 15 prosenttiin ja myöhemmin vielä korkeammaksi. Strategia laadittiin vuorovaikutuksessa pyöräilyyn vaikuttavien tahojen ja kaupungin eri hallintokuntien kanssa. Valmistelussa oli konsulttina Valpastin Oy.

4.2.3 Joukkoliikenteen kampanjointi

Joukkoliikenteen käyttö on vähentynyt useissa pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa. Kampanjoinnin keinoja kokeiltiin Kouvolassa ja Haminassa.

Kouvola

Kouvolassa toteutettiin vuonna 2012 joukkoliikenteen markkinointikampanja. Kouvola-päivänä 8.5. ja Auton vapaapäivänä 22.9. tarjottiin joukkoliikennematkoja tarjoushinnalla ja kampanjoitiin tehokkaasti: radiomainonnalla, Facebook-kampanjalla, katu- ja julisteilla ja tiedotuslehdillä.

Jälkimmäisenä kampanjapäivänä kertalippujen myynti kaksinkertaistui. Kaupunkilippujen myynti on kasvanut ja vuonna 2012 kasvu oli yli 10 prosenttia hinnankorotuksesta huolimatta. Joukkoliikenteen tunnettavuuden kasvua osoittaa internet-sivujen latausten kasvu 50 prosentilla.

Alennuskampanjoiden toteuttaminen myös jatkossa on todettu mahdolliseksi. Alennukset koettiin hyvänä markkinointikeinona, joka parhaassa tapauksessa tuo myös liikennöitsijöille taloudellista hyötyä. Markkinointiyhteistyö onkin tiivistynyt kampanjoinnin myötä.

Hamina

Haminan joukkoliikennettä on parannettu laatukäytäväsuunnitelmin ja joukkoliikenneympäristöä parantamalla, mutta linjat ja palvelu tunnetaan huonosti. Hankkeessa suunniteltiin Liikkujan viikolle, Auton vapaapäivään 22.9. kampanja. Ytimenä oli euron hintainen lippu matkasta riippumatta. Ennakkoon toimeenpantiin viestintäkampanja, jolle saatiin näkyvyyttä lehdissä. Lisäksi toimeenpantiin juliste-, sähköposti- ja sosiaalisen median kampanjointia. Aineistossa käytettiin hyväksi ”Kulje viisaasti” ilmettä. Liikennöitsijä tuki kampanjaa.

Kampanja-aikana matkustajamäärä ja sitä kautta palvelun tunnettavuus nousi tuntuvasti. Kampanjalla saavutettiin myös pysyvää lisäystä joukkoliikenteen käyttöön.

Kouvolan ja Haminan hankkeiden tuloksiin kuuluu myös toimintasuunnitelma liikkumisen ohjauksen organisoitumisesta Kymenlaaksossa. Hankkeen aikana päädyttiin ehdottamaan, että kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi perustetaan kuntiin tai vaihtoehtoisesti Etelä- ja Pohjois-Kymenlaaksoon omat liikkumisen ohjauksen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen ryhmät (KÄPY-ryhmät). Etelä- ja Pohjois-Kymenlaakson ryhmät voisivat tavata säännöllisesti kerran tai kaksi vuodessa, jakaa hyviä käytäntöjä ja hakea yhdessä mahdollisia kehittämis- ja hankeavustuksia. Taustaorganisaationa tapaamisissa ja maakunnan sisäisessä yhteistyössä voisi toimia maakunnan ympäristöpoliittinen neuvottelukunta tai liikennejärjestelmätyöryhmä.

4.2.4 Muut hankkeet

Padasjoki

Padasjoki ja Kuhmoinen ovat osallistuneet Suomen ympäristökeskuksen hallinnoimaan hiilineutraalien kuntien (HINKU) -hankkeeseen. Projektia laajennettiin liikenteen ja liikkumisen kysymyksiin liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tukemana. Padasjoen ja Kuhmoisten kuntia kiinnosti nimenomaan julkisen liikenteen nostaminen esiin työmatkapedelöijien keskuudessa sekä lasten ja nuorten oma ideointi kestävän liikkumisen edistämiseksi. Työtä kohdistettiin myös kimppekyydin edistämiseen, vaihtoehtoisten polttoaineiden mainontaan ja paikallisen biokaasutuotannon laajempaan tarkasteluun uusiutuvan energian kuntakatselmuksella.

Kimppakyytien aikaansaamiseksi GreenRiders-yritys perusti kunnille omat kunta-ryhmät, joilla Kuhmoisten ja Padasjoen asukkaat ja vapaa-ajanasukkaat pääsivät sopimaan kimppekyydeistä. Yritys toimitti kuntaan myös kuntien omaa julistemateriaalia mainontaa varten. Kimppakyydin edistäminen jatkui vielä vuonna 2013, ja lisäksi pyydettiin yrittäjältä tarjous sähköautojen vuokrausta varten toteutettavaksi vuonna 2013.

Lapin liikenneturvallisuustoimija

Hanke alkoi käymällä kuntien liikenneturvallisuusryhmissä läpi liikkumisen ohjauksen toimintamalleja ja nimeämällä yhteyshenkilöt kunnista. Heidät ilmoitettiin myös LIVE-verkostoon ja näin saatiin jatkuvan liikkumisen ohjauksen tiedotuksen piiriin.

Järjestettiin neljä alueellista koulutustilaisuutta liikkumisen ohjauksen ohjelman koostamiseksi. Tilaisuudet toimivat samalla myös koulutustilaisuuksina, joissa käytiin läpi paikallisia toimintatapoja liikkumisen ohjauksen edistämiseksi. Kokoontumisten tuloksena koottiin Lapin liikkumisen ohjauksen ohjelma. Ohjelman toimeenpano organisoitiin osaksi liikenneturvallisuusryhmien toimintaa ja osaksi Lapin liikenneturvallisuustoimijatyötä. Ohjelmassa kartoitettiin lukuisia yhteistoimintatahoja, jotka kytketään rooliensa mukaisesti toimintaan. Hankkeen toimeenpani Lapin liikenneturvallisuustoimijaksi aikaisemmin valittu Ramboll Oy.

UKK-instituutti

Hanke yhdistettiin laajaan opetusministeriön rahoittamaan koululaisten liikkumista edistävään tutkimushankkeeseen. Liikkumisen ohjauksen osiossa laadittiin opetuksen ohjeistus yläkoululaisten terveyttä edistävän arkiliikkumisen. Opetukseen valmistettiin video. Kokeilukohteena olivat tamperelaiset yläasteen koulut. Hankkeeseen liittyi systemaattinen vaikutusten arviointi.

