

Polijn



8/2009



ERILAINEN FERRARA -
Euroopan leppoisin pyöräilykaupunki!

LAINSÄÄDÄNNÖN KUOPPIA PYÖRÄILIJÄN TIELLÄ

Vakuutus päätös:

Suihkussa käynti ei liity työmatkapyöräilyyn

Pyöräilijän oikeusturvaa on parannettava. Myös asennemuutosta tarvitaan pyöräilyn nostamisessa tasavertaiseksi liikennemuodoksi.

Työmatkapyöräilyä markkinoidaan nykyään ekologisena ja myös työntekijän jaksamista ja hyvinvointia lisäävänä liikkumismuotona. Samalla on korostettu sen merkitystä, että työpaikoilla tulisi olla tarjolla mahdollisuus vaatteiden vaihtoon ja suihkuun sekä tietysti pyörän turvalliseen säilyttämiseen.

Valtion laitoksessa asiakaspalvelutehtävissä työskentelevä nainen loukkasi itsensä suihkussa tultuaan töihin polkupyörällä. Vamma ei ollut vakava, mutta hän haki työnantajaltaan korvauksia lääkekuluista. Valtiokonttorin päätös oli, että suihkussa käynti kuului vapaa-aikaan eikä vahinkoa siksi työntekijälle korvata. Nainen ei voinut hyväksyä päätöstä varsinkaan, kun hänen vapaa-ajan tapaturmavakuutuksen ehdoissa todetaan, ettei vakuutus korvaa työpaikalle mennessä tapahtuneita vahinkoja.

Ennakkotapauksia ei löydy

Naisen ammattiliiton lakimies totesi, että lain mukaan työssä johtuvissa olosuhteissa voi sattua työtapaturmia työpaikalla, työpaikkaan kuuluvalla alueella, työmatkalla tai työntekijän ollessa työnantajan asiolla.

Tavallisia työpaikalla tapahtuvia työtapaturmia ovat tapaturmat juuri peseytymisessä ja pukeutumisessa työpaikalla. Tähän ryhmään luetaan kaikki sellainen liikkuminen ja tekeminen työpaikalla, joka johtuu työstä. Lakimies totesi kuitenkin, ettei oikeuskäytännöstä löytynyt vastaavia tapauksia, joihin voisi vedota. Sirpa Kukkosen ja Terttu Karmavalon Työtapaturmakirjassa (2006) pidetään kuitenkin merkityksellisenä sitä, että onko peseytyminen ollut työstä johtuvaa.

Muutoshakulautakunta hylkäsi

Työntekijä valitti päätöksestä Tapaturmasioiden muutoshakulautakuntaan. Lautakunta hylkäsi valituksen. Vaikka työtapaturmalla tarkoitetaan laissa työstä johtuvista oloista työpaikalla tai työmatkalla, ei kyseinen tapaturma lautakunnan mielestä täyttänyt näitä ehtoja. Työpäivän aluksi tai lopuksi tapahtuvan peseytymisen yhteydessä sattuvat tapaturmat korvataan vain, jos suihkussa käynti on tarpeellista työn luonteen vuoksi. Vaikka työntekijä perusteli huolitellun ulkoasun merkitystä esimies- ja asiakaspalvelutehtävänsä vuoksi, lautakunta ei tätä perustelua hyväksynyt.

Varsinkin asiakaspalvelutehtävässä työntekijän oletetaan esiintyvän suihkuraikkaana, mikä ei yleensä ole mahdollista heti polkupyörällä tehdyn työmatkan jäl-

”Suihkussa käynti pyöräilyn päätteeksi on osa työmatkaa aivan samoin kuin auton pysäköinti parkkihalliin.”

keen. Suihkussa käynti on siis osa pyörällä tehtävää työmatkaa aivan samoin kuin auton pysäköinti parkkihalliin. Se ei ole vapaa-aikaa työpaikalle tultaessa eikä edes töistä kotiin palatessa. Valtiokonttorin ja lautakunnan päätös evätä korvaus ja liittää suihkussa käynti työntekijän vapaa-ajan liikuntaharastukseen ei edistä työmatkapyöräilyä eikä pyöräilyä sen valossa nähdä tasavertaisena kulkumuotona muihin liikennemuotoihin nähden.

Onko parkkihalli vapaa-aikaa?

