

Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012-2015

Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010-2011 -hankkeen ohjausryhmän hyväksymä, maaliskuu 2012

Laatinut: VALONIA - Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus, kestävän liikkumisen koordinaattori Paula Väisänen

JOHDANTO

1 TAUSTA

- 1.1 Mitä on liikkumisen ohjaus?
- 1.2 Liikkumisen ohjaus hyväksytyissä asiakirjoissa ja nykyisessä toiminnassa
- 1.3 Liikkumisen ohjaus valtakunnan tasolla
- 1.4 Tavoitteet juontuvat Euroopan unionin sitovista päätöksistä
- 1.5 Kulkumuotojakauma Turun seudulla ja esimerkkinä Turun kaupungin tavoitteet

2 ASKELMERKIT HYVÄÄN LIIKKUMISEN OHJAUSTYÖHÖN VARSINAIS-SUOMESSA

- 2.1 Visio 2020
- 2.2 Tavoitteet vision toteuttamiseksi
- 2.3 Liikkumisen ohjauksen ja sen organisoinnin yleiset tavoitteet
- 2.4 Aikataulujen realistisuus
- 2.5 Tavoitteiden vaatimat toimenpiteet
- 2.6 Varsinais-Suomen kunnat jaoteltuna koon ja liikkumisen ohjauksen mahdollisten resurssien pohjalta
- 2.7 Liikkumisen ohjauksen maakunnallisten hallinnointivaihtoehtojen tarkastelu
 - 2.7.1 Tarkastelussa mukana olevat organisaatiot
 - 2.7.2 Hallinto, rahoitus, päätöksenteko ja toteutus
 - 2.7.3 Liikkumisen ohjauksen organisointi Helsingin ja Tampereen seuduilla

3 KÄRKITOIMENPITEET, KEINOT JA KOHDERYHMÄT

- 3.1 Kyselyn tulokset
- 3.2 Ohjelmakauden kärkitoimenpiteet
 - 3.2.1 Työpaikat
 - 3.2.2 Lapset ja nuoret
 - 3.2.3 Kunnan työntekijät
 - 3.2.4 Liikkumissuunnitelmatyötä tukevat avainorganisaatiot ja viranhaltijat maakunnassa
 - 3.2.5 Kuntien päättäjät ja johto
 - 3.2.6 Kuntalaiset

4 LIIKKUMISEN OHJAUKSEN TOIMENPIDEPAKETIT 2012-2015

4.1 Vuodet 2012-2013

- 4.1.1 Peruspaketti
- 4.1.2 Turun kaupunkiseutu -paketti
- 4.1.3 Turun kaupungin lisäpaketti
- 4.1.4 Lisäpaketti
- 4.1.5 Mahdolliset erillisprojektit

4.2 Vuodet 2014-2015

- 4.2.1 Peruspaketti
- 4.2.2 Lisäpaketti
- 4.2.3 Turun kaupungin lisäpaketti
- 4.2.4 Mahdolliset erillisprojektit

5 SUOSITUKSET

- 5.1 Ehdotus jatkotoimenpiteistä
- 5.2 Avainorganisaatioiden roolit
- 5.3 Rahoitus

LÄHTEET

JOHDANTO

Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012-2015 on laadittu toimimaan ohjenuorana hyvälle liikkumisen ohjaukselle ja toteuttamaan liikkumisen ohjaukseen liittyviä tavoitteita maakunnassa laadituissa strategioissa ja ohjelmissa. Toimenpidesuunnitelmassa on tutkittu liikkumisen ohjauksen organisoinnin vaihtoehtoja ja määritetty kärkitoimenpiteitä lähivuosille.

Tarkastelussa kahden ensimmäisen vuoden pääpainopisteeksi on valittu Turun ydinkaupunkiseutu liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikuttavuuden lisäämiseksi. Ydinkaupunkiseudulla on helpompaa siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi ja lisätä kävelyä sekä pyöräilyä asiointimatkoilla kuin harvempaan asutulla seudulla, jossa matkat ovat pitkiä eikä joukkoliikennettä ole välttämättä lainkaan tai se kulkee harvakseltaan.

Turun ydinkaupunkiseudun painottamista tukee myös liikenne- ja viestintäministeriön alaisessa Liikennevirastossa valmisteilla oleva Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpideohjelma 2020. Ohjelmassa yhtenä päätavoitteena on kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen määrän lisääminen 20 % eli 300 miljoonaa matkaa vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon.

Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelma 2012-2015 on valmistunut osana liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen hankeohjelmaa, jossa Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valonia oli mukana hankkeella ”Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010-2011”. Liikkumisenohjaustoiminnan järjestämisen vaihtoehtojen ja kärkitoimenpiteiden määrittämisen lisäksi hankkeessa on tehty liikkumissuunnitelmapilotteja työpaikoille sekä toteutettu tapahtumia ja kampanjoita.

Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010–2011 -hankkeen ohjausryhmä:

Markku Toivonen, Turun kaupunki (pj.)
 Jaana Mäkinen, Turun kaupunki (vpj),
 Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
 Johanna Taskinen/Sonja Heikkinen/Laura Väisänen, Motiva Oy
 Niina Jääskeläinen/Eeva-Liisa Arén, Varsinais-Suomen ELY-keskus
 Janne Virtanen/Mikko Laaksonen, Varsinais-Suomen liitto
 Sirpa Korte, Turun kaupunki
 Raine Ruohonen, Kaarinan kaupunki
 Anne Ahtiainen/Jaana Itälä-Laine/Juuso Pulli, Valonia
 Paula Väisänen, Valonia (siht.)

1 TAUSTA

1.1 Mitä on liikkumisen ohjaus?

Kestävän liikkumisen edistämistä erilaisin kannustavin toimenpitein kutsutaan liikkumisen ohjaukseksi (eng. Mobility Management).

Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista ja lisätä ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edullisia liikkumistapoja, kuten kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikenteen käyttöä, autojen yhteiskäyttöä, kimp-pakyytejä ja taloudellista ajotapaa. Liikkumisen ohjauksen yhteydessä puhutaan paljon viisaasta liikkumisesta, jolla tarkoitetaan kestävien kulkumuotojen suosimista ja liikenneturvallisuuden edistämistä.

Liikkumisen ohjauksen keinot ovat yleensä kestävästä liikkumismahdollisuuksista tiedottamista ja niiden markkinointia. Liikkumisen ohjauksen keinoihin lukeutuu myös kestävä liikkumisen palvelujen koordinointi ja kehittäminen siten, että kestävien kulkutapojen käyttö ja yhdistäminen helpottuvat.

Liikkumisen ohjaus on yksi keino muiden liikennepolitiikan keinojen – maankäytön suunnittelun, infrastruktuurin ja palvelujen tarjonnan, hinnoittelun ja sääntelyn – joukossa, kun halutaan vaikuttaa liikkumisen määrään ja jakautumiseen eri liikennemuotojen kesken. Liikkumisen ohjaus on liikenteen kysynnän hallinnan keino.

Tavoitteena on, että yhä useampi valitsee kestävämmän kulkutavan, koska se on terveellistä, turvallista, ympäristöystävällistä ja helppoa.

1.2 Liikkumisen ohjaus hyväksytyissä asiakirjoissa ja nykyisessä toiminnassa

Liikkumisen ohjaus on nostettu tärkeäksi painopisteeksi Varsinais-Suomessa useissa asiakirjoissa. Varsinais-Suomen liikennestrategiassa 2030 (2007) määritellään I luokan toimenpiteiksi liikkumisen ohjaukseen liittyen muun muassa ”liikkumisen ohjausstrategian (mobility management) laatiminen ja toteuttaminen” sekä ”kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen”. Strategian mukaan ”liikennejärjestelmää kehitetään niin sanotun neliporrasperiaatteen mukaisesti. Liikennejärjestelmän ongelmia ei ensisijaisesti ratkaista uusilla väyläinvestoinneilla, vaan ennen niitä tulee pohtia, voidaanko ratkaisuja löytää vaikuttamalla liikkumis- ja kuljetustarpeeseen ja kulkutavan valintaan, tehostamalla nykyisen infrastruktuurin käyttöä tai parantamalla sitä. Syynä neliporrasperiaatteen käyttöön on se, että liikennejärjestelmän toimivuuden ongelmien ratkaisu mittavilla infrastruktuuri-investoinneilla on kustannus- ja ympäristösyistä yhä vaikeampaa. On myös nähty, että tieliikenteen ja liikennehuuhkien kasvun hillintä muihin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin kannustamalla on pitkällä tähtäimellä ainoa kestävä keino turvata koko liikennejärjestelmän toimivuus. Olennaista on, että ensimmäisten portaiden keinoja käytetään tehokkaasti, ennen kuin päätehdään mittavista infrastruktuurihankkeista. Usein paras ratkaisu on erityyppisiä keinoja yhdistelevä kehittämisspolku.”

Varsinais-Suomen Ilmasto- ja energiastrategiassa 2020 linjataan, että liikenteen päästöt ovat vuoteen 2020 mennessä vähentyneet 15 % vuoden 2007 tasosta. Tavoitteen saavuttamiseksi on päätetty vaikuttaa muun muassa tarjolla oleviin liikkumisen vaihtoehtoihin, liikkumisen ja kuljettamisen tarpeeseen sekä kulkutavan valintaan. Kaikki nämä kuuluvat myös liikkumisen ohjauksen tavoitteisiin ja keinovalikoimaan.

Kunnan ovat laatineet omia kestävään kehitykseen ja ympäristöön liittyviä strategioitaan tai ovat mukana maakunnallisessa kestävä kehityksen toimintaohjelmassa ”Alueellisiin tavoitteisiin paikallisin keinoin – Kestävän kehityksen ohjelma 2011–2014”, joka toimii Valonian ohjaavana asiakirjana. Ohjelman keskeisiä toimintakokonaisuuksia ovat: materiaalihakkuus, energiatehokkuus ja uusiutuvat energialähteet, kestävä liikkuminen, vesiensuojelu sekä ympäristötietoisuus ja -kasvatus. Ohjelmaa konkretisoi Kestävän kehityksen toimintasuunnitelma vuosille 2011–2014.

Turun kaupungin ilmasto- ja ympäristöohjelmassa 2009-2013 yhtenä päätavoitteena on lisätä kestävien liikkumis- ja kulkumuotojen käyttöä suhteessa muihin kulkumuotoihin. Turussa on lisäksi laadittu kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma (2007) ja Kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2010, joista jälkimmäinen on hyväksytty Turun kaupunginhallituksessa käytettäväksi kävelyn ja pyöräilyn väylien tarkemman jatkosuunnittelun pohjana.

Rakennemalli 2035 -työssä on hyväksytty kaupunkiseudun liikennejärjestelmätavoitteet. Liikkumisen ohjaus kuuluu keinovalikoimaan, jolla vastataan kulkutapojen työnjako, liikennejärjestelmän käytettävyys sekä liikenneturvallisuus -tavoitteisiin.

Liikkumisen ohjaukseen luettavaa toimintaa kuten esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämistyötä on Turun seudulla tehty jo pitkään, etenkin kuntien liikuntaviranomaisten toimesta. Joukkoliikennettä on kehitetty ja sen käyttöä edistänyt Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto, joka tällä hetkellä on osa Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirastoa. Yhteistyössä ovat olleet mukana monet kolmannen sektorin toimijat kuten urheiluseurat ja muut liikuntajärjestöt. Kuntien liikennesuunnittelusta vastaavat tahot ovat edistäneet pyörätieverkoston kehittämistä ja liikenneturvan seudulliset toimijat ovat olleet mukana mm. tapahtumayhteistyössä ja koululaisille suunnatuissa kampanjoissa. Tapahtumatoiminnan lisäksi liikkumisen ohjausta on seudulla toteutettu mm. joukkoliikennejärjestelmää kehittämällä ja sen käyttöä edistämällä, kävely- ja pyörätieverkostoja kehittämällä, laatimalla elämyslähtöisiä pyöräily- ja ulkoilukarttoja sekä monin hyötyliikuntaan kannustavin keinoin. Valonian edeltäjä, Varsinais-Suomen Agenda-toimisto on järjestänyt kampanjoita ja tapahtumia 1990-luvun lopulta alkaen yhdessä sekä viranomaisten että järjestöjen kanssa.

