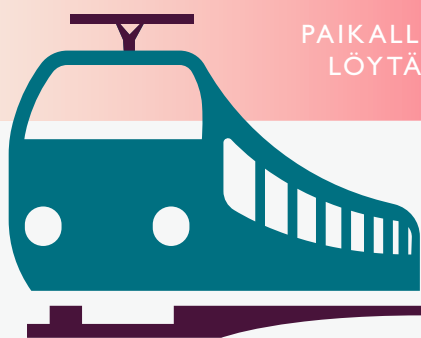
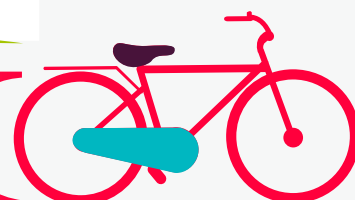


Kestävät liikkumisratkaisut luodaan paikallisesti



PAIKALLISET KOKEILUT AUTTAVAT
LÖYTÄMÄÄN UUSIA RATKAISUJA



LIKKUMISEN PÄÄSTÖJÄ TULEE
VÄHENTÄÄ VIIPYMÄTTÄ

SUJUVA ARKILIKKUMINEN LISÄÄ
ALUEIDEN HOUKUTTELEVUUTTA



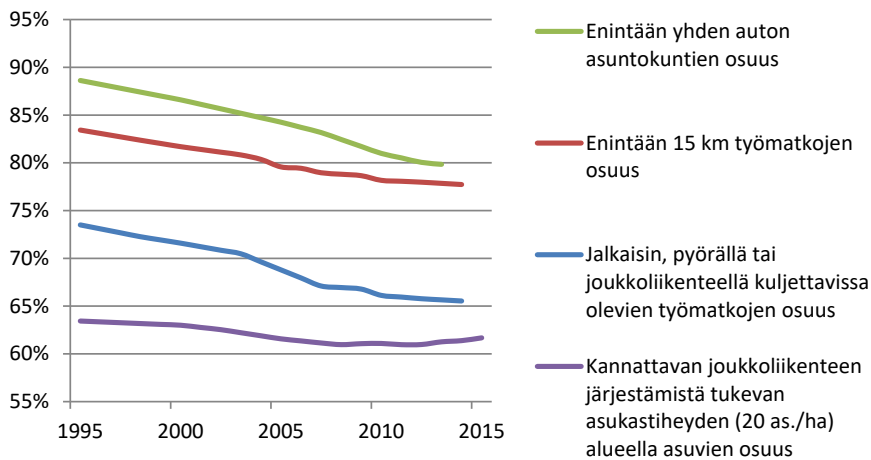
Suosituksat kasvavien kaupunkiseutujen päätöksentekijöille

- Pidä huolta yhdyskuntarakenteen eheydestä: riittävän tiivis rakenne mahdollistaa toimivan joukkoliikenteen ja vähentää parkkipaikkojen tarvetta
- Priorisoi liikkumista lihasvoimin: kevyen liikenteen väylät ja autottomat kadut houkuttamina
- Mahdollista vaihtoehdot yksityisautoilulle: yhteiskäyttöautojen pysäköinnin helpottaminen
- Suosi kestävien energiamuotojen kulkuvälineitä: enemmän sähköautoinfraa ja raideliikennettä, yhteiskäyttöä sekä liikkumista palveluna
- Lähde mukaan kokeiluihin, hyödynnä kokeilualustoja, opi muiden kokeiluista

“TAVOITE ON SELKEÄ: LIIKENTEESSÄ PITÄÄ TÄHDÄTÄ TIUKASTI KOHTI PÄÄSTÖTTÖMYYYTTÄ. VUOSISADAN PUOLIVÄLIIN MENNESSÄ KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN PITÄÄ OLLA VÄHINTÄÄN 60 % PIENEMMÄT KUIN 1990”
EU-KOMISSIION TIEDONANTO



Kaupunkiseutujen autonomistuksen, työmatkojen ja asukastiheyden kehitys 1995-2015



Kaupunkiseutu käsittää tässä kaupunkiseudun taajama-alueen ja sitä ympäröivän lievealueen, joka ulottuu pääsääntöisesti 5 km päähän taajamasta.