Pyöräilijäjärjestöt ovat eri puolilla maailmaa painottaneet suihkutilojen merkitystä työmatkapyöräilyn lisäämisessä. Monet työnantajatkin ovat pyrkineet sellaisia työntekijöilleen järjestämään. Suihkussa käynti näyttäisi liittyvän pyöräilijän työmatkaan siinä missä autoilevan työntekijän pysäköintitutiinit. Jos autolla tullut satuttaa itsensä parkkihallissa, onko se hänen omaa vapaa-aikaansa?

Työntekijä on nyt valittanut päätöksensä vakuutusosastoille. Vaikka hänen oma menetyksensä on tapauksessa vähäinen, kyseessä voi olla ennakkotapaus. Entä jos yksinhuoltajaäiti menettää vastaavassa tapaturmassa työkykensä?

Ymmärtämättömyyttä pyöräilyä kohtaan

Tapaus on esimerkki siitä, kuinka kaikille yhteiskunnan tasoilla vallitsevat asenteet jarruttavat pyöräilyn muuttumista tasavertaiseksi liikennemuodoksi. Vähimmillään on kyse ymmärtämättömyydestä pyöräilyn tarpeita kohtaan, mutta pahimmillaan vastassa on väheksyntää ja suoranaista vihamielisyyttä.

Pyöräilyn markkinoinnin ohella olisi kuitenkin tarvetta tutkimukselle, joka toisi esiin pyöräilyn esteinä toimivia ajattelutapoja ja uskomuksia. Helsingin Polkupyöräilijöille tulevan palautteen perusteella ne saattavat heikentää myös pyöräilijän oikeusturvaa.

Työmatkapyöräilijöitä Helsingin Mannerheimintienellä.



Poljin Vuodesta 1997

Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Suomi Pyöräilee -hankkeen kymmenen numeroa vuosittain ilmestyvä uutislehti.

Kolmastoista vuosikerta.

Lehden 8/09 kannen kuva: Matti Salonen - Ferraran kaupungin pyöräilytunnelmaa

Päätoimittaja

Matti Hirvonen
(09) 771 2282, 040 419 4555
matti.hirvonen@poljin.fi

Toimituskunta:

Markku Lahtinen (Kangasalan kunta)
Antero Naskila (Suomi Pyöräilee)
Petri Sipilä (Helsingin Polkupyöräilijät)

Ulkoasu:

Matti Hirvonen

Toimituksen osoite ja osoitteenmuutokset:

info@poljin.fi

Pyöräilykuntien verkosto ry
Toinen linja 14
00530 Helsinki

Yhteistyössä:

Liikenne- ja viestintäministeriö
Opetusministeriö
Suomen Kuntaliitto

Painos: 850 kpl

Painopaikka: J-Paino Oy, Helsinki

ISSN 1796-6388



Oikeutta ja turvaa

Pyöräilyn nostaminen tasavertaseksi liikennemuodoksi on tavoite, jonka toteutumisen tiellä on vielä monia esteitä raivattavana. Osa niistä liittyy lainsäädännön puutteisiin ja epäselvyyksiin, jotka heikentävät pyöräilijän oikeusturvaa tai ovat esteenä turvallisen ja sujuvan liikenneympäristön kehittämiseksi.

Pyörätien käyttöpakon poistaminen ja kahdensuuntaisen pyöräiliekenteen salliminen yksisuuntaisilla kaduilla ovat esimerkkejä säädösten muutostarpeista, jotka parantavat sekä turvallisuutta että mahdollistavat sujuvammasta liikennejärjestelyt. Sama koskee ”pyörätaskujen” eli pyöräilijän ryhmittymisalueiden maalaamista valoristeyksiin autokaistojen eteen. Tämäkin vaatii pyöräsymbolin käytön laajentamista koskevan tieliikennelain pykälän tarkentamista. Kaikista edellä mainituista järjestelyistä lähes yksinomaan myönteisiä kokemuksia muista Euroopan maista.

Onneksi nämä asiat ovat olleet viime aikoina esillä eri tasoilla käydyssä liikennepoliittisessa keskustelussa ja uskoisin, että myös Suomessa ollaan pian valmiita kestäviä liikennemuotoja aidosti edistäviin ratkaisuihin. Pyöräilyn ja kävelyn merkittävä lisääminen ei ole mahdollista, jos oikeusturvassa on auton mentäviä aukkoja ja koettu turvallisuuden tunne liikenteessä heikko.