Perinteisesti Valonia on järjestänyt jokakeväisen työpaikkojen välisen Pyörällä töihin -kilpailun, joka täyttää 15 vuotta vuonna 2012. Kilpailuun osallistuu vuosittain noin 2 500 henkilöä ja noin 300 työpaikkaa. Turussa on myös järjestetty kansainvälisen Autottoman päivän 22.9. tapahtumia jo 2000-luvun alusta alkaen. Viime vuosina Valonia on osallistunut myös seudulliseen ja kansalliseen kestävä liikkumisen edistämiseen ja ilmastonmuutoksen hillitsemiseen tähtäävään strategia- ja ohjelmatyöhön. Lisäksi Valonia on edistänyt pk-yritysten ja yritysalueiden kestävä logistiikkaa ja liikkumisen ohjausta RULLAA - kestävä logistiikka ja liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2009–2012 –hankkeen sekä Turun kulttuuripääkaupunkivuoteen 2011 kuuluvalla, erityisellä pyöräilyä edistävällä Taidepyöriä ja pyörätaiteilijoita -hankkeella. Vuonna 2012 Valonia toteuttaa Työpyöräile! - Uusia kulkutapoja elämään -hankkeen, joka on osa valtakunnallista liikkumisen ohjauksen T&K -ohjelmaa 2012-2013. Kampanjassa työpaikoille lainataan kuukaudeksi Taidepyöristä Työpyöräksi muuttuvia polkupyöriä ja seurataan pyörien ja työpaikkojen kulkumisia sosiaalisessa mediassa. Työpaikoille annetaan lisäksi maksutonta konsultointia ja neuvontaa viisaan liikkumisen edistämiseksi.

1.3 Liikkumisen ohjaus valtakunnan tasolla

Liikkumisen ohjaus on nostettu erääksi keskeiseksi keinoksi ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi valtakunnallisessa liikennepoliitikassa. Liikkumisen ohjaus ja sen organisointi ovat tavoitteena mukana hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa (2008), pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastategiassa (2008) ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alan ilmastopoliittisessa ohjelmassa (2009). Liikkumisen ohjaus on määritelty yhdeksi tehtäväksi liikenne- ja viestintäministeriön alaiselle Liikennevirastolle, joka vastaa toiminnan toteuttamisesta valtakunnallisella tasolla. Liikenne- ja viestintäministeriössä on myös laadittu keväällä 2011 kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020, jonka toteuttamiseksi Liikennevirastossa on valmisteltu Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma 2020. Suunnitelman tavoitteena on lisätä kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen määrää vuoteen 2020 mennessä 300 miljoonalla matkalla vuoden 2005 tasoon nähden. Myös joukkoliikenteen edistämiseksi ovat omat ohjelmansa ja tavoitteensa.

Liikennevirasto on vuoden 2011 alusta alkaen liittynyt jäseneksi liikkumisen ohjauksen eurooppalaiseen verkostoon, EPOMM:in, jossa virallisia on jäsenmaita on kymmenen. Lisäksi verkostoon kuuluu lukuisia niin kutsuttuja EPOMM-PLUS –maita, jotka eivät vielä ole jäseniä, mutta ovat aloittaneet kansallisen verkoston rakentamisen tai laajentamisen. Pohjoismaista Ruotsi ja Norja ovat EPOMM:n jäseniä, kun taas Tanska on muuten ollut jo vuosien ajan liikkumisen ohjauksen edelläkävijämaa. Suomen kansallisena kontaktipisteinä EPOMMissa toimii Motiva Liikenneviraston toimeksiannosta. Motiva on asiantuntijayritys, joka kannustaa energian ja materiaalien tehokkääseen ja kestävään käyttöön.

Vuoden 2010 alussa perustettiin liikkumisen ohjauksen kansallinen LIVE-verkosto osana EPOMM-PLUS-hanketta. LIVE-verkostoon kuuluu jo lähes 300 aktiivista jäsentä. Verkosto toimii foorumina, jossa eri tahojen edustajat voivat jakaa tietoa ja ideoita sekä tehdä aloitteita. Motiva järjestää kansallisena kontaktipisteinä kokouksia ja seminaareja jäsenille sekä tiedottaa ajankohtaisista asioista verkostolle uutiskirjeessä ja nettisivuilla.

1.4 Tavoitteet juontuvat Euroopan unionin sitovista päätöksistä

Euroopan unionin ilmastopoliittika perustuu vuonna 1996 asetettuun tavoitteeseen rajoittaa ilmaston lämpeneminen kahteen asteeseen sekä Kioton pöytäkirjassa sovittuihin päästövähennyksiin. EU:n 15 vanhalle jäsenmaalle asetettiin pöytäkirjassa tavoitteeksi kahdeksan prosentin päästövähennys vuoteen 1990 verrattuna. Tarvittavien yhteisten päästövähennysten määrä on jyvitetty jäsenvaltioiden kesken niiden mahdollisuuksien mukaan. Kioton pöytäkirjan ensimmäinen kausi päättyi vuonna 2012. Seuraavan sopimuskauden tavoitteista on neuvoteltu vuosina 2008-2010.

EU:n johtajat hyväksyivät vuonna 2008 ilmasto- ja energiapaketin, joka sisältää konkreettisia toimintaehdotuksia ja kunnianhimoisia tavoitteita. EU on nyt sitoutunut leikkaamaan kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt vuoteen 2020 mennessä vähintään 20 prosenttia alemmalle tasolle kuin vuonna 1990. Vähennys nostetaan 30 prosenttiin, jos muut teollisuusmaat tekevät samoin. Näin suuren vähennyksen saavuttamiseksi on asetettu muita tavoitteita: vuoteen 2020 mennessä lisätään energiatehokkuutta 20 prosenttia sekä nostetaan uusiutuvan energian osuus koko EU:n energiankulutuksesta keskimäärin 20 prosenttiin ja biopolttoaineiden osuus liikenteen polttoaineista 10 prosenttiin.

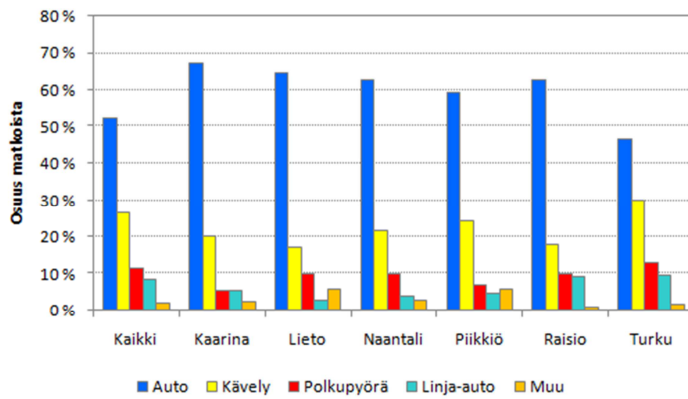
Euroopan komissio julkisti vuoden 2010 lopulla Liikenne 2050 -strategian, johon sisältyy mm. ehdotus perinteisten polttomootoriautojen korvaamisesta sähkö-, polttokenno- ja hybridiautoilla sekä julkisella liikenteellä, polku-pyöräilyllä ja kävelyllä. Vuonna 2030 kaupungeissa ajavista autoista jo joka toisen pitäisi olla sähkö-, polttokenno- tai hybridiauto. Komissio haluaa strategiallaan leikata kaikkia liikenteen hiilidioksidipäästöjä 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Komissio julkaisi maaliskuussa 2011 suunnitelman siitä, miten Eurooppa saa vähennettyä hiilipäästöt lähes nolnaan. Suunnitelmassa käydään läpi keinoja, joita eri aloilla, kuten sähköntuotannossa, rakentamisessa sekä teollisuus- ja maataloustuotannossa tarvitaan, jotta EU saavuttaa tavoitellut päästövähennykset.

1.5 Kulkumuotojakauma Turun seudulla ja esimerkkinä Turun kaupungin tavoitteet

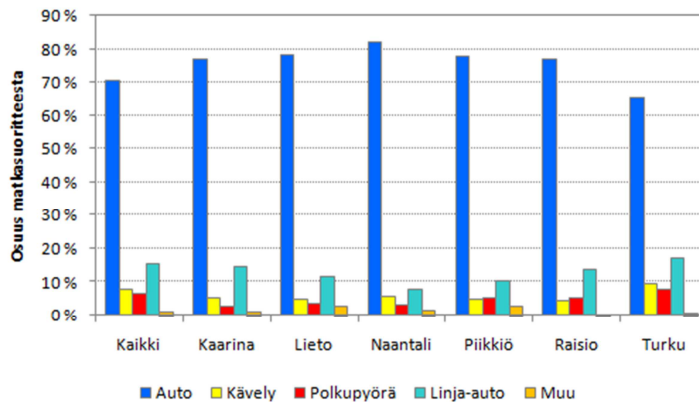
Turun kaupunkiseudulla tehtiin henkilöliikennetutkimus loka-marraskuussa vuonna 2008. Tutkimuksessa seudun otos oli 4364 ja vastausprosentti 65 %.

Matkojen kulkumuotojakauma matkamääristä laskettuna Turun kaupunkiseudulla oli vuoden 2008 henkilöliikennetutkimuksen mukaan seuraavanlainen: 27 % kävelen, 11 % pyöräillen, 52 % henkilöautolla, 8 % linja-autolla ja 2 % muulla tavalla.

Turun kaupungissa tehdyistä matkoista tehtiin tutkimuksen mukaan 30 % kävelen, 13 % pyörällä, 47 % henkilöautolla ja 9 % linja-autolla.



Taulukko1: Matkojen kulkumuotojakauma asuinkunnittain matkamääristä laskettuna vuoden 2008 henkilöliikennetutkimuksen mukaan.



Taulukko2: Matkojen kulkumuotojakauma asuinkunnittain matkasuoritteista laskettuna vuoden 2008 henkilöliikennetutkimuksen mukaan.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus on Suomessa toteutettu kuuden vuoden välein aina vuodesta 1974 alkaen. Henkilöliikennetutkimus on tärkein liikumistarpeissa ja -tottumuksissa tapahtunutta kehitystä mittaava tutkimus. Se on myös ainoa tutkimus, jossa selvitetään valtakunnallisesti myös jalankulun ja pyöräilyn kehitystä.

Turun kaupungin ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009 – 2013 tavoitteena on vaikuttaa kulkumuotojakauman kehitykseen siten, että:

- Henkilöauton osuus Turussa tehtävistä matkoista on enintään 1/3 ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus vähintään 2/3 vuonna 2030.
- Pyörällä tehtävät matkat asukasta kohden lisääntyvät vähintään 50% vuoden 2008 tasosta ja kävelen tehtävien matkojen määrä asukasta kohden säilyy vähintään vuoden 2008 tasolla.
- Joukkoliikenteen matkamäärän tulee nousta 2 % vuodessa vuosina 2010–2030. Vuonna 2020 matkamäärän tulee siis olla 24 % suurempi kuin vuonna 2009.
- Kaupunkiseudulta Turun keskusta suuntautuvan liikenteen kasvu tapahtuu joukkoliikenteenä.

Tämä tarkoittaa, että joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus kulkumuotojakaumasta nousee vuoteen 2030 mennessä yli 66:en prosenttiin. Välitavoite vuonna 2013 on yli 55 %:a. Vuoden 2008 tehdyn Turun henkilöliikennetutkimuksen mukaan kyseinen osuus oli yhteensä 52 %.

Rakennemalli 2035 -työn yhteydessä hyväksytyt kaupunkiseudun liikennejärjestelmätön tavoitteet kulkutapojen työnjaon osalta on seuraava:

- Kestävien kulkutapojen (jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne) kulkumuoto-osuus Turun kaupungissa kasvaa yli 66 % tasolle vuoteen 2030 mennessä nykyisestä n. 52 %:sta.
- Kestävien kulkutapojen (jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kaupunkiseudun muissa kunnissa (matkoista laskettuna) nousee yli 40 % tasolle vuoteen 2030 mennessä nykyisestä n. 30–37%:sta.