Nykyään liikutaan kaupungista toiseen

Aiemmin ihmiset muuttivat maalta kaupunkiin, nykyisin muutetaan pienistä kaupungeista suurempiin.

Myös työmatkaliikenne suuntautuu entistä useammin kaupungista toiseen. Oma henkilö-auto on varsinkin maaseudulla edelleen monille välttämätön liikkumisväline, mutta kaupunkituminen tarjoaa mahdollisuuksia uusien kulkutapojen

kehittämiseksi. Sujuva joukkoliikenne mahdollistaa joustavat työmatkat eri suuntiin ja edistää näin työvoiman liikkuvuutta. Kasvukeskusten julkiset kulkuyhteydet, mukaan lukien poikittaisliikenne, voivat lisätä alueiden houkuttelevuutta.

Kunnissa kokeiltu sujuvampia liikkumistapoja

Kestävät kulutus- ja käyttäytymistottumukset tarvitsevat toteutuakseen oikeanlaisen ympäristön niin kaupungeissa kuin haja-asutusalueillakin. Monilla paikkakunnilla yhdyskuntarakenne on hajautunut, jolloin kävely ja muut kevyen liikenteen vaihtoehdot sekä joukkoliikenne eivät ole houkuttelevia tai mahdollisia liikkumismuotoja. Jos toivomme asukkailta kestäviä valintoja, tarvitaan niitä tukevia paikallistason ratkaisuja.

Kokeilemalla on kunnissa jo löydetty innovatiivisia keinoja sujuvampaan liikkumiseen. Näitä ovat mm. liikkuminen palveluna -kokonaisajattelu, palveluliikenteen uusvanhat ratkaisut kuten kirjastoautot ja kauppa-autot, tarpeeseen perustuva joukkoliikenne kuten kimpakyydit ja tilausautot sekä yhteiskäyttöautot. Monilla paikkakunnilla onkin käynnissä erilaisia kokeiluja, joiden avulla on mahdollista löytää paikallisiin oloihin parhaiten sopivat ratkaisut.

Toimivat ratkaisut löytyvät paikallisista kokeiluista

Kokeilukulttuurissa laajat ja monimutkaiset kysymykset pilkkotaan konkreettisiksi kokeiluiksi, joissa onnistumisista ja epäonnistumisista otetaan oppia. Näin saadaan käytännön tietoa eri vaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Kokemukset ruohonjuuritason kokeiluista saadaan yleistymään esimerkiksi digitaalisten kokeilualustojen avulla.

Kokeilualusta tarjoaa:

- haasteita, ideoita
- uusia ratkaisuja
- rahoitusmahdollisuuksia
- tiedon jakamista ja seuranta

Valtioneuvoston kanslia:
kokeilunpaikka.fi

Totuttuja liikkumistapoja muutettava

Suomen erityishaasteina ovat pitkät etäisyydet ja harva asutus. Tieliikenteen nykyinen energiankulutus on 1,6-kertainen vuoteen 1980 verrattuna¹. Ajokilometrien lisääntyminen on siis syönyt autojen energiatehokkuuden parantumisesta koituneen hyödyn. Myös liikenteen infrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitoon tarvitaan paljon luonnonvaroja ja energiaa². Väestön nopea ikääntyminen on haaste, johon myös liikennejärjestelmän on vastattava. Liikkumisen on oltava turvallista ja sujuvaa kaiken ikäisille.

Sujuvalle liikkumiselle haasteen luo sekä asutuksen harveneminen yhtäällä että nopea väestön kasvu toisaalla. Kaikilla alueilla keskeisenä haasteena on kuitenkin totuttujen liikkumistapojen muuttaminen kestävämmiksi.