Helsingin polkupyöräilijät (HePo)

HePo toteutti koululaisille liikenteessä ajamisen polkupyöräilykoulutuksen, yhteensä 17 puolentoista tunnin mittaista opetustilaisuutta. Koulutus sisälsi teoriaosuuden ja käytännön harjoittelun. Puolen tunnin teoriaosuudessa käytiin läpi liikennesääntöjen perusteet katuajossa, pyörän paikka ajoradalla, ryhmittäminen ja risteyskäyttö sekä hyvän liikennekäytöksen perusteet. Vajaan tunnin mittaisessa käytännön harjoittelussa asioita opeteltiin ajamalla Helsingin keskustan rauhallisilla katuosuuksilla 4–5 oppilaan ryhmissä. Myöhemmin kesällä katuajokoulutuksia ryhdyttiin paikallisten pyöräilyseurojen toimesta järjestämään myös Tampereella ja Jyväskylässä. Katuajokoulutuksia varten tuotettiin opintomateriaaleiksi katuajo-opas ja sekä netissä levitetty video.

Pyörällä töihin -päivänä järjestettiin Aamupalaa työmatkapyöräilijöille -tapahtuma, johon osallistui lähes 700 pyöräilijää ja tavoitettiin laajasti mediaa. Auton vapaa-päivänä järjestettiin Kriittinen pyöräretki, Valoa pyöräilykansalle -kulkue yhdessä Liikenneturvan kanssa. Lisäksi oltiin mukana järjestämässä talvipyöräilykauden avajais-tapahtumaa Pyöräkeskuksella. Tapahtumassa jaettiin tietoa ja kokemuksia talvipyöräilystä sekä esiteltiin ja asennettiin varusteita, joilla pyöräily talvella sujuu mukavasti.

4.3 Vuoden 2013 valtionavustushankkeet

Valtionavustusta myönnettiin vuonna 2013 yhdeksälletoista hankkeelle.

Taulukko 4. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksensaajat vuonna 2013.

Hakija
HSL
Valonia/Turku
Ekokumppanit Oy
Japa ry, Jyväskylä
Oulun kaupunki
Hyvinkään kaupunki
Järvenpään kaupunki
Porvoon kaupunki
Haminan kaupunki
Vihdin kunta
Kuopion kaupunki
Kokkolan kaupunki
Padasjoen kunta
Kajaani/Koillismaa
Mikkelin kaupunki/seutu
Tornion kaupunki/Lappi
Janakkalan kunta
Kymenlaakson ajovälitys/Kouvola
Porin kaupunki

4.3.1 Kaupunkiseudut, monialainen toiminta

HSL/Helsinki

Hankkeen tavoitteena oli liikkumisen ohjauksen toimenpidepaletin kasvattaminen ja kehittäminen niin, että yhä useampi Helsingin seudulla tekisi kestäviä kulkumuotovalintoja. Kohderyhmät olivat HSL-alueen työpaikat, koulut ja oppilaitokset sekä asukkaat.

Esimerkki hankkeessa toteutetuista toimenpiteistä oli Helsingin kaupungin työntekijöille tehtävä työmatkaliikkumiskysely, jonka tuloksia HSL hyödynsi kaupungin yksiköiden liikkumissuunnitelmien laadinnassa. Nuorten Akatemian kanssa toteutettiin kolmessa pilottikoulussa liikkumissuunnitelma. Lisäksi kehitettiin sekä laajennettiin matkakummi-toimintaa ja Setä/Täti Sininen vieraili kouluissa. HSL:ään palkattiin liikkumisen ohjauksen asiakasneuvottelija. Liikkumisen ohjausta markkinoitiin ja toteutettiin monenlaisia markkinointitoimenpiteitä. Valtionavustuksella hankittiin koodaus reittiopas-navigaattorin mobiilisovellukseen, joka avustaa kestävän liikenteen käytössä (valtionavustus koskee koodin hankintaa).

Valonia/Turku

Tavoitteena oli toteuttaa aiemmin mainittua Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelmaa 2012–2015.

Joukkoliikenteen edistämiseksi pääkohteita olivat seudullisen joukkoliikenneorganisaation muodostavat Turun kaupunkiseudun kunnat: Turku, Kaarina, Lieto, Rusko, Raisio ja Naantali. Tärkeimmät kohderyhmät olivat työpaikat, lapset ja nuoret, liikkumissuunnitelmatyötä tukevat avainorganisaatiot ja viranhaltijat maakunnassa, kunnan työntekijät, päättäjät ja johto sekä kuntalaiset. Vuonna 2013 autettiin työpaikkoja liikkumissuunnitelmatyössä neuvomalla, kouluttamalla, konsultoimalla sekä tuottamalla materiaalia. Lasten ja nuorten parissa tehtiin liikkumisen ohjausta pilotoimalla koulujen liikkumissuunnitelmatyötä yhdessä koulussa sekä kannustamalla kouluja viisaisiin kulkumuotoihin tiedotuskampanjoilla, tempauksilla ja tapahtumilla. Liikkumisen ohjaus -toiminnalla pyrittiin aktiivisesti vahvistamaan yhteistyötä seudullisten liikkumisen ohjaustyötä tekevien ja siihen halukkaiden organisaatioiden kesken ja lisäämään yhteistyötä liikenneturvallisuustoimijoiden kanssa kunnissa ja alueellisesti.

Kuntien työntekijöille, johdolle ja päättäjille järjestettiin viisaan liikkumisen informaatio- ja koulutustilaisuuksia, ja heitä rohkaistiin liittymään Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkostoon (V-S LIVE). Kuntalaisiin kohdistuvista kampanjoista ja tapahtumista esimerkkejä ovat Pyörällä töihin -kilpailu ja Pyörällä kouluun -kampanja sekä Liikkujan viikko. Lisäksi pyrittiin vahvistamaan yhteistyötä kaupunkiseudun kuntien liikenneturvallisuusryhmien kanssa.