Myös vallitsevat käytännöt ja asenteet ratkaisevat paljon. Kuvaava on Iltalehdessäkin julkaistu tuore tapaus pysäköinnoinvalvoijasta, joka löi pyöräilijän kanssa 50 euroa vetoa siitä, että pyörätien eteen (alle 5 metriä) pysäköityä autoa ei ole lupa lain nojalla sakottaa. Esimerkki kieli huolestuttavalla tavalla pyöräilyä vähättelevästä asenneilmapiiristä, johon on saatava muutos. Toivottavasti se muutos on tulossa pian.

Matti Hirvonen, päätoimittaja

TÄSSÄ NUMEROSSA mm.

Pyöräilyn esteet ja pelot tärkein turvallisuushaaste	5
Ferrara - leppoisa pyöräilykaupunki 30 % kukutapaosuudella	6-7
Oikeudellisia ansoja pyöräilijän tiellä	8-9
Millainen on hyvä pyörätie?	11

Poljin 9-10/09 ilmestyy joulukuussa viikolla 52.

Lehteen tarkoitettua aineistoa on oltava toimituksessa keskiviikkona 16.12.2009 mennessä.

Pyöräilykuntien verkosto ry

Pyöräilykuntien verkosto ry on kunnallishallinnon, valtionhallinnon, tiehallinnon, järjestöjen ja muiden tahojen välinen yhteistyöverkosto.

Verkoston tehtävänä on lisätä pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen kehittämiseen liittyvää vuorovaikutusta ja tiedonvaihtoa eri tahojen välillä sekä tuottaa kevyen liikenteen edistämiseen liittyvää materiaalia.

Verkostolla on keskeinen rooli kevyen liikenteen edunvalvojana ja edistäjänä Suomessa.

Pyöräilykuntien verkosto perustettiin vuonna 1997 ja se muuttui itsenäiseksi yhdistykseksi vuonna 2005.

Verkosto on voittoa tuottamatonta palvelutoimintaa.

Pyöräilykuntien verkosto ry
Kuntatalo, Toinen linja 14
00530 Helsinki

VERKOSTOON LIITTYMINEN

Pyöräilykuntien verkoston toimintaan ovat tervetulleita kaikki pyöräilyn edistämisestä kiinnostuneet suomalaiset kunnat ja kaupungit sekä aiheesta kiinnostuneet tai sen parissa työskentelevät muut tahot.

Verkoston vuosimaksu määräytyy kunnan asukasluvun mukaisesti:

· kunnassa alle 7000 asukasta	200 EUR
· kunnassa asukkaita 7001 - 20 000	500 EUR
· kunnassa asukkaita 20 001 - 50 000	850 EUR
· kunnassa asukkaita 50 001 - 100 000	1200 EUR
· kunnassa yli 100 000 asukasta	1700 EUR

Vuosimaksu määräytyy yrityksen tai yhteisön koon mukaan seuraavasti:

· pieni yritys (alle 15 työntekijää)	200 EUR
· keskisuuri yritys (15 - 50 työntekijää)	500 EUR
· suuri yritys (yli 50 työntekijää)	850 EUR
· erittäin suuri yritys (yli 500 työntekijää)	neuvotellaan

Uusi Länsi-Turunmaan kaupunki Pyöräilykuntien verkoston jäseneksi

Pyöräilykuntien verkoston uusin jäsen Länsi-Turunmaa on todellinen saaristokaupunki, joka syntyi 1.1.2009 kun Iniö, Houtskär, Korppoo, Nauvo ja Parainen yhdistyivät. Saaria (noin 20 000) on enemmän kuin asukkaita (15 484) ja merta noin 80 prosenttia 5 500 neliökilometrin pinta-alasta.

Saariston rengastie onkin alueen suurin matkailullinen vetovoimatekijä, jossa liikkui tänäkin vuonna runsaat 22 000 kulkijaa. Pyöräilijöiden osuus oli noin 10 prosenttia.