2 ASKELMERKIT HYVÄÄN LIIKKUMISEN OHJAUSTYÖHÖN VARSINAIS-SUOMESSA

2.1 Visio 2020

Yhä useampi Turun kaupunkiseudulla liikkuva henkilö valitsee kulkutavakseen muun kuin henkilöauton, koska autoton liikkuminen on taloudellista, terveellistä, vaivatonta, turvallista ja ympäristömyötäistä. Viisaat liikkumismuodot eivät ole toistensa kilpailijoita vaan täydentävät kestävästi liikkumisen kokonaisuutta. Koordinoitu seudullinen liikkumisen ohjaus on yksi merkittävistä tekijöistä, joka kannustaa viisaampiin kulkuvalintoihin ja kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

2.2 Tavoitteet vision toteuttamiseksi

1. Liikkumisen ohjaus on osa Turun kaupunkiseudun normaalia toimintaa, jolle on osoitettu selkeät tavoitteet, vastuut ja resurssit.
2. Jokaisessa varsinaissuomalaisessa kunnassa on liikkumisen ohjauksesta tietoinen vastuhenkilö, joka kuuluu Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkostoon (V-S LIVE) ja edistää viisasta liikkumista omassa kunnassaan. Kaikissa kunnissa on tehty jokin liikkumisen ohjauksen toimenpide vuoteen 2015 mennessä.
3. Liikkumisen ohjaus linkitetään seudun kunnissa tehtävään muuhun liikennepoliittiseen työhön (mm. liikenneturvallisuustyö, liikennejärjestelmätyö, joukkoliikenteen edistäminen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen).
4. Kulkumuotojakaumassa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu osuus Turussa ja Turun seudulla on noussut vuoden 2008 tasosta.
5. Liikkumisen ohjaus auttaa asiakaslähtöisesti, konkreettisin keinoin kaupunkiseudulla liikkuvia ihmisiä tekemään kestävämpiä liikkumisvalintoja.

2.3 Liikkumisen ohjauksen ja sen organisoinnin yleiset tavoitteet

- Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden nousu kulkumuotojakaumassa
- Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja luonnonvarojen käytön vähentäminen
- Ruuhkaisuuden ja autoilun vaatiman tilan ja investointien vähentäminen
- Ilmansaasteiden ja melun vähentäminen
- Ympäristötietoisuuden ja yhteiskuntavastuun lisääminen
- Sosiaaliset tavoitteet, kuten terveyden ja elämänlaadun parantaminen
- Liikenneturvallisuuden edistäminen
- Biopolttoaineiden liikennekäytön edistäminen
- Liikkumisen ohjauksen toteuttajan vaikutusmahdollisuus ja mandaatti suhteessa päätöksentekoon, toteutukseen ja ylläpitoon.
- Riittävät taloudelliset ja toimeenpanovaltaan liittyvät resurssit
- Hyvä yhteistyö maakunnallisten liikkumisen ohjaukseen liittyvien toimijoiden ja sidosryhmien kanssa.
- Hyväksyntä liikkumisen ohjaukselle
- Olevien resurssien parempi hyödyntäminen tavoitteiden saavuttamiseksi eri hallinnon aloilla.

2.4 Toiminnan aikataulus

Liikkumisen ohjaus on pitkälti ihmisten asenteisiin vaikuttamista ja täten sen tulokset esimerkiksi kulkumuotojakaumassa ovat usein nähtävissä vasta usean vuoden viiveellä. Toiminnan tuloksia arvioitaessa tulee tuloksille antaa riittävän pitkä aika näkyä. Samalla on muistettava, ettei tulevaisuutta lykätä niin sanotusti eläkeikään saakka eli 20-30 vuoden päähän. Ihmisen todellinen ymmärryskyky ei riitä pitämään liian pitkän ajan päästä tapahtuvia asioita

todellisina ja mahdollisina, josta syystä ponnistelut ja usko tavoitteiden saavuttamiseksi helposti heikentyvät. Tavoitteiden saavuttamiseksi tulee varmistaa, että toiminnan jatkuvuus ja kehittyminen on turvattu.

Sopivia aikamääriä eri toimenpiteille:

- Toiminnan organisointi 1-3 vuotta
- Yksittäinen vaikuttava kampanja kohdennettuun tarpeeseen 1-3 vuotta
- Kulkumuotojakaumaan vaikuttava toiminta, minimi 3-5 vuotta – tavoitteet maksimi 20-30 vuotta.

2.5 Tavoitteiden vaatimat toimenpiteet

2.5.1 Päätös toimivaltaiselta taholta toiminnasta ja tavoitteista.

Liikkumisen ohjauksen järjestämisestä voi päättää kunta. Jos tavoitteena on koko maakunnan kattava toiminta, ainoa toimivaltainen taho on Varsinais-Suomen liitto eli kaikki maakunnan kunnat kattava kuntayhtymä. Esimerkkeinä isäntäkuntamalli, kuntayhtymä tai mahdollinen seutuhallinto. Jos tavoitellaan liikkumisen ohjauksen käynnistämistä aluksi vain Turussa, on päätösvalta Turun kaupunginhallituksella tai liikkumisen ohjauksen eri osa-alueista (mm. kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen, liikenneturvallisuus, liikennesuunnittelu, infrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen sekä työpaikkojen liikkumissuunnitelmatyö) huolehtivilla hallintokunnilla oman toimialansa puitteissa. Suuri osa liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä sisältyy nykyisen ympäristötoimen apulaiskaupunginjohtajan alaisuuteen. Turussa on parhaillaan käynnissä hallinnon uudistaminen, jossa mm. apulaiskaupunginjohtajien määrä tulee vähenemään neljästä yhteen. Tulevan mallin vaikutuksia liikkumisenohjaustoimintaan on vielä vaikea arvioida.

Liikkumisen ohjaus on lähtökohtaisesti poikkihallinnollista ja laaja-alaista eri sektoreiden ja asiantuntijoiden välistä yhteistyötä, joten siihen liittyvät toimenpiteet ja päätökset tulevat jatkossakin koskemaan useita kunnallisia sektoreita, oli sitten kysymys Turusta tai muista kaupunkiseudun kunnista. Etenkin pienempien kuntien kannattaa pyrkiä yhteistyöhön liikkumisen ohjauksen järjestämisessä soveltuvin osin.

2.5.2 Liikkumisen ohjauksen liittäminen toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin.

Liikkumisen ohjaus tulee liittää kuntien, kuntayhtymien ja valtiollisten organisaatioiden strategioihin ja ohjelmiin sekä huolehtia ohjelmien tarvittavasta toimeenpanosta. Liikkumisen ohjaus tulee lisäksi liittää liikennejärjestelmättyötä ohjaaviin lakeihin ja normistoihin. Sekä valtion että kuntien organisaatioiden toimintaa ohjaaviin asiakirjoihin tulee sisällyttää kestävän liikenteen suunnitelmat ja liikkumissuunnitelmat.

2.5.3 Maakunnallinen ohjaus

Liikkumisen ohjauksen maakunnallinen päätösvalta tulee antaa kaupunkiseudun liikennejärjestelmättyötä tekeväälle taholle tai muulle vastaavalle jo olemassa olevalle ryhmälle, jonka tehtäväksi annetaan toimenpidesuunnitelman hyväksyminen ohjelmakausittain. Ryhmän tulee koostua keskeisten rahoittajien edustajista ja mahdollisista asiantuntijajäsenistä.

2.5.4 Liikkumisen ohjausta koordinoivan ja toteuttavan tahon nimeäminen

Liikkumisen ohjauksen koordinoivia ja toteuttamista varten tulee nimetä vastuorganisaatio. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden toteuttaminen ja verkostoituminen kannattaa myös vastuuttaa niille organisaatioille, joille liikkumisen ohjauksen toimet luontevasti kuuluvat, esim. kuntien liikunta-, liikennesuunnittelu- ja joukkoliikenneviranomaiset. Tärkeää on myös vastuutus maankäytöstä ja infrastruktuurista päättävälle organisaatioille ja vastuiden liittäminen kyseisten tahojen toimintasääntöihin. Liikkumisen ohjauksen koordinoinnin tulee hajautetussa mallissa olla jonkin tietyn tahon vastuulla. Ilman riittävää koordinoivia ja ohjausta on vaikeaa esimerkiksi seurata ja raportoida liikkumisen ohjauksen vaikutuksia.

Useat edellä mainittujen organisaatioiden toimet ovat liikkumisen ohjausta jo nyt, ilman että niitä vielä nimitetään liikkumisen ohjaukseksi. Tämä monipuolisuus ja poikkihallinnollisuus on luonteenomaista liikkumisen ohjaukselle, jonka tavoitteena on viisaiden liikkumistapojen lisääminen ja turhan yksin yksityisautoilun vähentäminen. On kohtuullisen yksinkertaista vastuuttaa liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä yhden kunnan toimialojen kesken, mutta haasteellisempaa on ulottaa se koskemaan useita kuntia. Monet toimenpiteet on järkevää ja kustannustehokasta toteuttaa usean kunnan yhteistyönä.

2.5.5 Riittävät taloudelliset ja henkilöresurssit

Liikkumisen ohjauksen perustyölle Turun kaupunkiseudulla ja Varsinais-Suomessa tulee saada rahoitusta 150 000 € vuodessa. Summa sisältää kahden henkilötyövuoden verran työpanosta ja jonkin verran toimintaan tarvittavaa rahaa.

- Maakunnallinen osuus: kunnat ja Varsinais-Suomen liitto
- Valtiollinen osuus: Liikenneviraston myöntämä liikkumisen ohjauksen valtionavustus kaupunkiseuduille

Perusrahoituksella ei pystytä toteuttamaan tarvittavia viestintäkampanjoita, suuria tapahtumia tai erilaisia selvityksiä, tutkimuksia ja muita konsulttitoita. Liikkumisen ohjauksen toteuttamiseksi on tarve hakea lisärahoitusta tarpeellisille erillishankkeille eri tahoilta.

2.5.6 Yhteistyö liikkumisen ohjauksen koordinaattorin ja viranomaisten kesken

Liikkumisen ohjaus on yhteistyötä, johon tarvitaan mukaan sekä valtion paikallishallinto että maakunnan kuntien viranomaiset. Valtion paikallisviranomaisille tulee määrittää yhteistyövelvoite koskien liikkumisen ohjaustyötä. Kuntaorganisaatioissa liikkumisen ohjaukseen liittyviä perusasioita edistäisi ja veisi päätöksentekoon liikenneturvallisuusryhmä tai jokin hallintokunta, jolle tehtävä tulee virallisesti osoittaa. Liikkumisen ohjauksen henkilöresurssia tulee määrittää esimerkiksi liikenneturvallisuusryhmälle tai ympäristö-, liikunta-, tekniselle tms. sektoreille. Nämä tahot ovat merkittäviä voivat yhdessä pohtia juuri omaan kuntaan kohdistuvia parannustoimenpiteitä. Liikkumisen ohjaukseen liittyvät asiat ovat usein poikkihallinnollisia ja tämä tulee huomioida vastuita määriteltäessä. Liikenneturvallisuusryhmän etuna pidetään sen oikeutta esittää kantansa suoraan kunnanhallitukselle. Järjestetään liikkumisen ohjaus sitten kuntakohtaisesti tai useiden kuntien yhteistyönä, tulee koordinaattorin tueksi ja työn vaikuttavuuden optimoimiseksi koota asiantuntevien ja päätösvaltaisten viranomaistahojen edustajista koostuva työryhmä.