Joukkoliikenteen käyttöä edistettiin markkinointitoimenpitein ja erityisesti Työbussail!-kampanjan avulla. Kampanjassa annettiin 60 henkilölle Turun joukkoliikenteen bussikortti kuukaudeksi maksutta käyttöön, ja bussailu- eli joukkoliikenteen käyttökokemuksia jaettiin ja seurattiin sosiaalisessa mediassa ja Valonian internet-sivuilla. Osa kuukausikorteista annettiin kampanjaan osallistuvien esimerkkityöpaikkojen työntekijöille. Esimerkkityöpaikkoja olivat Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen sairaanhoitopiiri ja Turun kaupunki. Kampanjaan kuului myös yleisötapahtumia, kuten tutustumisajoja busseissa, Pop up -joukkoliikenneklinikkoita ja muita osallistavia tapahtumia.

Ekokumppanit Oy/Tampere

Vuonna 2013 päätavoitteena oli työpaikkojen liikkumisen ohjaus, missä tavoitteena oli kartoittaa seutukunnan työpaikkojen liikkumisen nykytilannetta työnantajahaastattelujen avulla ja tarjota työnantajille tietoa konkreettisista toimenpiteistä ja muutoksista, joita työnantaja voi toteuttaa kestävästi liikkumisen edistämiseksi. Lisäksi hanke osallistui tapahtumien järjestämiseen ja kannusti hankeyhteistyön kautta maa-seutuuyrittäjien pyöräilyolosuhteiden parantamista. Hanke panosti myös teema- viikkoihin kuten Liikkujan viikkoon.

Japa ry/Jyväskylä

Liikkuva Jyväskylä -hankkeen tavoitteena oli edelleen kehittää liikkumisen ohjausta Jyväskylässä kolmen osahankkeen kautta. Hankkeessa kehitettiin hyvin erilaisten työpaikkojen liikkumisen ohjausta (kunta, järjestöt) ja vapaa-ajan liikkumisen ohjausta (vapaaehtoistoiminta, asukkaat). Tavoitteena oli luoda pysyviä toimintamalleja,

käytäntöjä ja materiaaleja, joita voidaan käyttää hyödyksi hankeorganisaation ulkopuolella.

Hankkeessa pyrittiin yksityisautoilun ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen koordinoitua liikkuksen ohjauksen sekä pyöräilyn ja hyvien pyöräilyolosuhteiden lisäämisen ja tapahtumien järjestämisen avulla. Kohderyhmää kannustettiin ja aktivoitiin lihasvoimin tapahtuvaan työmatkaliikkumiseen myös työhyvinvoinnin ja työssä jaksamisen lisäämiseksi. Hankkeen aikana kannustettiin myös julkisen liikenteen käyttöön yksityisautoilun sijasta. Tavoitteena oli lisätä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia kohderyhmän keskuudessa työmatkojen, työpäivän sisäisen liikkuksen sekä vapaa-ajan osalta. Liikkumisen ohjauksen teemaviikkojen kehittämisen kautta oli tavoitteena lisätä näiden viikkojen tunnettuutta kaupunkilaisten ja lähi-alueiden asukkaiden keskuudessa.

Hankkeen kohderyhmiä olivat Jyväskylän kaupungin hallintokorttelissa työskentelevät, Jyväskylässä sijaitsevan Kansalaistoiminnan keskus Mataran vaikutuspiirissä olevat toimijat (keskuksessa työskentelevät ja asioivat) sekä kaikki Jyväskylän kaupungin ja sen lähiseutujen asukkaat.

Oulun kaupunki

Hankkeen tavoitteet olivat ympärivuotisen pyöräilyn ja kävelyn määrään lisääminen Oulun seudulla, asukkaiden hyvinvoinnin parantaminen kannustamalla ympärivuotiseen pyöräilyyn sekä Oulun seudun pyöräilyolosuhteiden parantaminen. Hankkeen avulla myös nostettiin pyöräilyn ja kävelyn arvostusta liikkumismuotoina eri kohderyhmien piirissä sekä saatiin aikaan positiivista toimintaa pyöräilyn ja kävelyn ympärille.

Hankkeeseen sisältyi myös vuoden 2013 helmikuussa järjestetyn kansainvälisen talvipyöräilykongressin valmistelutyötä. Hankkeessa hyödynnettiin Oulun asemaa maailman johtavana talvipyöräilykaupunkina. Toimenpiteiden käynnistyksessä ja toteutuksessa keskeisenä toimijana oli pyöräilykoordinaattori. Painopistealueena oli ympärivuotisen pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen, johon kuului myös kesäpyöräilyä edistävien kehittämistoimenpiteiden ohjelmointi, kävelyn ja pyöräilyn näkökohtien tuominen juuri käynnistyneeseen seudun liikennejärjestelmätyöhön sekä Oulun seudun asukkaiden lisämotivoiminen pyöräilyyn ja kävelyyn.

Hankkeen taustalla oli Oulun kaupungin vuonna 2011 laatima suunnitelma "Oulu, maailman paras talvipyöräilykaupunki, toimintasuunnitelma 2011–2014". Suunnitelmassa todettiin, että kirjattujen toimenpiteiden toteutus edellyttää lisäresurssina pyöräilykoordinaattoria.

Tavoitteena oli, että kokemukset toimintamallista antavat hyvän esimerkin muille suomalaisille kunnille ja kaupungeille talvipyöräilyn mahdollisuuksista.

Hyvinkään kaupunki

Hanke keskittyi Hyvinkään keskusta-alueelle, mutta tiedotus paikallislehtien välityksellä kattoi koko Hyvinkään-Riihimäen talousalueen. Yhteistyötä tehtiin konsulttiyhtiöiden, kaupungin eri toimialojen, järjestöjen, oppilaitosten, tiedotusvälineiden ja paikallisten yritysten kanssa. Kohderyhmänä olivat hyvinkääläiset, mutta osa toimista keskittyi erityisesti lasten ja nuorten liikkuksen ohjaukseen. Työtä toteutettiin muun

muassa jakamalla markkinointipaketteja uusille hyvinkääläisille, markkinoimalla koululaiskorttia ja toteuttamalla Liikennekäärme-peliä.

4.3.2 Kaupungit, yksittäiset toimenpiteet

Järvenpään kaupunki

Hankkeen ”Järvenpään kaupungin viisaan liikkumisen koordinoinnin kehittäminen” tavoitteena oli kehittää kaupungille nykyistä monipuolisempia menettelyjä viisaan liikkumisen edistämiseksi. Järvenpäässä liikkumisen ohjauksen toimintaa ei ollut aikaisemmin koordinoitu tai tavoitteellisesti toteutettu. Kehittämistyön aikana selvitettiin, mitkä olisivat Järvenpäässä toimivat liikkumisen ohjauksen muodot. Esimerkkejä etsittiin jo toimivilta alueilta ja olemassa olevista materiaaleista ja niitä soveltaen kehitettiin Järvenpään tapa toimia.