Kun tiedetään, että pyöräturisti jättää paikkakunnalle keskimäärin enemmän rahaa kuin muut matkailijat, ei ole ihme että alueella on Länsi-Tu-

runmaan johdolla käynnistetty ”Archipedalo” -hanke, jonka tehtävänä on edistää pyörämatkailua Turun ja Ahvenanmaan saristossa.

Archipedalossa kartoitetaan ja nostetaan esille uusia pyöräilyreittejä ja mahdollisuuksia saariston halki. Hankkeen tavoitteiden mukaan pyörämatkailun palvelukokonaisuuksien kartoittaminen ja kehittäminen johtaa kasvaviin matkailutuloihin sekä palvelujen korkeampaan tasoon (esim. kyltitys, taukopaikat, sujuvuus, majoittuminen ja ruokailu).

Lisätietoja: martti.nilsson@lansiturunmaa.fi, www.saaristo.org

Pyöräilytutkijat koolle tammikuussa

Euroopan pyöräilyjärjestö (ECF) kutsuu 15.-16.1.2010 koolle ensimmäisen tapaamisen, joka liittyy vastaperustettuun pyöräilytutkijoiden verkostoon. Verkosto ja tuleva tapaaminen ovat avoimia kaikille, jotka ovat kiinnostuneita pyöräilyn tutkimuksesta ja tieteestä. Tapahtuma järjestetään Protestant Academy Bad Bollissa Saksassa.

Osallistujat tulevat sopimaan yleisiä teemoja, ongelmia ja kysymyksiä, joita tutkijoiden tulisi käsitellä työssään, julkaisuissaan ja esityksissään. Tapaamisessa perehdytään myös erikoisteemaan pyöräily, aika ja tila. Kuinka koemme ajan ja tilan arkielämässämme? Mitä oleellista tietoa me tarvitsemme tiedeyhteisöiltä pyöräilyn edistämiseen.?

Tuleeko polkupyörästä uusi statussymboli? Muuttaako se käsitksemme liikkumisesta? Ihmiset haluavat enemmän tilaa, terveyttä ja turvallisuutta liikenteessä. Aika ilman öljyä on koko ajan lähempänä. Muun muassa filosofian, teologian, tekniikan, liikennesuunnittelun ja kulttuuriin tieteenalat pohtivat mikä rooli polkupyörällä voi kaikessa tässä olla.

Yksi ECF:n tavoitteista on osoittaa mielenkiintoisia aiheita ja puhujia tuleviin Velo-City konferensseihin.

Lisätietoja ”Scientists for Cycling” verkostosta: http://ecf.com/3686_1

Tammikuun tilaisuuden ohjelma: <http://www.ev-akademie-boll.de/tagungen/details/502310.pdf>

Norjan Kristiansandissa vaihdettiin työmatkoilla ratista satulaan

Kristiansand on Norjan viidenneksi suurin kaupunki 80 000 asukkaallaan. Tuttu ongelma eli kuinka saada työmatkaajat vähentämään autoilua, johti onnistuneeseen kampanjaan.

Kestävä kulkutapamuutos on myös alueellisen maankäyttö- ja liikenneprojektin strateginen tavoite. ”Minä ajan vihreästi” -kampanja on osa tuota strategiaa ja kokeilu saada päivittäiset työmatka-autoilijat suosimaan pyöräilyä, kävelyä ja linja-autoa.

Neljä viidestä valitsi pyöräilyn

Kampanjaan valittiin 12 kaupungin suurinta yritystä ja tarjottiin työntekijöille kahdenlaista porkkanaa. Vaihtoehdot olivat ilmainen bussilippu kuukaudeksi tai 120 euron arvosta pyöräilyvarusteita. Kampanjaan osallistui noin 400 henkilöä, joista neljä viidesosaa valitsi pyöräilyn. Työmatkan pituus osallistujilla oli keskimäärin 10 kilometriä.

Suosituin peruste pyöräilyn valinnalle oli, että se on kaikkein kätevin vaihtoehto liikkumiseen. Bussi koettiin liian harvoin kulkuvaksi, aikaa vieväksi ja yleisesti ottaen liian kalliiksi. Samat viestit tulivat niiltäkin, jotka valitsivat kampanjassa bussin. Bussin käyttäjät olivat lisäksi tyytymättömiä pysäkkien sijoitteluun ja reittien linjaukseen.