2.5.7 Avaintahojen saaminen yhteistyöverkoston

Ydinjoukko:

- Liikennejärjestelmästä ja -suunnittelusta huolehtivat ja päättävät tahot
- Liikenteen infrastruktuurista huolehtivat ja päättävät tahot
- Liikenneturvallisuusasioita hoitavat tahot
- Joukkoliikenneviranomaiset ja liikennöitsijät
- Kävelyä ja pyöräilyä edistävät kunnalliset toimijat

Tärkeät sidosryhmät:

- Viisaan liikkumisen palveluntuottajat
- Julkisten palveluiden edustajat (esimerkiksi kuntien hallintokunnat ja kuntayhtymät)
- Yksityiset työnantajat ja etujärjestöt (esimerkiksi kauppakamari)
- Kansalaisjärjestöt (mm. liikennepolitiikka, liikunta, pyöräily, retkeily, terveys)

2.5.8 V-S LIVE – Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkoston ylläpito ja kehittäminen

Osana liikkumisen ohjausta tulee ylläpitää ja kehittää V-S LIVE -verkostoa, joka on maakunnanlaajuinen ja vapaa-voimainen toimijaverkosto, jota vastuuorganisaatio koordinoi ja ylläpitää. Verkosto muodostuu muun muassa kuntien viranhaltijoista ja muista työntekijöistä, järjestöjen edustajista, opiskelijoista sekä muista liikkumisen ohjauksesta kiinnostuneista tahoista ja henkilöistä. Verkosto toimii vapaaehtoisen sähköpostilistan välityksellä ja tekee yhteistyötä valtakunnallisen LIVE- liikkumisen ohjauksen verkoston kanssa, jota koordinoi Motiva Oy.

2.5.9 Liikkumisen ohjauksen palvelupisteverkosto kuntiin esimerkiksi jo olemassa olevien yhteispalvelupisteiden yhteyteen.

Tietoa liikkumisen ohjauksen teemoista tulee olla saatavilla kuntien yhteispalvelupisteistä. Saatavana tulee olla esimerkiksi joukkoliikenteen aikatauluja ja neuvontaa, pyöräilykartoja sekä muuta kirjallista liikkumisen ohjauksen materiaalia. Pisteessä olisi myös mahdollista hakea tietoa internetistä. Henkilökuntaa olisi koulutettu kestävän liikkumisen vaihtoehtoihin ja tiedonhankintakanaviin. Liikkumisen ohjauksen koordinaatitahon tulee toimia yhteispalvelupisteiden tukena ja kouluttajaorganisaationa. Läheinen yhteistyö seudullisen joukkoliikenneorganisaation kanssa on myös oleellista.

2.6 Varsinais-Suomen kunnat jaoteltuna koon ja liikkumisen ohjauksen mahdollisten resurssien pohjalta

Turun kaupunkiseutu (Turku, Kaarina, Raisio, Naantali, Lieto ja Rusko)

- Joukkoliikenne on toimivaa ja voimakkaasti kehittyvää. Mahdollisuudet muuttaa kulkumuotoja-kaumaa liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä suurimmat koko maakuntaa ajatellen.
- Tiedonvälitys liikkumisen ohjauksesta osaksi 2011 alkanutta Ekotukihenkilötoimintaa (yli 70 kaupungin työntekijää vuonna 2011).
- Toimenpide-ehdotusten esittäminen osaksi kunkin keskeisen hallintokunnan viranomaistoimintaa.
- Keskeiset viranhaltijat eri hallintokunnista mukaan V-S LIVE -sähköpostilistalle.

Keskikokoiset kaupungit (Salo, Uusikaupunki, Parainen, Loimaa ja Paimio)

- Jonkin verran joukkoliikennettä ja mahdollisia resursseja liikkumisen ohjauksen toimenpiteille oman toimialan puitteissa.
- Tiedonvälitys liikkumisen ohjauksesta ja mahdollisten toimenpide-ehdotusten esittäminen osaksi esim. ympäristö- tai teknisten viranomaisten tai liikenneturvallisuusryhmän vastuita.
- Keskeiset viranhaltijat eri hallintokunnista mukaan V-S LIVE -sähköpostilistalle.
- Liikkumisen ohjauksen palvelupisteverkosto kunnissa esimerkiksi jo olemassa olevien yhteispalvelupisteiden yhteyteen.

Pienet kunnat (Somero, Masku, Laitila, Pöytyä, Mynämäki, Kemiönsaari, Nousiainen, Aura, Sauvo, Koski TL, Vehmaa, Pyhärinta, Marttila, Tarvasjoki, Taivassalo, Oripää ja Kustavi)

- Käytännössä ei sisäistä joukkoliikennettä eikä vähäistä enempää resursseja liikkumisen ohjauksen toimenpiteille.
- Tiedonvälitys liikkumisen ohjauksesta ja mahdollisten toimenpide-ehdotusten esittäminen osaksi liikennesuunnittelua ja/tai liikenneturvallisuusryhmän toimialaa.
- Keskeiset viranhaltijat eri hallintokunnista mukaan V-S LIVE -sähköpostilistalle.
- Liikkumisen ohjauksen palvelupisteverkosto kunnissa esimerkiksi jo olemassa olevien yhteispalvelupisteiden yhteyteen.

Lisäksi Hinku-kunnat (ympäristöministeriön Hiilineutraalit kunnat -hankkeeseen osallistuvat kunnat; varsinaissuomalaisista kunnista mukana Uusikaupunki ja Mynämäki. Uusina kumppanuuskuntina 2011 alkaen myös Masku, Nousiainen ja Laitila).

- Tehdään aktiivisia toimenpiteitä ilmastonmuutosta lisäävien päästöjen vähentämiseksi. Potentiaalisia toimijoita mahdollisesti myös liikkumisen ohjaustyön eteenpäin viejinä.
- Tiedonvälitys liikkumisen ohjauksesta ja mahdollisten toimenpide-ehdotusten esittäminen osaksi liikenneturvallisuusryhmän vastuita.
- Keskeiset viranhaltijat eri hallintokunnista mukaan V-S LIVE –sähköpostilistalle.
- Liikkumisen ohjauksen palvelupisteverkosto kunnissa esimerkiksi jo olemassa olevien yhteispalvelupisteiden yhteyteen.

2.7 Liikkumisen ohjauksen hallinnointivaihtoehtojen tarkastelu

2.7.1 Tarkastelussa mukana olevat organisaatiot

Vaihtoehtojen tarkasteluun ovat valikoituneet mukaan Varsinais-Suomen liitto, uusi seudullinen joukkoliikenneorganisaatio, jonka isäntäkuntana toimii Turun kaupunki sekä Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto, jonka osana hallinnollisesti toimii Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus VALONIA.

Yhtenä mahdollisena toimijana pidettiin aluksi myös Varsinais-Suomen ELY-keskusta, jonka toimialue ulottuu koko maakuntaan. ELY-keskus on kuitenkin liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen vastuutahon eli liikenne- ja viestintäministeriön alaisen Liikenneviraston seutuhallinnon edustaja ja siitä syystä sille ei nähdä luontevaa roolia kuntien liikkumisen ohjaustoiminnan seudullisena hallinnoijatahona. Varsinais-Suomen ELY-keskus pitää kuitenkin liikkumisen ohjausta tärkeänä liikennejärjestelmäkokonaisuuteen sisältyvänä toimintona ja kaikkia muita tarkasteltuja vaihtoehtoja mahdollisena. ELY-keskuksen mukaan toiminnan sijoittamista jo olemassa olevan organisaation yhteyteen voidaan pitää kustannustehokkuuden kannalta perusteltuna, mutta mikäli organisaatiot eivät nykytilanteessa ole siihen valmiita, voitaneen toimintaa jatkaa nykyisellä mallilla määräaikaisena ja harkita uudelleenorganisointia esimerkiksi kahden vuoden kuluttua. Esitetty rahoitusjako 80 % valtiolta (Liikennevirasto) ja 20 % kunnilta tuntuu oikealta. ELY-keskuksen osuus sisältyy lähtökohtaisesti Liikenneviraston rahoitukseen (valtion rahoitusosa).

Varsinais-Suomen liitto

Varsinais-Suomen liitto on varsinaissuomalaisten kuntien kuntayhtymä, joka toimii aluekehitysviranomaisena sekä suunnittelu- ja edunvalvontaorganisaationa. Liittoon kuuluu maakunnan 28 kuntaa. Päätösvaltaa käyttävät maakuntavaltuusto ja -hallitus.

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto/ Valonia - Varsinais-Suomen kestävän kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus.

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto on kaupunkisuunnitteluun ja ympäristöasioihin erikoistunut hallintokunta, joka valmistelelee ja panee täytäntöön joukkoliikennelautakunnan, rakennuslautakunnan ja ympäristö- ja kaavoituslautakunnan toimialaan kuuluvat asiat.

Valonia on varsinaissuomalaisten kuntien yhteinen ympäristöalan asiantuntijaorganisaatio ja palvelukeskus, jonka keskeisiä toimintakokonaisuuksia ovat: materiaalihokkuus, energiatehokkuus ja uusiutuvat energialähteet, kestävä liikkuminen, vesiensuojelu sekä ympäristötietoisuus ja -kasvatus. Valonian toimintaa ohjaa maakunnallinen kestävä kehityksen toimintaohjelma: ”Alueellisiin tavoitteisiin paikallisin keinoin – Kestävän kehityksen ohjelma 2011–2014” sekä johtoryhmä, joka koostuu seutukuntien sekä ympäristöasioihin liittyvien julkisten asiantuntijaorganisaatioiden edustajista. Valonian toiminnan rahoittajia ovat kaikki Varsinais-Suomen kunnat. Kunnat maksavat vuotuisen osallistumismaksun, joka määritellään nelivuotisen ohjelmakauden alussa. Kuntien osallistumismaksuilla kateetaan Valonian yleiskustannuksia sekä osarahoitetaan tarvittaessa Valonian hankkeita. Kuntarahoituksella katetaan vuodesta ja hanketilanteesta riippuen noin 10 % vuotuisista toimintakustannuksista.

Seudullinen joukkoliikenneorganisaatio

Turun kaupunkiseudulla aloittaa vuoden 2012 alusta toimintansa kuuden kunnan yhteinen joukkoliikenneviranomaisen. Mukana olevat kunnat perustamisvaiheessa ovat: Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Rusko ja Turku. Seudullisen viranomaistoiminnan tavoitteena on toteuttaa kuntarajat ylittävää yhteistyötä joukkoliikenteen järjestämisessä sekä kehittää ja koordinoida seudullista joukkoliikennettä siten, että joukkoliikenteen palvelutaso paranee ja palvelut tuotetaan asiakaslähtöisesti ja edullisesti. Seudullisen joukkoliikenneorganisaation päätösvaltaa tulee käyttää kuntien poliittisesti valituista edustajista koostuva lautakunta, jolle asioita valmisteleva joukkoliikennetoimisto kuuluu isäntäkaupungin eli Turun kaupungin hallintoon.

2.7.2 Hallinto, rahoitus, päätöksenteko ja toteutus

Toiminnan ja valtion myöntämän kaupunkiseuduille tarkoitetun liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen hakemisen suhteen kaikilla kolmella organisaatiolla on yhtäläiset mahdollisuudet toimia liikkumisen ohjauksen hallinnoijana Varsinais-Suomessa.

Toimialueena Varsinais-Suomen liitolla ja Valonialla on koko maakunta, kun taas seudullinen joukkoliikenneorganisaation toimialue kohdistuu ensimmäisessä vaiheessa sen perustajakuntiin. Uuden organisaation toimenkuvaan ei myöskään tässä vaiheessa kuulu liikkumisen ohjaus, kuten se kuuluu Varsinais-Suomen liitolle ja Valonialle.

Liikkumisen ohjaustoiminnan rahoitukseen oleellisesti liittyvää erillistä hankekohtaista lisärahoitusta Valonialla ja Varsinais-Suomen liitolla on mahdollisuus hakea huomattavasti useampien kuntien alueella tapahtuvalle toiminnalle kuin seudullisella joukkoliikenneorganisaatiolla ensi vaiheessaan.