Lisäksi työssä hyödynnettiin vuonna 2013 valmistuneen liikenneturvallisuussuunnitelman tuloksia, liikenneturvallisuustoimijatyön kokemuksia sekä muuta kaupungin aineistoa sekä kaupungille tullutta palautetta esimerkiksi kouluille suunnatusta liikenneturvallisuustyöstä ja pyöräilyreittien kehittämistyöstä.

Kehittämishanke oli jaettu osavaiheisiin, kuten liikkumisen ohjauksen materiaalit, jossa laadittiin kaupungille liikkumisen ohjauksen oma ilme ja ilmeen mukaiset aineistot. Aineisto sisälsi työnantajille suunnatun esitteen, liikkujille suunnatun esitteen, ohjauksen työpaikan liikkumissuunnitelman laatimiseksi sekä kuusi luonnosta kaupungin nettisivuilla julkaistaviksi kestävästä liikkumisen artikkeleiksi. Lisäksi toteutettiin seuraavat toimet:

- Osallistuttiin tapahtumiin sekä suunniteltiin kestävästä liikkumisesta kertovat aineistot vuonna 2014 Järvenpäässä järjestettävään tapahtumaan, johon liikenneturvallisuustyöryhmä osallistuu.
- Järjestettiin asiantuntijatyöpaja yhdessä Järvenpään liikenneturvallisuustyöryhmän ja Hyvinkään kaupungin Askel-ryhmän kanssa. Työpajan tavoitteena oli jakaa kokemuksia liikkumisen ohjauksen työstä ja oppia Hyvinkäällä pitkäjänteisesti tehdystä työstä.
- Järjestettiin yhdessä liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa asiantuntijaluentoja. Luennot toimivat kaupungin henkilökunnalle koulutustilaisuutena. Luennoilla pyrittiin vaikuttamaan erityisesti siihen, miten liikkumisen ohjauksen asiaa tuodaan eri tilaisuuksissa ja aineistoissa esille.
- Selvitetiin Järvenpään aktiivisten yhdistysten ja seurojen kanssa yhteistyömahdollisuudet kestävästä liikkumisen tukemisessa.
- Tehtiin saavutettavuusanalyysi erikseen sovituille Järvenpään palveluille. Analyysistä saatiin saavutettavuusvyöhykkeet palveluille ja karttaesitys saavutettavuudesta jalan ja pyörällä.
- Toteutettiin Liikennekäärme-peli kahdella ala-asteella. Kampanjan tarkoituksena oli kannustaa lapsia ja vanhempia kulkemaan koulumatkansa turvallisesti, terveellisesti ja ympäristöystävällisesti.
- Laadittiin Järvenpälle kestävästä liikkumisen edistämisen toimintasuunnitelma, joka yhdistettiin osaksi liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelmaa.

Hankkeen toiminta-alue oli Järvenpään kaupunki. Se toteutettiin yhteistyössä Järvenpään liikenneturvallisuuksiryhmän, Järvenpäässä toimivien yhdistysten ja seurojen, Järvenpään koulujen sekä Hyvinkään kaupungin kanssa. Kohderyhmänä olivat kaikki järvenpääläiset. Hankkeen toteuttivat Järvenpään liikenneturvallisuuksiryhmän ohjauksessa Destia Oy ja Ramboll Finland Oy.

Porvoon kaupunki

Porvoon kaupunki hankki sähköbussin kuljettajineen matkailijoiden ja asukkaiden käyttöön kolmeksi viikoksi 1.–21. heinäkuuta. Reittiä ajettiin viikon jokaisena päivänä noin klo 10–18 välisenä aikana. Sähköbussi oli ilmainen koko kokeilun ajan. Bussi liikennöi noin 3,5 kilometrin pituista lenkkiä yhteen suuntaan vanhan Porvoon Kirkkotorin ja Taidetehtaan välillä. Reitin suunnittelussa oli otettu huomioon matkailijoiden tarpeet sekä se, että reitti ei olisi identtinen nykyisten yhteyksien kanssa. Reittiin pystyi tutustumaan kaupungin matkailusivuilla, ja kokeilua koskevia tiedotteita ja lehti-uutisia oli runsaasti. Tavoitteena oli edistää vähäpäästöistä liikkumista sekä laskea kynnystä vähäpäästöisten kulkuneuvojen hankintaan kuntasektorilla, sekä lisätä kuntalaisten kiinnostusta joukkoliikennettä ja uutta teknologiaa kohtaan. Sähköbussin kokeileminen oli lisäksi osa energiatehokkaan Skaftkärrin alueen kehittämistä. Kaupunki halusi myös kehittää joukkoliikennettä ja lisätä sen matkustajamääriä. Kokeilun kautta saatiin tietoa piilevistä liikkumistarpeista joukkoliikenteen kilpailutusta varten. Kaupunkiliikenteen kilpailutus järjestettiin vuoden 2013 lopulla.

Pilottihanke oli riskitön tapa testata uutta teknologiaa ja saada siitä kokemuksia. Samalla kehitettiin mallia joukkoliikennepalvelujen hankkimiselle ja testattiin, miten vaihtoehtoiset, vähäpäästöiset teknologiat ja ratkaisut voidaan huomioida hankinnassa. Pilottikokeilun tavoitteena oli myös saada kokemuksia sähköbussin liikennöinnistä, akun lataamisesta ja toimintasäteen riittävydestä sekä matkustajien kokemuksista. Alustavan palautteen mukaan ihmiset suhtautuivat bussiin ja sen tuomaan liikkumismahdollisuuteen erittäin myönteisesti. Myös sen teknologia kiinnosti ihmisiä.

Haminan kaupunki

Hankkeen tavoitteena oli lisätä joukkoliikenteen käyttöä alueella ja opettaa koululaisia ja nuorisoa joukkoliikenteen käyttöön ja turvalliseen liikennekäyttäytymiseen sekä minimoida turvattomilta tuntuvat ja vaarallisiksi tiedetyt paikat asuinalueilla.