Sekäkäyttäjät

Kampanjaan osallistuvassa ryhmässä oli paljon sellaisia henkilöitä, jotka käyttivät useita eri kulkutapoja työmatkaansa. Monet autoilivat jonain päivinä, pyöräilivät ja kävelivät toisina ja joskus hyppäsivät bussiin tai kaverin kyytiin. Myös kampanjan aikana noin puolet osal-

listujista käyttivät vähintään kerran viikossa muita kulkutapoja kuin kampanjassa valitsemaansa.

Kampanjan aikana tehdyt kyselyt osoittivat myös, että niin sanotut sekäkäyttäjät ovat kaikkein halukkaimpia muuttamaan kulkutapojaan. Normaalisti kolmesta viiteen päivään viikossa autoilevista peräti 80 prosenttia halusi siirtyä pyöräilyyn. Tosin niistäkin, jotka autoilivat töihin joka päivä, halusi 45 prosenttia pyöräillä. Vain neljäsosa osallistujista ilmoitti, että kampanja ei tarjoa tarpeeksi kannustetta muuttaa liikkumistapojaan.

Suurin muutos oli ryhmässä, jotka valitsivat pyöräilyn bussilla kulkemisen sijaan. Pyöräilyn kannustepaketin valinneet kertoivat motiiveistaan, että pyöräily on helppoa, pyörätiet ovat kunnossa ja että he haluavat parantaa fyysistä kuntoaan.

Suurin osa jatkaa pyöräilyä

Ehkä merkittävin ja lupaavin tulos oli, että peräti 60 prosenttia pyöräilykannusteen valinneista ilmoitti, että he aikovat jatkaa työmatkapyöräilyä myös kampanjan jälkeen.

Järjestäjät ovatkin sitä mieltä, että kampanjalla oli hyvä ja kestävä vaikutus kulkutapojen muutokseen. Osallistujat suhtautuivat erittäin positiivisesti kampanjaan ja kaikki olivat sitä mieltä, että se pitäisi uusia. Alustavat arviot kampanjan kuluista verrattuna positiivisiin terveysvaikutuksiin ja päästövähennyksiin osoittavat, että kampanjasta oli selkeää nettohyötyä.

Lähde: Nordic - Road and Transport Research 2/2009, Arvid Strand, www.nordicroads.com

ECF: Pyöräilyn pelkojen ja esteiden raivaaminen tärkein turvallisuushaaste

ECF:N LINJAUKSIA EU:N TIETURVALLISUUDEN TOIMINTA-SUUNNITELMAAN 2011-2020:

Liikkuminen on kaikkien kansalaisten perusoikeus. Turvattomat liikenneolot ja turvattomuuden tunne rajoittavat ihmisten liikkumista ja heidän liikkumisvalintojaan. Tämä pätee erityisesti ”suojattomiin” liikkujiin kuten kävelijöihin ja pyöräilijöihin sekä haavoittuvimpiin ryhmiin kuten lapsiin ja vanhuksiin.

Esimerkiksi monet lapset haluaisivat todella mielellään pyöräillä itsenäisesti kouluun ja harrastusten pariin, mutta vanhemmat kokevat sen usein liian vaaralliseksi. Sen sijaa vanhemmat tarjoavat lapsilleen autokyydin ja siten lisäävät yksityistä motorisoitua liikennettä, päästöjä, liikunnallisesti passiivista elämäntapaa sekä turvattomia liikenneoloja.

Enemmän pyöräilyä – vähemmän onnettomuuksia

Nämä pelot ja asenteet täytyy saada muuttumaan. On olemassa vankat todisteet sille, että pyöräilijöiden määrä lisää pyöräilyn turvallisuutta. Tätä kutsutaan ”Turvallisuus numeroissa” -periaatteeksi. Maat, joissa pyöräilyn kulkutapaosuus on suuri, kuten Hollanti ja Tanska, ovat turvallisempia pyöräilijöille kuin maat, joissa pyöräilylää vähän, kuten Portugalissa ja Espanjassa.

Onnettomuustilastot kertovat:

- kuolemaan johtaneet pyöräilyonnettomuudet EU:ssa ovat vähenivät 35 prosenttia 1997 – 2006 (kaikki liikennemuodot 26 %)
- pyöräilyonnettomuudet olivat 6,4 prosenttia kaikista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista EU:ssa vuonna 2006

Tutkimukset osoittavat, että pyöräilyn kaksinkertaistaminen johtaisi pyöräilyn riskien vähenemiseen noin kolmanneksella.