Päätöksenteon vaikuttavuuden kannalta Varsinais-Suomen liitolla ja seudullisella joukkoliikenneorganisaatiolla on Valoniaa paremmat edellytykset tehdä useita kuntia koskevia sitovia päätöksiä, koska Valonialla ei ole viranomais-tehtäviä tai niihin liittyvää päätöksentekoa. Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto sitä vastoin hoitaa useita liikkumisen ohjaukseen liittyviä viranomaistehtäviä Turun kaupungissa. Varsinais-Suomen liiton mahdollisuudet maakunnan laajuiseen päätöksentekoon ja kuntien hallintoon vaikuttamiseen ovat muita vaihtoehtoja laajemmat.

Liikkumisen ohjauksessa joukkoliikenteellä on tärkeä rooli, mutta tämä vahva rooli voidaan myös nähdä ongelmallisena liikkumisen ohjauksen toisten, yhtä tärkeiden alueiden kuten kävelyn, pyöräilyn, muiden viisaiden kulkumuotojen sekä liikkumistarpeen vähentämisen suhteen.

Yhteenvetona vertailulle voidaan todeta, että liikkumisen ohjaus sopii hallinnoitavaksi Varsinais-Suomessa mihin tahansa kolmesta vaihtoehdosta sillä edellytyksellä, että sen merkitys yhtenä liikenteen hallinnan keinona tunnustetaan ja sen osa-alueet saavat tasavertaisen arvostuksen toiminnassa.

Tällä hetkellä Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirastolla/Valonialla on vaihtoehdoista eniten kokemusta liikkumisen ohjauksen koordinoinnista ja toteuttamisesta ja Valonialla lisäksi kattavimmat yhteistyöverkostot kansalaisneuvonnan toteuttamiseksi. Valonia toimii maakunnallisena energiatoimistona, ympäristökasvatuksen koordinaattorina sekä jätevesineuvontaorganisaationa. Liikkumisen ohjauksella on selkeä liittymäkohta muuhun kuluttajille suunnattuun energiatehokkuusneuvontaan ja toiminnan kehittämisessä ja laajentamisessa on kannattavaa hyödyntää koeteltuja ja hyviksi osoitettuja neuvonta- ja ympäristökasvatustyön kokemuksia.

2.7.3 Liikkumisen ohjauksen organisointi Helsingin ja Tampereen seuduilla

Helsingin seudulla liikkumisen ohjaus on osoitettu tehtäväksi HSL:lle eli Helsingin seudun liikenteelle, joka on kuntien yhteinen joukkoliikenteen järjestävä kuntayhtymä pääkaupunkiseudulla. HSL vastaa myös alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmista ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. HSL on 2010 perustettu kuntayhtymä, jonka tehtäväksi siirtyneistä joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajatoiminnoista ovat aiemmin vastanneet kaksi organisaatiota; Helsingin sisäisen liikenteen suunnittelu- ja tilaajaorganisaatio HKL ja seudullisen liikenteen suunnittelu- ja tilaajaorganisaatio YTV. HKL jatkaa edelleen toimintaan raitio- ja metroliikenteen tuottajajaksikkonä.

Tampereella liikkumisen ohjausta ollaan sovittelemassa tehtäväksi Ekokumppanit Oy:lle, joka on Tampereen kaupungin, Tampereen sähkölaitoksen ja Pirkanmaan Jätehuollon omistama yritys. Ekokumppanit Oy tuottaa tiedotus-, neuvonta-, koulutus- ja asiantuntijapalveluja, joilla edistetään kestävän kehityksen mukaista elämäntapaa ja yritystoimintaa. Ekokumppanien toiminta on usealta osa-alueeltaan samankaltaista Varsinais-Suomessa toimivan Valonian kanssa. Joukkoliikenteen järjestämisestä ja edistämisestä Tampereen seudulla huolehtii Tampereen joukkoliikenne, joka vuoden 2011 alusta alkaen on huolehtinut Tampereen lisäksi myös seitsemän kehuskunnan joukkoliikenteestä. Nämä Tampereen kaupunkiseudun kahdeksan kuntaa muodostavat lisäksi kuntayhtymän, jonka ylintä päätösvaltaa käyttää yhtymäkokous. Päätäntävaltaa niiltä osin, kun se ei kuulu yhtymäkokouksen tehtäviin käyttää kuntien poliittisesti valituista edustajista koostuva seutuhallitus. Seutuyhteistyön perusta on jäsenkuntien valtuustojen hyväksymä Tampereen kaupunkiseudun strategia 2020. Liikkumisen ohjauksen järjestämisestä seudullisesti päättäne seutuhallitus.

3 KÄRKITOIMENPITEET, KEINOT JA KOHDERYHMÄT

Liikkumisen ohjauksen kärkitoimenpiteet Varsinais-Suomessa kaudella 2012-2015 ovat valikoituneet Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010-2011 –hankkeen ohjausryhmälle tehdyn kyselyn sekä hankkeen aikana kerättyjen kokemusten perusteella.

3.1 Kyselyn tulokset

Kyselyssä ohjausryhmän jäsenet saivat valita valmiista listasta omasta mielestään tärkeimmät liikkumisen ohjauksen toimenpiteet sekä viiden vuoden että kymmenen vuoden ajalle.

Kaikki kyselyyn vastanneet ohjausryhmän jäsenet olivat arvottaneet seuraavat toimenpiteet, keinot ja kohderyhmät tärkeimmiksi viiden vuoden aikana:

Toimenpiteet

- Pyöräilyn edistäminen
- Joukkoliikenteen edistäminen
- Työpaikkojen kokonaisvaltaisten liikkumissuunnitelmien edistäminen

Keinot

- Tapahtumatoiminta
- Tiedotuskampanjat
- Yritys- ja työpaikkayhteistyö

Kohderyhmät

- Työpaikat
- Kuntien päättäjät
- Viranomaiset
- Nuoret aikuiset
- Kolkyt ja risat
- Sekakäyttäjät (käyttävät sekä pyörää, bussia että autoa ja kävelevät)

Seuraavaksi suosituimmat toimenpiteet, keinot ja kohderyhmät olivat:

Toimenpiteet

- Kävelyn edistäminen
- Autojen yhteiskäytön ja vuokrauksen edistäminen

Keinot

- Seminaarien ja työpajojen järjestäminen
- Strategia- ja ohjelmatyö
- Sidosryhmäyhteistyö ja verkostoituminen
- Tietopankit ja portaalit

Kohderyhmät

- Koulut ja päiväkodit
- Korkeakoulut ja muut oppilaitokset
- Lapset
- Nuoret
- Keski-ikäiset
- Silloin tällöin autoilevat

3.2 Ohjelmakauden kärkitoimenpiteet

3.2.1 Kohderyhmä: Työpaikat

Keinot:

Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat

Työpaikan liikkumissuunnitelma (eng. Work Place Travelplan) on organisaatioon tehty strategia, jonka avulla tunnistetaan organisaation keinot edistää kestäviä liikkumismuotoja ja vähentää henkilöauton käyttöä. Työpaikat voivat valita laajasta valikoimasta ohjauskeinoja ja kannustimia omalle työpaikalleen sopivimmat tavat.

Liikkumissuunnitelma laaditaan johdon ja henkilöstön yhteistyönä vastaamaan työpaikan todellisia tarpeita ja olosuhteita. Liikkumissuunnitelman laatimisella kiinteistön ja sen lähiympäristön olemassa olevat tilat ja esim. pysäköintipaikat saadaan optimaalisempaan käyttöön, parannetaan turvallisuutta ja pystytään paremmin palvelemaan myös asiakkaiden liikkumistarpeita.

Työyhteisöillä on suuri vaikutus työntekijöiden tekemiin liikkumisvalintoihin. Kannustamalla kestävämpien kulkumuotojen valintaan työnantaja pystyy ohjaamaan merkittävän osan työ- ja työasiamatkoista vähäpäästöisempiin kulkumuotoihin. Liikkumissuunnitelmien tarkoituksena on tuoda erilaiset kulkumuotovaihtoehdot esille ja saada ihmiset ajattelemaan päivittäisiä liikkumisvalintojaan, joita tehdään vuosittain noin 1000 kappaletta henkeä kohti. Liikkumissuunnitelmien laatimisella on pystytty vähentämään henkilöautokilometrejä 10-30% Englannissa, jossa suunnitelman laatiminen on pakollista suurilla työpaikoilla. Useissa Euroopan maissa on myös tunnistettu tarve pitkäjänteisemmälle liikkumisen valmennukselle työpaikoilla, jotta liikkumisen ohjauksella saavutetut parannukset johtavat pysyviin muutoksiin käytännöissä.

Valonia on toteuttanut kolme työpaikkojen liikkumissuunnitelmapilottia vuosina 2010-2011 yhteistyössä työpaikkojen kanssa. Lisäksi kahdelle työpaikka-alueelle on toteutettu työmatkaliikkumiskysely. Työt on toteutettu osana liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneviraston rahoittamaa ”Liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2010-2011” -hanketta ja Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) osarahoittamaa RULLAA – Kestävä logistiikka ja liikkumisen ohjaus Varsinais-Suomessa 2009-2012 -hanketta.

Valonian liikkumissuunnitelmapilotit on toteutettu kolmelle työpaikalle Varsinais-Suomen alueella. Ensimmäinen kohde oli Turun yliopistollisen keskussairaalan kantasairaalan alue Turussa, toisena kohteena mukaan tuli Raisio-konsernin Raision toimipaikka ja kolmantena pilottina Varsinais-Suomen ELY-keskus. Vastausprosentit kyselyissä olivat erittäin hyvät: TYKS 23 %, Raisio-konserni 41% ja Varsinais-Suomen ELY-keskus 55%.

Valonia on myös toteuttanut kaksi työmatkaliikkumiskyselyä teollisuusalueille vuosina 2010-2011. Kohteina olivat Avanti-Tuullisuo-Littoinen teollisuusalue Liedossa ja Kärsämäen, Runosmäen, Urusvuoren sekä lentokentän alueen yritysaluuet Turussa. Kyselyiden avulla tutkittiin sekä joukkoliikenteen että muiden kestävien liikkumismuotojen käyttöä ja toimivuutta em. alueilla sekä lisäksi logistisia kysymyksiä.

Vuosittainen työpajaseminaari ja tukimateriaali

Vuosittain järjestetään työpaikkojen liikkumissuunnitelmia käsittelevä työpajaseminaari. Seminaari on avoin kaikille, mutta suunnattu erityisesti työpaikoille. Seminaarissa esitellään parhaita liikkumissuunnitelmiin liittyviä käytäntöjä ja annetaan konkreettisia työkaluja työpaikoille liikkumissuunnitelmatyön avuksi. Seminaarin yhteydessä on lisäksi mahdollista järjestää ns. liikkumissuunnitelmaklinikka, jolloin työpaikoilla on mahdollisuus ajanvarauksella saada neuvoa henkilökohtaisesti. Työpaikoille on liikkumissuunnitelmatyön tueksi tarjolla materiaalia, kuten esimerkiksi kyselypohjia, esimerkkiraportteja ja oppaita.

3.2.2 Kohderyhmä: Lapset ja nuoret

Keinot:

Koulujen liikkumissuunnitelmat

Kouluille tehdään liikkumissuunnitelmapilotteja, joiden yhteydessä kartoitetaan koulun liikenneympäristön vaarapaikat sekä henkilökunnan ja oppilaiden kulkutavat. Yhdessä koulun kanssa etsitään keinoja viisaampaan liikkumiseen ja tarvittaessa kootaan liikkumissuunnitelmatyön tueksi ryhmä, johon kutsutaan mukaan esimerkiksi poliisin, kunnan liikennesuunnittelun sekä muiden oleellisten tahojen edustajat. Pilottikohteeksi on mahdollista valita myös jokin oppilaitos tai korkeakoulu.

Anna lapsen kävellä -päivä/kampanja

Teemapäivän tarkoituksena on, että vanhemmat saattaisivat lapsensa kouluun kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Isommat oppilaat tulisivat kouluun lihasvoimin tai joukkoliikenteellä. Tärkeintä on jättää henkilöauto (tai mopo, skootteri ja mopoauto) kotiin ja vähentää täten saattoliikenteen aiheuttamia vaaratilanteita koulun ympäristössä sekä liikenteen päästöjä. Teemapäivä järjestetään syksyllä joko koulujen alkamisen aikoihin tai esimerkiksi Euroopan unionin liikkujan viikolla syyskuussa.