Hankkeen rahoituksella tehtävien toimenpiteiden avulla saatiin alueen asukkaat ajattelemaan ja kokeilemaan linja-auton käyttämistä työmatkoihin henkilöautoilun sijaan. Samalla lisättiin asukkaiden tietämystä linja-autoliikenteen reiteistä ja aikatauluista, sekä alueen julkisen liikenteen mahdollisuuksista ja palveluista. Hankkeessa myös kartoitettiin koulumatkan liikenteen vaaratilanteet ja tehtiin liikenneturvallisuuksuunnitelma, sekä kartoitettiin nuorison turvattomaksi ja vaaralliseksi tuntemat paikat ja suunniteltiin, kuinka niistä voitaisiin tehdä turvallisempia ja viihtyisämpiä.

Vihdin kunta

Vihdin kunta laati kävely- ja pyöräilykartaston tukemaan ja lisäämään arjen autotonta liikkumista. Tavoitteena oli lisätä kävelyn ja pyöräilyn osuutta koulu- ja työmatkaliikenteessä sekä vapaa-aikoina liikuntapaikoille. Kohderyhmänä toimivat kaikenikäiset kuntalaiset. Karttamateriaalissa kuvattiin muun muassa pääreitit, paikallisreitit,

pyöräilyverkon osana toimiva katu tai tie, kevyen liikenteen alikulku, valtakunnallinen pyörätie, lähiaikoina rakennettava pyörätie tai silta sekä palvelukohteita.

Työtä organisoitiin Vihdin kunnassa eri hallinnonaloilta. Mukana organisoinnissa olivat liikuntapalvelut, maankäyttö- ja tekninen toimi ja kuntamarkkinointi. Hanketta toteutettiin yhdessä kaavoituspäällikön, liikuntatoimenjohtajan, liikennesuunnittelijan, liikuntasihteerin, markkinointipäällikön ja muiden yhteistyötahojen kanssa.

Kuopion kaupunki

Savilahden alueen liikkumisen ohjaus -hankkeessa oli tavoitteena kartoittaa alueella työskentelevien ja opiskelevien liikkumistottumuksia ja selvittää, mitä esteitä viisaalle liikkumiselle on olemassa. Lisäksi tavoitteena oli laatia konkreettinen toimenpidesuunnitelma hankkeessa mukana olevien tahojen kiinteistöissä tehtävistä viisaan liikkumisen esteiden poistoista. Jatkotyönä laadittiin kerätyn taustatiedon pohjalta toimenpidesuunnitelma myös kaupungin liikenneympäristössä olevien esteiden poistosta. Lisäksi löydettiin mahdolliset joukkoliikenteen käyttöä estävät seikat.

Hankkeessa laadittiin Savilahden alueen toimijoille yhteinen liikkumissuunnitelma, jota jokainen hankkeeseen osallistuva taho voi soveltaa oman toimintansa mukaan. Hankkeen tavoitteena oli synnyttää kaupungin, Itä-Suomen yliopiston, Savonia-ammattikorkeakoulun, Kuopion yliopistollisen sairaalan ja toimitilooperaattori Technopoliksen välille yhteistyötä, jonka myötä erityisesti Savilahden alueen toiminnot synnyttäisivät nykyistä vähemmän moottoriajoneuvoliikennettä. Hankkeessa luotiin yhteistoimintamalli eri osapuolien välille niin, että jatkossa voidaan yhdessä eri toimijoiden toimesta järjestää suuremmalle kohderyhmälle toteutettavia kampanjoita. Erityisenä tavoitteena oli saada viisaalle liikkumiselle myönteistä julkisuutta kutsuamalla laajasti mediaa mukaan hankkeessa järjestettäviin työpajoihin ja yleisötilaisuuksiin. Hankkeessa suunniteltiin ja toteutettiin erityisesti alueen oppilaille ja työntekijöille suunnattu kampanja, jota voidaan vuosittain kehittää ja laajentaa

Hankkeen vaikutuksia arvioidaan määräajoin uusittavan liikkumiskyselyn avulla seuraten erityisesti alueella työskentelevien ja opiskelevien liikkumistottumuksien muutoksia. Lisäksi muodostettiin hankkeen eri osapuolista koostuva seurantaryhmä, jonka tehtävänä on jatkossa seurata toimenpidesuunnitelman toteutumista ja järjestää vuosittaiset viisaan liikkumisen kampanjat. Lisäksi Savilahden alueen ympärillä jo nykyään tehtäviä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennelaskentoja jatketaan ja tarvittaessa kehitetään. Myös alueen linja-autopysäkkien nousijamääriä seurataan.

Hankkeeseen palkattiin projektityöntekijä, jonka tehtävänä oli toteuttaa laaja kyselyanalyysi, laatia suunnitelmat eri kiinteistöille viisaan liikkumisen esteiden poistamisesta ja suunnitella Savilahden alueen ensimmäinen liikkumisenohjauskampanja. Koordinaattorin tehtävänä oli hoitaa tarvittava yhteydenpito eri osapuolten välillä, käydä keskustelua alueen toimijoiden kanssa ja valmistella osaltaan hankkeen raportointia. Koordinaattorin työtä ohjasi ja hänen taustatukenaan toimi hankkeeseen osallistuvista tahoista koottu ohjausryhmä.

Kokkolan kaupunki

Kokkolan kaupunki laati työssä pyöräilykaupunkiohjelman, joka oli yksi kaupungin parhaillaan päivitettävän strategian alaisista ohjelmista. Pyöräilykaupunkiohjelmaa tehtiin yhdessä liikuntatoimen, konsernihallinnon, liikennesuunnittelun, kaavoituksen sekä hyvinvoinnin kehittämisen kesken. Pyöräilykaupunkiohjelman laadinnasta päätti kaupunginhallitus, joka myös hyväksyi ohjelman. Pyöräilykaupunkiohjelma esiteltiin myös kaupunginvaltuustolle. Hankkeen tavoitteena oli luoda pyöräilykaupunkiohjelma, joka tukee Kokkolan kaupungin strategiaa. Lisäksi projektin tavoitteena oli herätellä kaikkia kokkolalaisia lisäämään pyöräilyään sekä hyötyliikuntana että harrastuksena. Tavoitteena oli myös liittää arvokas jo tehtävä työ yhteen ja yhtenäiseksi työskentelyksi pyöräilyn lisäämiseksi, jotta saavutettaisiin pyöräilyn terveyshyötyjä sekä vähennettäisiin autoilua kaupungissa. Tarkoitus oli tiivistää eri toimijoiden välinen yhteistyö sellaiseksi, että jokainen voi suunnata työtään kohti yhteisiä tavoitteita siten, että se tukee toimijan omaa ydintehtävää ja sopii toimijan rooliin.