- Lontoossa pyöräilyn määrä on lisääntynyt 91 prosenttia vuodesta 2000 ja pyöräilyonnettomuudet 33 % vuosien 1994-98 jälkeen. Tämä tarkoittaa, että pyöräileminen Lontoossa on 2,9 kertaa turvallisempaa kuin aikaisemmin.
- Hollannissa on nähty 45 prosentin kasvu pyöräilyssä vuosina 1980-2005 ja samana aikana kuolemaan johtaneet pyöräilyonnettomuudet ovat vähentyneet 58 prosenttia

Mahdollisia syitä Turvallisuus numeroina -periaatteen toteutumiseen ovat:

- Autoilijat kasvavat tietoisemmiksi pyöräilijöistä ja pystyvät paremmin ennakoimaan pyöräilijöiden käyttäytymistä
- Autoilijat ovat todennäköisemmin itsekkin pyöräilijöitä ja pystyvät todennäköisemmin ymmärtämään miten heidän ajotapansa vaikuttaa muihin tien käyttäjiin
- Pyöräilijöiden kasvava määrä johtaa suurempaan poliittiseen tahtoon parantaa pyöräilyn olosuhteita

”Käynnistä aivot, sammuta moottori”

Tämä tarkoittaa sitä, että me voimme edistää pyöräilyä huolestumatta siitä että se aiheuttaa enemmän onnettomuuksia. On selvää, että ”enemmän” ja ”turvallisemmin” ovat täysin yhteneväisiä tavoitteita pyöräilyssä. Varsinainen haaste on siis vähentää ja poistaa pelkoja, jotka estävät ihmisiä pyöräilemästä. Tarvitsemekin lisää positiivista viestintää pyöräilyn lisäämiseksi, kuten Saksan liikenneministeriön rahoittama ”Käynnistä aivot, sammuta moottori” -kampanja.



Amsterdamin iltapäiväliikennettä helmikuussa 2009. Hollanti on Euroopan toiseksi turvallisin pyöräilymaa Tanskan jälkeen.

Hyvät ja vertailukelpoiset tilastot ovat perusta kunnollisille mittareille liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrän yhdistäminen kuljetun matkan pituuteen palvelee parhaiten tätä tarkoitusta. Se mittaa onnettomuuksien tiheyttä kuljettua matkaa kohti ja mahdollistaa vertailun eri kulkutapojen välillä.

Hyvän tilastoinnin lisäksi tarvitaan riippumatonta tutkimusta pyöräilyonnettomuuksien syistä kuten kuolleista kulmista, liian korkeista nopeuksista jne.

Viranomaisten ja EU:n tärkeä rooli

Viranomaisten pitää ottaa vastuuta toiminnasta kaikilla tasoilla sisältäen liikennesuunnittelun, pyöräilyn infrastruktuurin, liikennesääntöjen toimeenpanon (esim. nopeuksien alentaminen!), kasvatuksen ja koulutuksen, tietoisuutta lisäävät kampanjat sekä tekniset ratkaisut ja standardit.

EU:n pitäisi ottaa aktiivinen rooli seuraavissa asioissa:

- Tilastojen kerääminen ja tutkimuksen rahoittaminen: tarvitaan vertailukelpoista tietoa EU:n tasolla pyöräilyn tapaturmista ja kunnollista tutkimusta niiden syistä
- Kasvatuksen ja tietoisuutta lisäävien kampanjoiden rahoittaminen: kohderyhmänä pyöräilijät, autoilijat sekä kuorma- ja rekka-auton kuljettajat
- Teknisten standardien asettaminen: polkupyörän valotuoitteet, autojen turvapuskurit ja tuulilasin turvatyyny, älykäs nopeusohjaus (ISA), raskaiden ajoneuvojen suunnittelu ja varustelu
- Parhaiden käytäntöjen levittäminen Tieturvallisuuden periaatteissa ja liikennepoliitikassa: sisältäen pyöräily-ystävällisen kaupunki- ja infrasuunnittelun. Esim. Ruotsin ”Vision Zero” ja Hollannin ”Sustainable Safety.”
- Eri puolilla jo käytössä olevien liikennesääntöjen ja lainsäädännön toimeenpano EU:ssa: esim. kahdensuuntainen pyöräily yksisuuntaisilla kaduilla, joka säädettiin Belgiassa pakolliseksi. Helppo toteuttaa ja erittäin käytännöllinen ratkaisu lisäämään liikenneturvallisuutta. Parantaa huomattavasti pyöräilijöiden ja motorisoidun liikenteen keskinäistä näkyvyyttä.