Rakennettu alue kasvaa ja yhdyskunnat hajaantuvat

Monen kaupunkiseudun väestönkasvu on maltillista. Kaupunkiseutujen rakennettu alue on 2000-luvulla kuitenkin laajentunut, pääosin kaupunkeja

ympäröiviin metsiin. Vuosina 2000–2012 rakennetuista asuin-, teollisuus- ja palvelualueista vain yhdeksän prosenttia sijoittui aiemmin rakennetuille alueille. Varsinkin keskisuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla asuinrakentaminen painottui kaupungin reuna-alueiden ennestään rakentamattomille alueille. Suomen yhdyskuntarakenne siis hajautuu entisestään.

Tiivistäminen tuo hyötyjä

Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen lisää autoistumista. Pitkäjänteinen kaupunkisuunnittelu ja kekseliäs täydennysrakentaminen puolestaan mahdollistavat tiiviimmät kaupungit, joissa liikkuminen niin jalan, pyörällä kuin julkisella liikenteellä on helppoa³.

- Alueen elinvoima kasvaa kun palvelut tukevat toisiaan
- Uinuvat keskusalueet vilkastuvat
- Asukkaiden terveys paranee etenkin liikkumisen lisääntymisen ja paranevan ilmanlaadun ansiosta.

Liikkumiseen liittyviä kokeiluja on runsaasti käynnissä eri puolilla Suomea:

- Kutsujoukkoliikennejärjestelmä: **Vippari Pietarsaaressa**
- Liikkuminen palveluna: **Kätevä Seinäjoki**
- Autojen vertaisvuokrauspalvelu: **Shareit Blox Car ja RIDEnRENT**
- Kimppataksi sovellusta hyödyntäen: **Vedia taxi**
- PaylQ mobiililippujen käyttöönotto: **Jyväskylä**
- Julkisten organisaatioiden autojen yhteiskäyttö: **lin kunta**
- Kaukoliikenteen lippuvertailu: **Perille.fi**
- Ilmastokadut: **Helsingissä ja Vantaalla**

”HIENO HOMMA, ETTÄ OLETTE LAITTANEET TÄLLÄISEN PALVELUN PYSTYYN. AUTOJEN OMISTAMINEN JA SEISOTTAMINEN PARKKIPAICOILLA ON HULLUA HOMMAA.”

(yhteiskäyttöautopalvelun käyttäjä, Tampere)

1 VTT: LIISA-laskentajärjestelmä <http://lipasto.vtt.fi/liisa/energia.htm>

2 Seppälä, J., Mäenpää, I., Koskela, S., Mattila, T., Nissinen, A., Katajajuuri, J.-M., Härmä, T., Korhonen, M.-R., Saarinen, M., & Virtanen, Y. 2011. An assessment of greenhouse gas emission and material flows caused by the Finnish economy using the ENVIMAT model. Journal of Cleaner Production, Vol. 19, 16: 1833-1841.