Hankkeen kohderyhmänä olivat kaikki kokkolalaiset. Lisäksi hankkeen kohderyhmiä olivat kaupungin hallintokunnat sekä kaupungin tärkeimmät yhteistyökumppanit.

Hankkeessa laadittiin kolme lehdistötiedotetta projektin aikana, järjestettiin työpaja kaupungin toimijoiden kesken, laadittiin itse pyöräilykaupunkiohjelma, järjestettiin kaupunkilaisille avoin pyöräilykaupunkiseminaari sekä laadittiin pyöräilykaupunkitunnus.

Padasjoen kunta

Tavoitteena Padasjoella oli tarjota vaihtoehtoja fossiilista polttoainetta käyttäville autoille sekä lisätä pyöräilyä kuntien alueella näkyvästi. Pidemmän aikavälin kantavana ajatuksena oli tehdä alustava selvitys "Green Highway" -konseptin käyttökelpoisuudesta. Norjan ja Ruotsin sekä osin Suomenkin lävitse kulkee "Green Highway", jonka varrella auton voi tankata etanolilla, kaasulla tai sähköllä usealla asemalla siten, että matkan voi oikeasti tehdä näitä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäen. Helsingistä Lahteen kulkeva moottoritie ja Lahdesta Padasjoen lävitse Jyväskylään kulkeva 24-tie voisi olla mahdollinen tieosuus tämän tapaiseen kokeiluun myöhemmässä vaiheessa. Helsingistä, Lahdesta ja Jyväskylästä vaihtoehtoisia polttoaineita jo saa ja HINKU-hankkeeseen osallistuvana kuntana myös Padasjoki voisi olla kiinnostunut näitä vaihtoehtoja tarjoamaan.

Hankkeen tärkeimmät osat olivat sähköauton hankinta kolmeksi kuukaudeksi, sähköavusteisten polkupyörien lainaus satamasta sekä vaihtoehtoisesta polttoaineesta etanolista ja kimpakyytipalvelusta tiedottaminen etelästä tuleville autoileville vapaa-ajanasukkaille. Hanketta vietiin eteenpäin HINKU-hankkeeseen varatuilla henkilöresursseilla. Hankkeen vastuullisena johtajana toimii Padasjoen kunnan ympäristösihteeri ja hanketta koordinoi Suomen ympäristökeskus. Sähköavusteiset polkupyörät (2 kpl) hankittiin syksyllä 2012 ja niitä lainattiin maksutta kesän 2013 aikana matkailijoille Padasjoen satamasta. Pyöriä lainasi sataman infopisteessä matkailijoita neuvonut kesätyöntekijä. Pyörät oli lainaushetkellä valmiiksi ladattu aurinkoenergialla. Sähköavusteisilla polkupyörillä matkailijat pääsivät helpommin ja maksutta satamasta parin kilometrin päähän kunnan keskustaan. Ne korvasivat taksimatkustamista ja paransivat matkailijoiden mahdollisuuksia tutustua kuntaan. Pyörät jäivät käyttöön myös tuleviksi vuosiksi. Kolmas sähköavusteinen polkupyörä hankittiin Kuntalaan kunnan viranhaltijoiden asiointimatkoille.

Sähköauto oli Padasjoella käytössä kolmen kuukauden ajan. Arkisin sitä käyttivät kunnan henkilöstö ja kotisairaanhoido. Tavoite oli saada kymmeniä ihmisiä tutustumaan sähköauton tarjoamaan edulliseen kyytiin. Ilmaiseksi uuteen kotiin -osion myötä Padasjoen kunta tarjosi uusille kuntaan muuttaville työikäisille kuukaudeksi seutulipun maksutta käyttöön. Kuntaan muuttavia työikäisiä on vuosittain kymmeniä. Joukkoliikenteeseen suuntautuvassa osiossa Padasjoen paikallinen bussiyrittäjä oli yhteistyökumppanina. Syrjäkyläliikettä pyrittiin helpottamaan Greenridersin tarjoamalla kimpakyytipalvelulla. Kimpakyydillä pystyi jättämään oman auton kotiin myös työmatkoilla. Kimpakyytipalvelusta on toteutettu kunnille omat sivut sekä mainosmateriaali. Kunta mainosti palvelua erityisesti kyläyhdistyksille sivukyläasukkaiden liikkumisen helpottamiseksi. Kohderyhmänä olivat etupäässä pääkaupunkiseudulta tulevat vapaa-ajan asukkaat, kunnan viranhaltijat ja uudet asukkaat.

4.3.3 Liikenneturvallisuuden ja kestävä liikunnan integrointi

Kajaani/Koillismaa

Hankkeessa haettiin keinoja sisällyttää liikunnan ohjaus osaksi Kainuun ja Koillismaan liikenneturvallisuustoimijatoimia. Tarkoituksena oli hakea organisointimallia kuntien liikunnan ohjaukselle osana liikenneturvallisuustyötä. Pääpaino oli harvaan asuttujen alueiden liikunnan ohjausmallien löytämisessä. Hankkeen tärkeimpänä tavoitteena oli viedä liikunnan ohjauksen toimintatavat kuntien organisaatioon. Työn tavoitteina olivat jatkuvuuden turvaaminen sekä seurannan varmistaminen toimivien organisaatioiden kautta. Yksi keskeinen osa-alue oli saada kuntiin nimettyä ja perehdytettyä liikunnan ohjauksen yhdyshenkilöt. Hankkeen kohderyhmänä oli vaikuttaa liikunnan valintoihin kuntien organisaation tasolla. Työtä tehtiin kuntien liikenneturvallisuusryhmissä, ja sitä kautta kohderyhmänä olivat Koillismaan ja Kainuun kuntien alueella asuvat.