Hauska ja hyödyllinen tapa on myös järjestää koulumatkoille ns. Kävelevä koulubussi. Tällöin joku vanhemmista saattaa kävellen kouluun oman lapsensa lisäksi muutaman muun lapsen. Turvallisinta on, jos yhdellä aikuisella on saatettavanaan enintään neljä alaluokkalaista. Yhteistyötä voi tehdä esimerkiksi vanhempainyhdistyksen tai kyläyhdistyksen kanssa. Lisätietoa löytyy liikenneturvan internetsivuilta www.liikenneturva.fi.

3.2.3 Kohderyhmä: Kunnan työntekijät

Ekotukihenkilötoiminnan tukeminen ja koulutukset

Kunnissa, joissa harjoitetaan ekotukihenkilötoimintaa tai vastaavaa toimintaa, osallistutaan henkilökunnan koulutuksiin liikkumisen ohjauksen teemoilla. Varsinais-Suomessa ekotukihenkilötoimintaa on vasta Turun kaupungilla, mutta muutkin kunnat voivat tilata liikkumisen ohjauksen koulutusta tilaisuuksiinsa. Kuntien työntekijät voivat myös osallistua Työpaikkojen liikkumissuunnitelmatyöpajoihin.

3.2.4 Kohderyhmä: Liikkumissuunnitelmatyötä tukevat avainorganisaatiot ja viranhaltijat maakunnassa

Keinot:

Viisaan liikkumisen hallinnointi ja työryhmätoiminta

Liikkumisen ohjauksen maakunnallinen päätösvalta annetaan kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyötä tekeväälle taholle tai muulle vastaavalle jo olemassa olevalle ryhmälle, jonka tehtävänä on hyväksyä toimenpidesuunnitelma ohjelmakausittain sekä edistää liikkumisen ohjausta toimialallaan.

Aktiivisia alan toimijoita varten kootaan vapaamuotoisempi työryhmä, jonka tehtävänä on konkreettisesti edistää viisasta liikkumista Turun kaupunkiseudulla ja Varsinais-Suomessa ja johon toivotaan edustusta mm. poliisista sekä Liikenneturvasta. Kunnat voivat lisäksi antaa liikkumisen ohjauksen yhdeksi tehtäväksi liikenneturvallisuusryhmälleen, joka tällöin saa tukea maakunnalliselta liikkumisen ohjauksen koordinoijataholta.

Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkosto V-S LIVE

Liikkumisen ohjaustyön toimivuuden takaamiseksi Varsinais-Suomessa tarvitaan toimiva verkosto, jonka tavoitteena on edistää ja markkinoida systemaattisesti kestävien liikkumismuotojen käyttöä ja liikkumisen ohjausta koko Varsinais-Suomen alueella. Se pyrkii toimillaan sisällyttämään kestävää liikkumista osaksi mm. liikenne- ja kaupunkisuunnittelua. Verkostoon kutsutaan mukaan kuntien, kuntayhtymien, valtion viranomaisten, kansalaisjärjestöjen, yritysten ja muiden kestävää liikkumista edistävien tahojen edustajia.

Verkostossa käsitellään liikkumisen ohjauksen ajankohtaisia aiheita ja pyritään liikkumisen ohjaustoiminnan kokonaisvaltaiseen kehittämiseen. Verkoston sisäisen viestinnän keinoja ovat sähköiset uutiskirjeet, seminaarit sekä liikkumisen ohjauksen internetsivusto.

Liikkumisen ohjauksen vapaamuotoinen sähköpostilista, V-S LIVE aloitti 26.10.2011 Varsinais-Suomen kuntien ilmastopäivässä Raisiossa. Listalle voivat liittyä kaikki viisaan liikkumisen edistämisestä kiinnostuneet kuntien viranhaltijat, työntekijät ja järjestöjen edustajat Varsinais-Suomessa. Listalla olo ei velvoita mihinkään ja siitä voi erota koska tahansa.

Verkostolta saa käyttöönsä uusimmat työkalut ja viimeisimmät parhaat käytännöt mm. kävelyn, pyöräilyn ja joukko liikenteen edistämiseen. V-S LIVE:n kautta saa myös tietoa ajankohtaisista seminaareista, kampanjoista ja tapahtumista. Verkosto saattaa yhteen liikkumisen ohjaukseen liittyvien asioiden parissa työskenteleviä tai siitä kiinnostuneita eri alan toimijoita maakunnassamme. Liittyminen Varsinais-Suomen LIVE -listalle osoitteeseen: paula.vaisanen@valonia.fi

Verkosto tekee tiivistä yhteistyötä valtakunnallisen liikkumisen ohjauksen verkoston (LIVE) kanssa. LIVE on myös linkki eurooppalaiseen liikkumisen ohjauksen verkostoon EPOMM:iin (European Platform on Mobility Management), johon Suomi liittyi vuoden 2011 alusta. Liittymällä lisäksi valtakunnalliselle LIVE-listalle saa kuukausittain Motiva Oy:n julkaiseman sähköisen kuu-kausikirjeen, joka sisältää liikkumisen ohjauksen valtakunnallisia ja kansainvälisiä uutisia. Liittyminen LIVE-verkoston sähköpostilistalle: LIVE@motiva.fi. Kunnille ja muille avainorganisaatioille tiedotetaan V-S LIVE ja LIVE -verkostoista.

3.2.5 Kohderyhmä: Kuntien päättäjät ja johto

Keinot:

Kuntien päättäjille ja johtaville viranhaltijoille tarjotaan koulutusta ja tietoa liikkumisen ohjauksesta ja etenkin kuntien keinoista parantaa mahdollisuuksia kestävien kulkumuotojen käyttöön kunnissaan. Koulutuksia ja lyhyempiä infotilaisuuksia voidaan järjestää muun muassa valtuustojen, lautakuntien ja muiden kokoonpanojen kokouksien yhteydessä. Kuntien johdolle tiedotetaan V-S LIVE ja LIVE -verkostoista.

3.2.6 Kohderyhmä: Kuntalaiset

Keinot: Monipuoliset viestintätoimet, jotka sisältävät sekä kansalaisyhteiskuntaa, tapahtumia sekä viisaan liikkumisen internetsivuston sekä näyttelyosion Valoniassa.

Pyörällä töihin -kilpailu ja Pyörällä kouluun -kampanja

Pyörällä töihin -kilpailu järjestetään aina toukokuussa Valonian toimesta. Mukaan ovat tervetulleita kaikki Varsinais-Suomessa sijaitsevat työpaikat, niin yksityiset yritykset kuin kuntien toimipisteetkin. Lisäksi koulut ovat tervetulleita mukaan Pyörällä kouluun -kampanjaan. Kilpailuun voi osallistua esimerkiksi pyöräillen, kävellen, potkulautailien tai soutaen eli kaikin moottorittomin kulkumuodoin.

Työpaikoille on neljä sarjaa työpaikan koon mukaan: 1–4 työntekijää, 5–20 työntekijää, 21–100 työntekijää ja yli 100 työntekijää. Sarjan voittaa työpaikka, jonka työntekijät ovat liikkuneet eniten työmatkoja työntekijöiden lukumäärään suhteutettuna. Myös kunnat kilpailevat työmatkaliikkumisessa. Kunta, jossa kertyy eniten kevyesti liikuttuja työmatkoja asukasluvuun suhteutettuna, palkitaan. Kilpailussa ratkaisee siis kevyesti kuljettujen työmatkojen määrä, ei pituus. Voittajat palkitaan kunniakirjoilla ja voittaneiden työpaikkojen työntekijöiden kesken arvotaan arvokkaat palkinnot kuten esimerkiksi polkupyörät tai huoltolahjakortit. Lisäksi kaikkien osallistujien kesken arvotaan liikunnallisia pienempiä palkintoja.

Koulut ja oppilaitokset voivat järjestää oman Pyörällä kouluun -kampanjansa kilpailuviikolla. Kouluja ei kuitenkaan laiteta paremmuusjärjestykseen, vaan kilpailuhenkiset voivat järjestää oman ja vaikkapa naapurikoulun välisen kisan. Säännöt ovat muuten samat kuin työpaikkojen osalta eli kaikki kokonaan ilman moottorikulkuneuvoa kuljetut matkat kelpaavat. Valonia jakaa jokaiselle osallistuneelle koululle pieniä palkintoja.

EU:n Liikkujan viikko 16.–22.9. ja kansainvälinen Autoton päivä 22.9.

Euroopan unionin Liikkujan viikkoa vietetään vuosittain syyskuussa. Teemaviikko huipentuu aina 22.9. vietettävään Autottomaan päivään. Liikkujan viikon yhteisenä päämääränä kaikkialla on kampanjoita myönteisellä tavalla kestävän kehityksen mukaisen liikenteen puolesta. Paikallisesti liikenteen keskeisimpiä haittoja terveysvaikutusten ja melun ohella ovat liikenteen välilliset vaikutukset yhdyskuntien rakenteeseen ja viihtyvyyteen. Globaalisti tarkastellen ongelmallisia ovat ennen muuta autoilun kasvihuonekaasupäästöt, etupäässä hiilidioksidi. Itse kukin voi vaikuttaa kestävämpään arkiliikenteeseen omilla liikkumis-, asumistapa- ja vapaa-ajanviettovalinnoillaan. Kestävässä liikennekulttuurissa huomioidaan myös esteettömyyden vaatimukset. Liikkujan viikkoa on vietetty Suomessa vuodesta 2003 lähtien.

Teemaviikolla järjestetään päätapahtuma Turussa ja toiveista riippuen toimintaa myös muissa kunnissa yhteistyössä kunnan työntekijöiden kanssa. Tapahtumien toivotaan herättävän ajatuksia kunkin omista vaikutusmahdollisuuksista kestävän liikennekulttuurin edistämisessä. Liikkujan viikon tavoitteena on vaikuttaa liikkumiseen ja kaupunkiliikenteeseen liittyviin kysymyksiin sekä parantaa kansalaisten terveyttä ja elämänlaatua. Tuoreimpien arvioiden mukaan jopa yli 1000 ihmistä vuodessa kuolee Suomessa ennen aikaisesti ilmassa olevien epäpuhtauksien takia.

Tapahtumien kestävän liikkumisen toimintamalli

Maakunnassa järjestettävälle massatapahtumille muodostetaan lista kestävän liikkumisen keskeisistä asioista. Listan tarkoituksena on toimia kestävän liikkumisen muistilistana urheilukilpailujen, messujen, konserttien ja muiden tapahtumien järjestäjille. Tapahtuman järjestäjän on täten helpompi tuoda esille kestävän liikkumisen etuja sekä muistaa kertoa julkisten kulkuneuvojen aikatauluista, pyörä- ja kävelyreiteistä sekä pyöräparkkipaikoista.

Liikkumisen ohjauksen/Viisaan liikkumisen verkkosivusto

Luodaan liikkumisen ohjaukselle verkkosivusto, jossa pääpaino on ajankohtaistiedotuksessa. Sivustolle kerätään jo olemassa oleva liikkumisen ohjauksen materiaali kuten esimerkiksi liikunnalliset teemakartat ja työpaikkojen liikkumissuunnitelmia tukeva materiaali. Sivustolta on selkeät linkit ja ohjaus liikkumisen ohjauksen valtakunnalliseen koordinaatioon, Motivaan, jossa on liikkumisen ohjauksen perustietoa saatavilla. Motivan rooliin liikkumisen ohjauksen kansallisen koordinaattorina ja EPOMM:n kansallisena kontaktipisteinä on muun muassa kehittää liikkumisen ohjauksen verkkosivustoa.