Lähteet ja lisätietoja: www.ecf.com/3743_1

Ferrara - erilainen pyöräilykaupunki

🚲 Leppoisa ja rauhallinen pyöräilykulttuuri on tehnyt pyöräilystä Ferrarassa kaiken kansan kulkutavan.

Innokkaissa pyöräilijöissä on paljon meitä, jotka ihailemme pyörätieratkaisuja, joissa pyöräily on selvästi erotettu niin autoilijoista kuin jalankulkijoistakin. Kööpenhamina ja Amsterdam ovat tämän periaatteen tunnettuja esimerkkikaupunkeja. Pyöräilyn merkittävä kulkumuoto-osuus näissä kaupungeissa on usein yhdistetty tähän pyöräilyn ja jalankulun selvästi erottelevaan liikennejärjestelyperiaatteen.

Euroopan huippua

Tämän vuoksi vierailu Ferrarassa on mielenkiintoinen ja vähän hämmentäväkin kokemus. Siellä kun kaikki on toisin. Ferrarassa pyöräilyn kulkumuoto-osuus, 31 prosenttia, on eurooppalaista huipputasoa, mutta sen keskustan kaduilla pyöräilijät ja jalankulkijat kulkevat toinen toistensa lo-

massa ja ainakin päällisin puolin katsottuna ihan sovussa.

Kaiken kansan kulkutapa

Asukkaita Ferrarassa on 134 000. Se sijaitsee Pohjois-Italiassa Po-joen laaksossa. Maasto on tasaista, joten pyöräily on fyysisesti helppoa. Väestö on tilastojen mukaan hieman iäkkäämpää kuin Italiassa keskimäärin, mutta tämäkään ei ole pyöräilyn suosiota vähentänyt. Katukuvassa näkeekin paljon iäkkäämpiä ”mammoja ja pappoja” pyöräilemässä kiireettömään tahtiinsa samalla vaikka kauppojen ikkunoita katsellen tai jopa sanomalehteä lukien.

Pyöräily on todellakin kaiken kansan kulkutapa, mutta yhteistä kaikille on leppoisaa ja rauhallista pyöräilytapaa. Vanhemmat uskaltavat myös lastensa kanssa mukaan keskustan pyöräilijöiden joukkoon. Pienimät ovat mukana ohjaustankoon kiinnityksissä istuimissa ja vähän isommat omilla lastenpyörillään – apupyörillä tai ilman. Ero

esimerkiksi Tukholman keskustan nuoriin sporttisiin miehiin painottuvaan pyöräilyyn on melkoinen.

Pyöräilyn suosio Ferrarassa ei perustu niinkään erityisiin liikennepoliittisiin ohjelmiin tai tavoitteisiin, se yksinkertaisesti vaan on kaupungin tärkeä ja perinteinen liikkumismuoto. Pyöräily tuntuu olevan itsestäänselvyys, josta ei tehdä edes suurta numeroa. Keskusaukion pikkutavaroiden myyntikojuista on turha yrittää löytää mitään pyöräilyyn liittyvää ostettavaa matkamustoksi – mukeja, t-paitoja tai sen sellaista. Postikorteissa näkyi sentään pyöräilijöitäkin.

Pyöräilyä suosivista kaupunkisuunnittelun ratkaisuista merkittävin on historialliseen kaupunkikeskustaan 60- ja 70-luvuilla muodostettu laaja jalankulkualue, jossa myös pyöräily on sallittua. Vaikka sen muodostamisen lähtökohtana on ollutkin kaupungin historiallisen ja arkkitehtuurisen perinnön säilyttäminen, suosii ratkaisu sa-



malla myös pyöräilyä.

Pysäköintimahdollisuudet keskustassa ovat rajallisia, mikä lisää pyöräilyn kätevyttä autoon nähden. Vasta myöhemmin, 90-luvulta alkaen, on pyöräilyä alettu edistämään myös erilaisilla kehittämissuunnitelmissa. Nykyisellään Ferrarassa on jopa erityinen pyöräilytoimistokin.