Esiselvitysvaiheessa sitoutettiin seudulla toimivat tahot. Nykytilavaiheessa kartoitettiin liikunnan ohjauksen osaamista kuntasektorilla sekä haettiin kuhunkin kuntaan sopivia organisointi- ja toimintatapoja. Tässä työvaiheessa kartoitettiin tehty liikunnan ohjauksen työ ja valmiudet kehittämiseen. Osaamisen kehittämissä vaiheissa rakennettiin yhdyshenkilöverkosto, joka vastasi kuntapuolella liikunnan ohjauksen sisällyttämisestä kunnan toimintaan. Tässä työvaiheessa järjestettiin alueelliset koulutustilaisuudet sekä rakennettiin olemassa oleviin toimijaportaaleihin tietopankki liikunnan ohjauksen työkaluista.

Liikenneturvallisuustoimija-työn kautta oli olemassa valmis organisointimalli, jonka kautta pystyttiin pienessä mittakaavassa tekemään käytännön työtä kestävä liikunnan valintojen edistämiseksi. Suunnittelun osalta nostettiin yhteiseen toimintasuunnitelmaan konkreettisia haja-asutusalueelle sopivia liikunnan ohjauksen toimintamalleja ja toimenpiteitä. Ehdotuksia käsiteltiin yhdessä kuntien kanssa. Kummallekin toimija-alueelle laadittiin yksi organisaatiokohtainen toimintasuunnitelma liikunnan ohjauksen edistämiseksi. Laaditut suunnitelmat toimivat malleina muille kunnille ja organisaatioille haja-asutusalueen liikunnan ohjauksen suunnitelmasta. Kuntien toiveesta tärkeä osa työtä oli rakentaa malli tulevasta liikunnan ohjauksen työstä. Malli sisälsi yhdyshenkilöverkoston, kuntakohtaiset toimintamallit ja organisointimallit kustannusarvioineen.

Mikkelin kaupunki/seutu

Työn tavoite oli toteuttaa Mikkelin seudulle viisaan liikkumisen suunnitelma, joka yhdistää tehokkaasti liikenteen eri osa-alueet: liikenneturvallisuuden, kestävän liikkumisen ja liikenneympäristön kehittämisen. Samalla haettiin toimintamalleja, joilla mahdollistettiin liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvän vuorovaikutuksen tehokas hyödyntäminen viisaan liikkumisen edistämistyössä. Työssä mukana olivat Mikkelin kaupunki sekä Juva, Kangasniemi, Hirvensalmi, Mäntyharju, Pertunmaa ja Puumala. Tavoitteena oli erityisesti lisätä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia sekä tarkastella joukkoliikenteen palvelutasoa seudulla. Hankkeen painopiste oli vuorovaikutuksessa koko suunnitteluprosessin ajan. Hankkeessa haluttiin varmistaa, että tulevaisuudessa viisaan liikkumisen edistäminen näkyy seudun ja kuntien päätöksenteossa sitovina tavoitteina, konkreettisina hankkeina ja riittävänä resursointina eri hallinnonaloilla. Toimenpiteet saatettiin luontevaksi osaksi kuntien ja seudun arkityötä.

Työn aikana pääasiallisena kohderyhmänä olivat päättäjät ja kunnan virkamiesjohto, jotka perehdytettiin viisaan liikkumisen edistämistyöhön. Heidän kauttaan työ tavoittaa jatkossa kaikki seudun asukkaat.

Tornion kaupunki/Lappi

Lapin liikkumisen ohjauksen hankkeessa liikkumisen ohjaus oli integroitu osaksi Lapin liikenneturvallisuustoimijatyötä. Näin tavoitettiin lähes kaikki Lapin kunnat. Liikenneturvallisuustyön kuntaryhmissä tuotiin esille myös viisas liikkuminen. Hankkeessa tehtiin kysely kuntien edustajille. Kyselyssä kartoitettiin liikkumisen ohjauksen nykytilaa ja tietoisuutta liikkumisen ohjauksesta.

Hankkeessa oli lisäksi kolme erillishanketta. Näistä merkittävin on Outokumpu Stainlessin Tornion terästehtaan liikkumisen ohjaus. Hankkeessa muun muassa kartoitettiin Outokummun työntekijöiden asuinpaikat. Selvityksen lähtötietoina oli käytettävissä 2 227 Outokummun työntekijän kotiosoite ja tieto siitä, onko kyseinen työntekijä päivä- vai vuorotyössä. Osoitteet paikannettiin kartalle ja saatua tietoa analysoitiin sekä piste- että ruutuaineistoina. Näin pystyttiin selvittämään nykyisen joukkoliikennelinjaston palvelutaso työntekijöille lähtökohtana linjaston kehittämiselle. Lisäksi saatiin selville kevyen liikenteen vyöhykkeellä asuvien työntekijöiden asuinpaikat ja määrä. Tätä tietoa voidaan käyttää hyödyksi esimerkiksi kevyen liikenteen reittien ja kunnossapidon suunnittelussa. Hankkeessa tehtiin myös kysely Tornion ja Outokummun välin joukkoliikenteen käyttäjille ja kerättiin kehittämis ehdotuksia joukkoliikenteen parantamiseksi. Yhtenä osana hanketta oli myös Liikkujan viikolla pidetty infotilaisuus tehtaan henkilöstölle, jossa esiteltiin työntekijöille Kemi-Tornio seudun joukkoliikennettä.

Janakkalan kunta

Hämeenlinnan seudun viisaan liikkumisen koordinaattori 2014 -hankkeen lähtökohdiana oli vuonna 2011 valmistunut Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma. Vuoden 2012 lopussa EKOLIITU-suunnitelmasta laadittiin seurantakatsaus, jossa arvioitiin suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden etenemistä. Yhtenä jatkotoimenpiteenä sovittiin, että seudulla pilotoidaan viisaan liikkumisen koordinaattori -toimintamallia. Koordinaattoritoiminnan tavoitteena oli konkreettisen toiminnan kautta lisätä Hämeenlinnan seudun asukkaiden ja seudulla työssäkäyvien

tietoisuutta liikkumisen vaihtoehtoista ja liikkumisvalintojen vaikutuksista sekä motivoida, kannustaa ja opastaa ihmisiä viisaisiin arjen liikkumisvalintoihin. Koordinaattorin tehtävänä oli tukea, avustaa ja opastaa kuntia toteuttamaan erilaisia viisaan liikkumisen edistämistoimenpiteitä (liikennekasvatusta, -koulutusta, -valistusta ja -tiedotusta ja muita liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä). Koordinaattorin toiminta oli ensisijaisesti kuntakohtaista tukitoimintaa, joskin oli myös toimenpiteitä, joiden osalta seudullinen toteutus oli tarkoituksenmukaisempaa.