Viisaan liikkumisen näyttelyosio Valoniassa

Valoniassa sijaitsee pysyvä kestävän kehityksen näyttely, joka on avoinna yleisölle tiettyinä ajankohtina viikoittain sekä ajanvarauksella ryhmille. Näyttelyssä on viisaan liikkumisen osio, jota kehitetään jatkuvasti ja uudistetaan muutaman kerran vuodessa. Ryhmille järjestetään maksuttomia opastuksia näyttelyyn ja se on avoinna yleisölle tiistaisin ja keskiviikkoisin kello 12-16 ja torstaisin kello 12-19 (tilanne syksyllä 2011).

4 LIIKKUMISEN OHJAUksen TOIMENPIDEPAKETIT 2012-2015

4.1 Vuodet 2012-2013

- **Pääpainopisteenä Turku ja lähikaupunkiseutu**
- **Teemana liikkumissuunnitelmat ja erityisesti pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen kansalais-kampanjoinnin ja viestinnän keinoin.**
- **Keinoina: viranomaisyhteistyö kestävien liikkumismuotojen edistämiseksi, kansalaishkampanjat se-kä työpaikkojen liikkumissuunnitelmien ohjaus ja neuvonta. Lisäksi tulee pyrkiä vaikuttamaan Tu-run keskustan pyörätieverkoston täydentämiseen sekä harjoittaa kävelyn ja pyöräilyn asiamies-toimintaa.**
- **Lisäksi autojen yhteiskäyttöjärjestelmän mahdollinen käyttöönotto Turussa ja kaupunkiseudulla.**

4.1.1 Peruspaketti Kaikille Varsinais-Suomen kunnille saatavilla olevat palvelut.

Koordinaatio ja verkostot

1. Liikkumisen ohjauksen koordinaattorin/koordinaattorien palkkaaminen ja tavoitteiden saavuttamisen kan-nalta tarpeellisten työryhmien kokoaminen Turussa ja muissa varsinaissuomalaisissa kunnissa.
2. Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkoston (V-S LIVE) ylläpito ja kehittäminen (vapaamuotoinen ja vapaaehtoinen tiedonsaantiverkosto, joka toimii sähköpostillisten välityksellä ja tekee yhteistyötä tapaus- ja teemakohtaisesti)
3. Yhteydenpito valtakunnalliseen liikkumisen ohjauksen koordinaatiopisteeseen, Motivaan sekä muihin kau-punkiseutuihin.
4. Parhaiden käytäntöjen ja tiedon välitys viisaasta liikkumisesta ja liikkumisen ohjauksen teemoista.
5. Osallistuminen kansalliseen ja maakunnalliseen viisaaseen liikkumiseen vaikuttavaan ohjelma- ja strategia-työhön siinä määrin kuin tarvetta ilmenee.
6. Hankehaku liikkumisen ohjauksen erillisprojekteihin, kansallinen ja kansainvälinen.

Viisaan liikkumisen neuvonta ja koulutus

7. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmatyöpajan järjestäminen kerran vuodessa. Tarkoitettu erityisesti kuntien viranhaltijoille ja päättäjille.
8. Neuvontaa kunnan työpisteiden liikkumissuunnitelmien tekoon.
Liikkumisen ohjauksen toteuttajan rooli kuntien työpisteiden liikkumissuunnitelmien tukemisessa on pää-sääntäisesti kouluttajana, työkalujen antajana, tukijana ja neuvojana. Työpaikalla itsellään tulee olla pää-vastuu liikkumissuunnitelmatyöstä. Laajamittaisempien selvitysten ja tutkimusten tekeminen tulee tällöin ti-lattavaksi alan konsulteilta. Liikkumisen ohjauksella voidaan tasoittaa tietä ja auttaa alkuun, auttaa löytä-mään oikeita kontakteja ja olla työpaikan mukana ohjaamassa ja arvioimassa mahdollisten kyselyiden tu-loksia ja toimenpiteiden toteutusedellytyksiä siinä määrin kuin ko. työpaikka tarvitsee.
9. Neuvontaa palvelurakenteen muutoksiin liittyvissä liikenteellisissä muutoksissa.
Liikkumisen ohjauksen toteuttaja voi antaa kunnille neuvontaa esimerkiksi jonkin ajankohtaisen palvelura-kenteeseen liittyvän muutoksen yhteydessä. Palveluverkon (esim. koulut, kirjastot ja terveyspalvelut) muu-tokset vaikuttavat usein liikennevirtoihin laajemminkin ja siten joko edistävät tai ehkäisevät kestävien kul-kumuotojen käyttöä. Selvittämällä ja tiedostamalla muutosten vaikutukset, voidaan päätökset tehdä ottaen huomioon myös kulkumuotoihin liittyvät vaikutukset.

Tarkoituksena ei ole tehdä yksityiskohtaista ja laajaa konsulttityötä, vaan keskustella, saattaa ihmisiä yli hallintokuntarajojen saman pöydän ääreen ja etsiä yhdessä kunnan kanssa kulkutapoihin vaikuttavia seik-koja ja käynnistää toimenpiteitä viisaamman liikkumisen suuntaan, jos ne vain suinkin ovat mahdollisia. Jos tarvetta alan konsulttipalveluille ilmenee, voi kunta teettää selvitykset omien tarpeidensa mukaan. Helsingin

seudun liikenteen JULKI-hankkeessa ollaan vuosina 2011-2012 tekemässä työkalua tämällytyypisten muu-
tosten arviointiin.

Kampanjat ja materiaalit

10. Pyörällä töihin -kilpailu keväisin (vko 20)
11. EU:n Liikkujan viikon tiedotus ja mahdollinen toiminta vuosittain syyskuussa.
12. Liikkumisen ohjauksen verkkosivusto.
13. Materiaalin tuotanto: neuvontatyössä tarvittavan kirjallisen ja sähköisen materiaalin tuottaminen tarpeen mukaan.
14. Materiaalin toimittaminen mahdollisiin kuntien yhteispalvelupisteisiin tai muihin infopisteisiin.
15. Erillisten kampanjamateriaalien tuottaminen ja tilaaminen, isompien erien osalta voidaan kysyä tapauskoh-
taisesti kuntien halua lisämateriaalin erillisostoihin.
16. Viisaan liikkumisen näyttelyosio Valoniassa,
17. Erilliset, suunnitelman mukaiset tiedotuskampanjat esim. radio/tv. (suurempien kampanjojen edellytyksenä
erillisrahoituksen saaminen)
18. Kirjaston kissat -sarjakuvahahmojen tai muun ilmeen käyttöoikeus viisaan liikkumisen viestinnässä.

4.1.2 Turun kaupunkiseutu -paketti Kohdennettu Turulle ja sen kaupunkiseudulle (Turku, Kaarina, Raisio, Naan- tali, Lieto ja Rusko)

Viisaan liikkumisen edunvalvonta, neuvonta ja koulutus

1. Viisaan liikkumisen asiamiestoiminta eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjien edunvalvonta.

Viisaan liikkumisen asiamiestoimintaan kuuluu mm. pyörätieverkostojen kehittämisen ja joukkoliikenteen käy-
tön edistäminen, liikenteen vaaranpaikkojen ja kehittämiskohteiden esiin nostaminen, asukkaiden mielipiteiden
kuuntelu ja asioiden eteenpäin vieminen kuntien hallinnossa sekä kansalaiskampanjointi ja tälle rahoituksen
hakeminen monin keinoin. Tehokas asennekampanjointi vaatii paljon rahaa. Esimerkiksi Münchenissä toteute-
tussa kampanjassa kahdelle vuodelle oli varattu rahaa 2,2 milj. €. Münchenissä on asukkaita noin 1,5 miljoo-
naa ja Turun kaupunkiseudulla noin 300 000.

Viisaan liikkumisen edistämiseen kuuluu myös muiden kulkumuotojen kuin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliiken-
teen käytön edistäminen kuten: yhteiskäyttöautoilu ja -järjestelmä, kimpakyytiportaalit, sähköiset kulkuneuvot
ja muut vähäpäästöisemmät kulkumuodot. Näiden edistämässä liikkumisen ohjauksella on etenkin tiedottajan
ja yhteistyöverkostojen luojan rooli. Esimerkiksi yhteiskäyttöautojärjestelmän saaminen Turun kaupunkiseudul-
le vaatii monien tahojen yhteistyötä, jotta alueelta saataisiin riittävä käyttäjäkunta palvelun aloittamiseen.

Lisäksi viisaan liikkumisen edistämiseen kuuluu ajosuoritteiden ja liikkumistarpeen vähentäminen ja taloudelli-
seen ajotapaan kannustaminen. Näitä teemoja edistetään etenkin työpaikkojen liikkumissuunnitelmatyön osa-
na, jolloin puhutaan muun muassa etätyöstä, joustavista työajoista, taloudellisen ajotavan koulutuksesta ja vi-
deoneuvottelumahdollisuuksien lisäämisestä.

2. Viisaan liikkumisen koulutuksen järjestäminen kuntien päättäjille.
3. Viisaan liikkumisen koulutuksen järjestäminen kuntien henkilökunnalle

Kampanjat ja materiaalit

4. Pyöräilyn edistämiskampanjointi. Pääkohteena Turku ja pyöräilyn ja kävelyn kulkumuoto-osuuden nousu
lyhyillä matkoilla. Mahdollisimman näkyvää ja tehokasta kansalaiskampanjointia vuosibudjetin sallimissa
rajoissa.
5. Joukkoliikenteen edistämiskampanjointi yhdessä joukkoliikenneorganisaation kanssa. (Erikseen sovittavin
toimenpitein)

Erillishankkeet

6. Yhteiskäyttöautojärjestelmän ja muiden kestävien kulkumuotojen tutkiminen osana Turun kaupungin viisaan liikkumisen konseptia: yhteistyössä Turun kaupungin hankinta- ja logistiikkakeskuksen (HALOKE) kanssa
7. Todennäköisessä CIVITAS-hankehaussa avustaminen: Turku ja mahd. lähikunnat

4.1.3 Turun kaupungin lisäpaketti

1. EU:n Liikkujan viikon 16.-22.9. yhden päätapahtuman järjestäminen Turussa vuosittain.
2. Banderollit Liikkujan viikolla pääteiden varsille ja kävelykadulle (yht. 5 kpl).
3. Tapahtumasarjoissa, esim. Pyörähulinat (pumppaus- ja rasvaustempaus) tai muu pyöräilyn edistämistem-paus aina yksi tapahtuma Turussa.
4. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat: neuvonta ja koulutuspalvelut (3 yritystä tai toimipistettä/vuosi).
5. Turun kaupungin Ekotukihenkilöverkoston koulutukset ja tuki.

4.1.4 Lisäpaketti Mahdollinen esimerkiksi kolmelle kunnalle. Hinta voisi olla esimerkiksi 1 000–2 000€ omarahoitusosuutta/vuosi. (Esim. Hinku-kunnat tai Turun kaupunkiseudun kunnat)

- Neuvontaa ja tukea kunnassa sijaitsevan yrityksen tai muun toimijan liikkumissuunnitelmatyöhön ja kestävämpiin logistisiin ratkaisuihin tai
- Kunnan kestävään liikkumiseen liittyvän tilanteen keskustelu ja neuvonta.
Liikkumisen ohjauksella voidaan auttaa kuntia havaitsemaan mahdolliset kestävään liikkumiseen liittyvät mahdollisuudet ja esteet esimerkiksi palvelurakenteeseen tai liikennejärjestelyihin liittyvissä muutostilanteissa. Esimerkiksi palveluverkon (esim. koulut, kirjastot ja terveyspalvelut) muutokset vaikuttavat usein liikennevirtoihin laajemminkin ja siten joko edistävät tai ehkäisevät kestävien kulkumuotojen käyttöä. Selvittämällä ja tiedostamalla muutosten vaikutukset, voidaan päätökset tehdä ottaen huomioon myös kulkumuotoihin liittyvät vaikutukset. Tarkoituksena ei ole tehdä yksityiskohtaista ja laajaa konsulttityötä, vaan etsiä yhdessä kunnan kanssa kulkutapoihin vaikuttavia seikkoja ja käynnistää toimenpiteitä viisaamman liikkumisen suuntaan. Jos selvityksissä ilmenee tarvetta laajemmille työmatka- ja vapaa-ajan liikkumisen kartoituksille, voidaan ne teettää erillisellä kunnan omalla rahoituksella opinnäyte- tai konsulttityönä. Tämä paketti soveltuu sellaisille kunnille, joilla jo omasta takaa on halua kehittää kunnan liikkumista kestävämpään suuntaan.