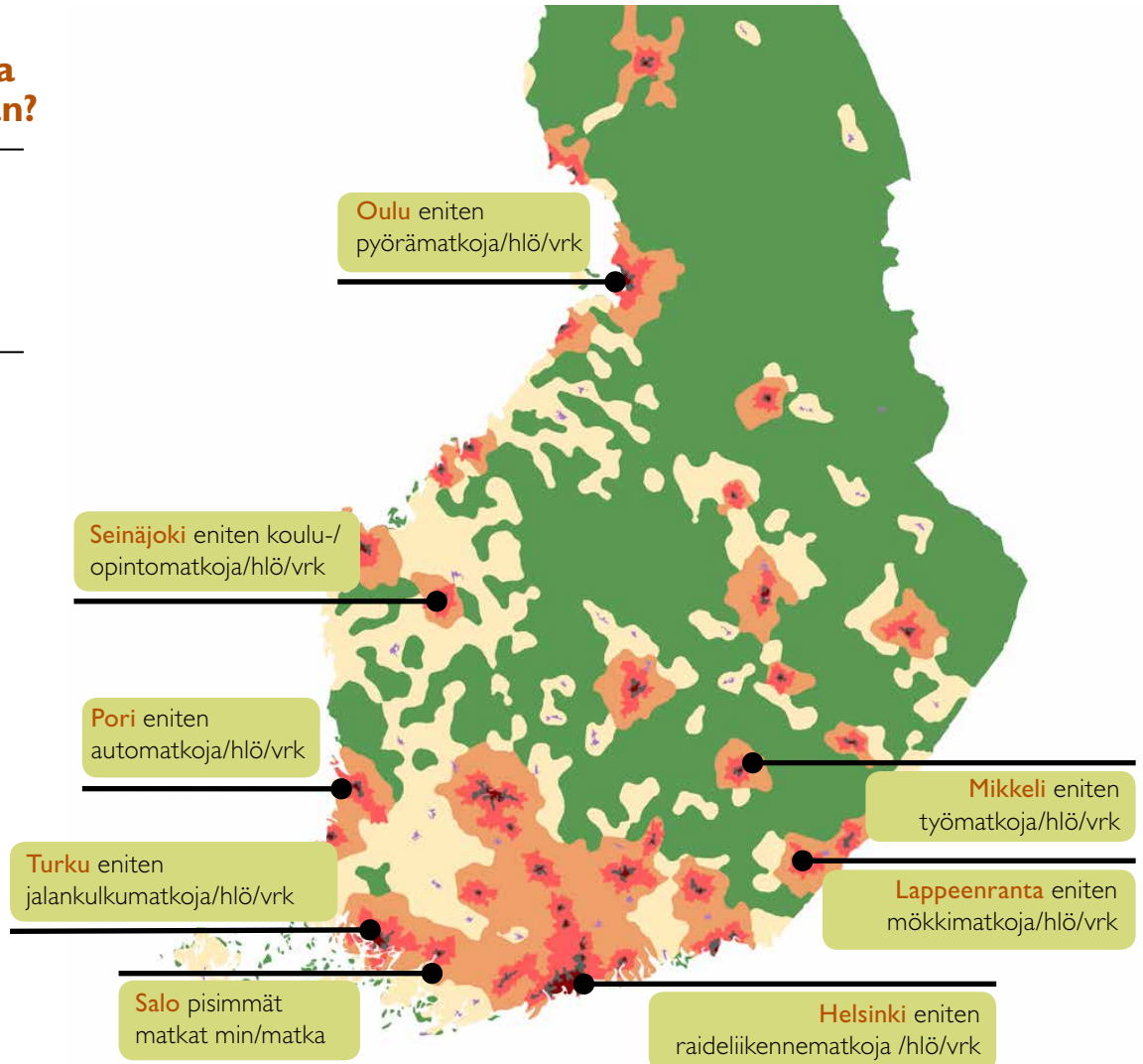
3 Ristimäki ym. 2017. Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla – Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017. <http://hdl.handle.net/10138/176782>

Miten eri puolilla Suomea liikutaan?

Tiiviissä kaupungissa liikkumismuodot ovat moninaisemmat - haja-asutusalueella ollaan yhä autoriippuvaisia.

- Sisempi kaupunkialue
- Ulompi kaupunkialue
- Kaupungin kehysalue
- Maaseudun paikalliskeskukset
- Kaupungin läheinen maaseutu
- Ydinmaaseutu
- Harvaan asuttu maaseutu

© SYKE



Kansallinen päätöksenteko

Energia- ja ilmastostrategiat ovat jo pitkään tunnistaneet liikenteen ja liikkumisen ilmastotavoitteille aiheuttamat haasteet: Seutukuntien sisäisen arkiliikenteen päästöistä 89 % (3,6 Mt) aiheutuu henkilöautoista. Paikallisessa liikkumisessa piilee siis suuri vähennyspotentiaali.

Työ- ja elinkeinoministeriö, Uusi energia- ja ilmastostrategia: tem.fi/strategia2016

60 % Henkilöliikenteen päästöistä seutukuntien sisäisestä arkiliikenteestä.

89 % Arkiliikenteen päästöistä henkilöautoista.

Lisätietoa:

- ymparisto.fi/ykr
- Elinympäristön tietopalvelu Liiteri: liiteri.ymparisto.fi/
- Liimatainen H et al. (2015) Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – Ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä. Ilmastopaneeli 2/2015.
- Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010-2011, Liikennevirasto, WSP Finland Oy