Syksyn 2013 aikana toteutetun hankkeen tavoitteena oli pohjustaa vuonna 2014 käytönotettavaa viisaan liikkumisen koordinaattorimallia laatimalla kuntiin konkreettiset ja käytännönläheiset toimintasuunnitelmat viisaan liikkumisen edistämiseksi. Hankkeen tavoitteena oli myös motivoida kuntia osallistumaan koordinaattorihankkeeseen (sitouttaminen vuoden 2014 omarahoitusosuuteen), eli varmistaa varsinaisen toiminnan käynnistyminen. Suunniteltu toiminta oli hyvin käytännönläheistä ja pääpaino oli erilaisten kasvatus-, koulutus-, valistus- ja tiedotustoimenpiteiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Toimintasuunnitelmat sisälsivät myös toimenpiteitä, jotka auttavat kuntia luomaan pysyviä toimintamalleja ja rakenteita viisaan liikkumisen edistämiseen eri hallinnonaloilla (mukaan lukien seuranta).

Toiminnan pääasiallisia kohderyhmiä olivat lapset ja nuoret sekä kuntatyöntekijät (sekä liikkujina itse että eri ikäryhmien parissa työtä tekevinä).

4.3.4 Joukkoliikenne

Kymenlaakson ajovälitys/Kouvola

Hankkeessa kehitettiin ja pilotoitiin uusi julkisen liikenteen kuljetuspalvelu, treenipirssi. Treenipirssi oli täysin uusi taksialan tuote kouvolaisten jääurheilua harrastavien lasten liikkumisen helpottamiseksi. Treenipirssin toiminta-ajatus oli koota useampi lapsi saman taksin kyytiin ja kuljettaa heidät turvallisesti kotoa jäähallille ja päinvastoin. Tilausten vastaanottamisen, kyytien yhdistelemisen ja niiden välittämisen takseille hoiti Kymenlaakson Taksi Oy. Toiminnan suunnittelussa ja toteuttamisessa olivat mukana Pohjois-Kymen Liikuntayhdistys ry, Suomen Taksiliitto sekä Kouvolan kaupunki. Kimppataksi-periaatteella toimiva tuote on mahdollista monistaa myös muille liikkumisen kehittämistä vaativille toimialueille.

Porin kaupunki

Bussiliikenne on Porin seudulla kamppailut jo vuosia kannattavuuden rajamailla. Bussivuoroja on jouduttu supistamaan riittämättömien matkustajavirtojen vuoksi, mikä on taas edelleen vähentänyt bussiliikenteen houkuttelevuutta. Ongelma on tuttu muillakin keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Jotta bussiliikenne saataisiin uudestaan varteenotettavaksi vaihtoehdoksi henkilöautoilulle, on pohdittu uusia keinoja sen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Monissa tutkimuksissa informaation tarkkuus ja luotettavuus ovat nousseet esille yhtenä merkittävänä bussin käyttöön liittyvänä tekijänä.

Päätavoitteena tässä hankkeessa oli luoda järjestelmä, joka vastaa entistä paremmin matkustajien tarpeisiin tuottamalla reaaliaikaista informaatiota bussien liikkeistä sekä esimerkiksi arvioidusta saapumisesta tiettyyn reittipisteeseen (pysäkille). Lisäksi liikennöitsijän olisi helpompaa reagoida mahdollisiin ongelmatilanteisiin, kun järjestelmä tuottaa ajantasaista tietoa bussin sijainnista. Käyttäjät voivat seurata bussien

kulkua reaaliaikaisesti joko internetin tai älypuhelinsovelluksen avulla. Tavoitteena oli tuottaa nykyaikaisin menetelmin luotettavaa ja täydellisempää informaatiota nykymaailman matkustajalle. Helposti, houkuttelevassa muodossa puhelimella ja netin kautta saatava informaatio madaltaa kynnystä valita bussi kulkumuodoksi.

Hankkeessa testattiin GPS-paikannusta ja asiakasinformaation tuottamista pilotti-linjalla Porin paikallisliikenteen linjalla 6 noin yhden vuoden aikana syksystä 2013 kevääseen 2014. Pilottiin kutsuttiin Satakunnan ammattikorkeakoulun opiskelijoista sekä linjan 6 matkustajista testiryhmä. Testiryhmä raportoi kokemuksistaan suoraan nettilinkin kautta. Saman linkin kautta pystyi lähettämään kysymyksiä palveluun liittyen. Varsinaiset ongelmatilanteet käsiteltiin välittömästi. Linjalla 6 ajavien autojen rahastuskoneet laajennettiin niin sanotulla corebox-moduulilla, joka mahdollisti GPS-tiedonsiirron. Hankkeessa luotiin bussien reaaliaikaisen sijainnin näyttävä palvelu paikkatietopalvelimelle. Palvelu tarjottiin internet- ja mobiilikarttapalveluna ulospäin ja sen sisältö tuli suoraan bussin toimittamasta tiedosta. Palvelun kautta päivitettiin bussien sijaintia Windows Service -prosessista, johon rakennettiin niin sanottu TCP-Serveri vastaanottamaan bussin lähetyksiä. Bussien sijainnit julkaistiin eteenpäin käyttäjille avoimena karttapalveluna (Map Service), joka haki tiedot paikkatietokannan bussiaikataulusta.

Testausjärjestelmän rakentaminen aloitettiin keväällä 2013. Pilotti alkoi lokakuussa 2013 ja päättyi huhtikuussa 2014.

Lähteet

Hankkeiden kuvaukset ja tulokortit:

http://motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/liikkumisen_ohjauksen_ohjelma_ja

http://motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/liikkumisen_ohjauksen_valtionavustushankkeet

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008): Liikkumisen palvelukeskus – liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa. LVM:n julkaisu 27/2008.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009): LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma (ILPO) 2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011): LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma (ILPO): Seuranta 2011.

Liikennevirasto (2012): Liikkumisen ohjauksen seuranta ja vaikutusten arviointi: Esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 40/2012.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2008): Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia 2008.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2009): Ehdotus energiasäästön ja energiatehokkuuden toimenpiteiksi. Energiatehokkuustoimikunnan mietintö. TEM julkaisu, Energia ja ilmasto 52/2009.

Valtioneuvoston kanslia (2009): Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko ilmasto- ja energiapolitiikasta: Kohti vähäpäästöistä Suomea.