4.1.5 Mahdolliset erillisprojektit Tarpeellisia kestävien liikkumismuotojen käytön edistämisen ja liikkumistarpeen vähentämisen kannalta Turun seudulla.

- Erityiset tiedotuskampanjat, tärkeimpänä pyöräilyn edistäminen Turussa ja ydinkaupunkiseudulla.
- Yhteisölliset työtilat, Etätyöhubit tms.: esim. Leader-rahoituksen piiriin kuuluvat kunnat

4.2 Vuodet 2014-2015

- **Kohdealueiksi Turun kaupunkiseudun lisäksi muut Varsinais-Suomen kunnat (edellyttää lisärahoitusta ja –henkilöresursseja)**

4.2.1 Peruspaketti

Kaikille Varsinais-Suomen kunnille saatavilla olevat palvelut.

Viisaan liikkumisen edunvalvonta, neuvonta ja koulutus

1. Viisaan liikkumisen asiamiestoiminta eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjien edunvalvonta.
2. Viisaan liikkumisen koulutuksen järjestäminen kuntien päättäjille.
3. Viisaan liikkumisen koulutuksen järjestäminen kuntien henkilökunnalle.
4. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmatyöpajan järjestäminen kerran vuodessa. Tarkoitettu erityisesti kuntien viranhaltijoille ja päättäjille.
5. Neuvontaa kunnan työpisteiden liikkumissuunnitelmien tekoon.
6. Neuvontaa palvelurakenteen muutoksiin liittyvissä liikenteellisissä muutoksissa.

Liikkumisen ohjauksen koordinaatioon liittyvät toimenpiteet

7. Osallistuminen kansalliseen ja maakunnalliseen viisaaseen liikkumiseen vaikuttavaan ohjelma- ja strategia-työhön siinä määrin kuin tarvetta ilmenee.
8. Hankehaku liikkumisen ohjauksen erillisprojekteihin, kansallinen ja kansainvälinen.

Verkostot ja parhaat käytännöt

9. Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen verkoston (V-S LIVE) ylläpito ja kehittäminen (vapaamuotoinen ja vapaaehtoinen tiedonsaantiverkosto, joka toimii sähköpostilistan välityksellä ja tekee yhteistyötä tapaus- ja teemakohtaisesti)
10. Yhteydenpito valtakunnalliseen liikkumisen ohjauksen koordinaatiopisteeseen, Motivaan sekä muihin kaupunkiseutuihin.
11. Parhaiden käytäntöjen ja tiedon välitys viisaasta liikkumisesta ja liikkumisen ohjauksen teemoista.

Kampanjat ja materiaalit

12. Pyörällä töihin -kilpailu keväisin (vko 20)
13. EU:n Liikkujan viikon tiedotus ja mahdollinen toiminta vuosittain syyskuussa
14. Liikkumisen ohjauksen verkkosivusto.
15. Materiaalin tuotanto: neuvontatyössä tarvittavan kirjallisen ja sähköisen materiaalin tuottaminen tarpeen mukaan.
16. Materiaalin toimittaminen kuntien yhteispalvelupisteisiin tai muihin infopisteisiin.
17. Erillisten kampanjamateriaalien tuottaminen ja tilaaminen, isompien erien osalta voidaan kysyä tapauskohtaisesti kuntien halua lisämateriaalin erillisostoihin.
18. Viisaan liikkumisen näyttelyosuus Valoniassa,
19. Erilliset, suunnitelman mukaiset tiedotuskampanjat esim. radio/tv.
20. Kirjaston kissat -sarjakuvahahmojen tai muun ilmeen käyttöoikeus viisaan liikkumisen viestinnässä.

4.2.2 Lisäpaketti

Mahdollinen esimerkiksi kolmelle kunnalle. Hinta voisi olla esimerkiksi 1 000-2 000 € omarahoitusosuutta/vuosi. (Esim. Hinku-kunnat tai Turun kaupunkiseudun kunnat)

- Neuvontaa ja tukea kunnassa sijaitsevan yrityksen tai muun toimijan liikkumissuunnitelmatyöhön ja kestävämpiin logistisiin ratkaisuihin tai
- Kunnan kestävään liikkumiseen liittyvän tilanteen keskustelu ja neuvonta. Tarkoittaa esimerkiksi olevien ja tulevien tilanteiden ja mahdollisuuksien selvittämistä yhdessä kunnan kanssa.

4.2.3 Turun kaupungin lisäpaketti

1. Pyöräilyn edistämiskampanjointi. Pääkohteena Turku ja pyöräilyn ja kävelyn kulkumuoto-osuuden nousu lyhyillä matkoilla. Mahdollisimman näkyvää ja tehokasta kansalaiskampanjointia vuosibudjetin sallimissa rajoissa.
2. Joukkoliikenteen edistämiskampanjointi yhdessä joukkoliikenneorganisaation kanssa. (Erikseen sovittavin toimenpitein)
3. EU:n Liikkujan viikon 16.-22.9. yhden päätapahtuman järjestäminen Turussa vuosittain.
4. Banderollit Liikkujan viikolla pääteiden varsille ja kävelykadulle (yht. 5 kpl).
5. Tapahtumasarjoissa, esim. Pyörähulinat (pumppaus- ja rasvaustempaus) tai muu pyöräilyn edistämistem-paus aina yksi tapahtuma Turussa.
6. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmat: neuvonta ja koulutuspalvelut (3 yritystä tai toimipistettä/vuosi).
7. Turun kaupungin Ekotukihenkilöverkoston koulutukset ja tuki.

4.2.4 Mahdolliset erillisprojektit Tarpeellisia kestävien liikkumismuotojen käytön edistämisen ja liikkumistarpeen vähentämisen kannalta Turun seudulla.

- Erityiset tiedotuskampanjat
- Yhteisölliset työtilat, Etätyöhubit tms.: esim. Leader-rahoituksen piiriin kuuluvat kunnat

5 SUOSITUKSET

Johtopäätöksenä Varsinais-Suomen liikkumisen ohjauksen toimenpidesuunnitelmasta 2012-2015 voidaan todeta, että liikkumisen ohjaustyössä tärkeintä on eri tahojen välinen yhteistyö ja poikkihallinnolliset työtavat. Eri organisaatioilla on erilaiset roolit ja keinot, mutta päämäärät ovat yhteiset.

Turun kaupunkiseudun koordinoitulle liikkumisen ohjauksen toiminnalle tulee varata selkeät resurssit ja toiminnan jatkuvuus taata seuraaviksi vuosiksi. Liikkumisen ohjaus muodostaa oman kokonaisuutensa liikenteen kysynnän hallinnan seudullisessa keinovalikoimassa. Se tarvitsee tuekseen muita kysynnän hallintakeinoja samalla, kun se täydentää ja tehostaa muiden kestävästä liikkumisesta edistävien toimenpiteiden vaikuttavuutta.

5.1 Ehdotus jatkotoimenpiteistä

Liikkumisen ohjaustoiminnan ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi toteutetaan tai viedään päätöksentekoon seuraavaa:

1. Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto toimii Liikenneviraston myöntämän liikkumisen ohjauksen seudullisen tuen hakijana vuosina 2012-2015.
2. Käynnistetään neuvottelut seudullisen joukkoliikenneviranomaisen kanssa liikkumisen ohjaustoiminnan kytkemiseksi entistä tiiviimmin joukkoliikenneorganisaation toiminnan kanssa.
3. Liikkumisen ohjauksen käytännön koordinointi ja toteutus vastuutetaan ja resursoidaan Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus Valoniale.
4. Keskeisten tahojen osallistuminen liikkumisen ohjaustoiminnan rahoitukseen varmistetaan.

5.2 Avainorganisaatioiden roolit

Varsinais-Suomen liitto

Tekee liikennejärjestelmätyötä, maakuntakaavoitusta sekä muuta maakunnan suunnittelua strategia- ja ohjelmata-solla. Osallistuu ohjausryhmään, V-S LIVE:en ja työryhmiin (esim. tietoportaalien kehittäminen).

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Tekee Liikennejärjestelmä- ja turvallisuustyötä ja toimii valtakunnallisena viranomaisena. Osallistuu liikkumisen ohjaukseen ohjausryhmään, V-S LIVE:en ja työryhmiin.

Kuntien viranomaiset (mm. kaavoitus-, liikennesuunnittelu- ympäristö- liikunta- ja tekninen sektori) Edistävät liikkumisen ohjausta viranomaistoimintansa puitteissa ja osallistuvat V-S LIVE:en, koulutuksiin ja työryhmiin. Kuntien ja /tai seutujen edustajia mukana myös liikkumisen ohjauksen ohjausryhmässä.

Seudullinen joukkoliikenneviranomainen

Tekee liikkumisen ohjaustyötä siten kuin se liittyy joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen ja joukkoliikenteen käytön edistämiseen. Kestävät kulkumuodot, etenkin kävely ja pyöräily nähdään joukkoliikenteen käyttöä tukevinä kulkumuotoina. Osallistuu ohjausryhmään, V-S LIVE:en, työryhmiin ja koulutuksiin. Suunnittelee ja toteuttaa kansalais- ja työpaikkakampanjoita yhdessä liikkumisen ohjauksen palvelukeskuksen kanssa.

Valonia

Toimii liikkumisen ohjauksen palvelukeskuksena Varsinais-Suomessa. Huolehtii liikkumisen ohjauksen koordinoimisesta, kehittämisestä ja toteutuksesta 4-vuotissuunnitelman mukaisesti yhteistyössä maakunnan muiden liikkumisen ohjauksen toimijoiden kanssa. Ylläpitää V-S LIVE:ä ja liikkumisen ohjauksen verkkosivustoa. Toimii sihteerinä liikkumisen ohjauksen seudullisessa ohjausryhmässä, joka hyväksyy liikkumisen ohjauksen 4-vuotissuunnitelman. Ohjausryhmän lisäksi perustetaan ryhmä niistä seudullisista toimijoista, jotka aktiivisesti haluavat olla mukana liikkumisen ohjauksen kansalaiskampanjoissa ja muussa käytännön toiminnassa. Ryhmään toivotaan osallisuutta mm. kuntien viranhaltijoista, poliisista, liikenneturvasta ja kolmannen sektorin aktiivisista toimijoista.

5.3 Rahoitus

Toivottava perusrahoitustaso toimenpidesuunnitelman toteuttamiselle on 150 000 €/vuosi

Valtion rahoitus osuus (80 %)	120 000 €
Seudun omarahoitusosuus (20 %)	30 000 €

LÄHTEET

Ekokumppanit Oy 2011

Tamperelainen liikkumisen ohjauksen toimintamalli, luonnos lokakuu 2011. Tampere

Turun kaupunki, ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2010.

Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010. Turku.

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta 2009

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän rooli liikkumisen ohjauksessa laajentuvalla pääkaupunkiseudulla, strateginen selvitys. Helsinki

Liikenne- ja viestintäministeriö 2009

Henkilöliikennetutkimus 2010–2011 Esiselvitys

Turun kaupunki 2009

Turun kaupungin ilmasto- ja ympäristöohjelma 2009-2013

Turun kaupunki 2009

Turun kaupunki Ilmasto- ja ympäristöohjelman 2009-2013 tausta, toimeenpano ja seuranta

Varsinais-Suomen liitto 2008

Turun kaupunkiseudun henkilöliikennetutkimus 2008

Turun kaupunki, ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2007

Turun kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, luonnos marraskuu 2007. Turku.

Varsinais-Suomen liitto 2007

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikennestrategia 2030

Motiva Oy 2011

Internetsivut, Liikkumisen ohjaus 2011. Helsinki