

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 2016 tavoitteeksi kävely- ja pyöräilymatkojen 30 prosentin kasvun vuoteen 2030 mennessä.



Tavoite perustuu kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan.⁸³



Pyöräilyn ja kävelyn tukeminen kestävinä liikkumismuotoina on ollut Suomessa esillä liikennesuunnittelussa ja liikennepolitiikassa sekä valtakunnallisesti että paikallisesti viimeistään 1990-luvulta asti,



mutta käytännössä pyöräilyn ja kävelyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on 2000-luvulla laskenut



ja yksityisautoilun osuus noussut.⁸⁴



⁸³ LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ 2018.

⁸⁴ LIIKENNEVIRASTO 2019, 9; LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ 2018, 2.

Liikenneviraston raportissa vuodelta 2018 todetaan: "Väestön keskittyessä suurille kaupunkiseuduille ja erityisesti kaupunkikeskustojen ytimeen odotuksena on, että liikkumismuotojen työnjako kääntyisi asteittain pois henkilöautoilusta kohti kestäviä liikkumismuotoja."



"Toistaiseksi matkasuoritteiden kehityksessä tätä suuntausta ei ole nähtävissä koko maan tasolla", raportti jatkaa.



Historiallinen tarkastelu osoittaa, että pääosin pyöräilyyn ja kävelyyn perustuva kaupunkiliikenne on mahdollinen.



Se vallitsi suomalaisissa kaupungeissa vielä reilut 50 vuotta sitten.



Paluu siihen ei kuitenkaan tule tapahtumaan itsestään, vaan koko kaupunkiympäristön ja liikennejärjestelmän tulee tukea pyöräilyä ja kävelyä,



jotta ne voivat olla varteenotettavia liikkumismuotoja.



Liikenne- ja viestintäministeriön kehittämisohjelmassa esitetään muun muassa sellaisia historiallisen analyysin näkökulmasta keskeisiä ja tärkeitä toimenpiteitä kuin tiiviin yhdyskuntarakenteen...



sekä miellyttävien, sujuvien ja saumattomien pyöräilyväylien suunnittelua ja toteuttamista.⁸⁵



Hyvin vähän huomiota kiinnitetään kuitenkin siihen, mikä oikeastaan on aiheuttanut hajanaisen yhdyskuntarakenteen...

ja tehnyt pyöräilyn reiteistä epämiellyttäviä, hankalia ja katkonaisia,



eli autoiluun

ja autoilua tukevaan suunnitteluun ja rakentamiseen sekä sen ensisijaisuuteen kaikkien suomalaisten kaupunkien liikenteessä.

Käytännössä elämme yhä monella tavoin autokaupunki-ideaalille perustetuissa liikennerakenteissa,



mutta pyöräilyä pyritään edistämään ikään kuin niistä erillisenä ilmiönä.



Mitä pitäisi tapahtua, jotta kestävien liikkumismuotojen, erityisesti pyöräilyn, osuutta todella voitaisiin lisätä?



Historiallinen kaupunkitutkimus antaa tärkeää tietoa siitä, miten nykyiseen liikennetilanteeseen on päädytty



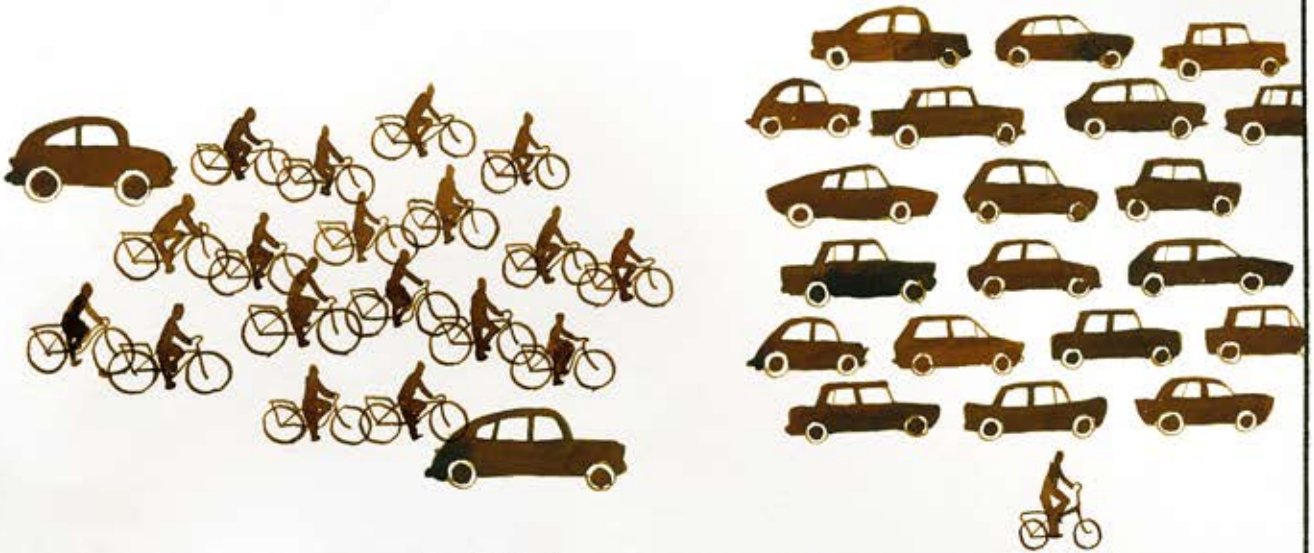
ja millaisia vaikutuksia erilaisilla suunnittelutoimilla on ollut aikaisemmin.



Tutkimus myös havainnollistaa, miten kaupunkiympäristöön ja -liikenteeseen liittyvät ratkaisut eivät ole pelkästään teknisiä, vaan vahvasti kulttuurisia ja sosiaalisia.



Kaupunkiliikenteessä tapahtui suuri ja nopea muutos 1950–1970-luvuilla.



Tämä muutos oli monelta osin liikenne- ja kaupunkisuunnittelun tulosta.



Myös nykyhetkessä olisi olennaista huomata, millaisia ihanteita kaupunkiympäristössä toteutetaan ja kenen etuja palvellaan



ja mitkä ryhmät hyötyvät tai kärsivät millaisistakin ratkaisuista.



Pyöräilyn nykyisten edistämistavoitteiden kannalta keskeisintä on tilallinen tarkastelu.



Pyöräilyn mahdollisuus tai mahdottomuus riippuu katutilan materiaalisista suhteista.

Kaupunkiliikenteen muutoksissa on kyse rakennetun ympäristön kokonaisuudesta.