Pyörätiekehä säteineen

Historiallista kaupunkia ympäröi yhdeksän kilometrin pituinen keskiaikainen puolustusvalli, jonka sekä päällä että ulkopuolella kiertää keskustaa lähes yhtenäinen pyörätiekehä. Vallin pyörätiekehältä on suunniteltu asuntoalueille seitsemän säteittäistä pyörätietä, joista kaikkia ei ole kuitenkaan vielä toteutettu. Omakohtaista kokemusta itselläni on vain yhdestä niistä, joka oli joko vasta hiljattain rakennettu tai uusittu. Pyöräily oli yksisuuntaista kadun kummallakin puolella ja suuremmaksi osin samassa tilassa jalankulun kanssa.

Suomalaisesta näkövinkkelistä katsottuna standardi ei ollut mitenkään loistelas, mutta kuitenkin kelvollinen. Vallin sisäpuolella eli kaupungin keskustassa ei varsinaisia pyöräteitä ole kuin joidenkin pääkatujen varsilla, mutta vähäliikenteisiä ja täysin autoliikenteeltä rauhoitettuja katuja sitäkin enemmän. Pyöräily hidaskaduilla ja muilla rajoitetun autoliikenteen kaduilla onkin järjestely, jonka käyttöä suomalaisten kaupunkien keskustoissa kannattaisi lisätä.

Ferrarin pyöräilykulttuurista oppia

Pyöräilyn suosiota Ferrarassa ilmeisesti selittää se, että pyöräilyä suosiva kävelykeskusta muodostettiin jo ennen autoilun suurimpia kasvuvuosia eikä pyöräilyn perinne ole päässyt missään vaiheessa katoamaan. Kun autoilu pääsee kerran valtaamaan katutilan ja pyöräily menettää asemansa kaiken kansan liikkumismuotona, ei pyöräilyperinteen palauttaminen tapahdukaan enää hetkessä.

Tämä ei kuitenkaan estä meitäkin tavoittelemasta Ferraralla kaltaista pyöräilykulttuuria. Tällöin tulee myös miettiä, minkälaisia kaupunkikeskustojemme pyöräilyolosuhteiden tulisi olla, jotta ne olisivat valmiita vastaanottamaan pyöräilyn kehittymisen kaiken kansan kulkutavaksi. Millaisissa olosuhteissa nykyiset opiskelijat ja nuoret aikuiset jatkaisivat ferraralaisten tavoin pyöräilyään myös keski-ikäisinä sekä vielä edelleen ”mamminoina ja pappoina?”

Lähde: www.energie-cites.eu/db/ferrara_123_en.pdf



Oikeudellisia ansoja pyöräilijän tiellä

🚲 Suomessa pyöräilijät valittavat siitä, että pyörätiet loppuvat kesken ja että liikenteessä on jatkuvasti paikkoja, joissa on mahdotonta tietää miten niissä pitäisi ajaa.

Liikennejärjestelmän epäloogisuus ja monitulkintaisuus ovat pyöräilijän kannalta paljon pahempia ongelmia kuin on haluttu tai osattu nähdä.

Epäselvät järjestelyt aiheuttavat vaaratilanteita, mutta myös ongelmia pyöräilijän

oikeusturvan kannalta. Epäselvissä oloissa tapahtunutta onnettomuutta saatetaan puida oikeusistuimissa vuosikausia, eivätkä tuomiot silloinkaan ole välttämättä yksiselitteisiä tai edes oikeudenmukaisia. Useimmiten ratkaisut tehdään tapahtumapaikalla, jolloin oikeuden toteutumisella on vielä heikommat edellytykset.

Epäselvän lainsäädännön uhrit

Helsingin Kluuvikadulla tapahtui syksyllä 2008 traaginen ja harvinainen onnetto-

muus, jossa jalankulkija kuoli pyöräilijän törmättyä häneen. Kävelykadulla sattunut turma ilmentää monella tavoin pyöräilijän ongelmallista asemaa suomalaisessa liikennejärjestelmässä. Niin jalankulkija kuin pyöräilijäkin voidaan nähdä epäselvän lainsäädännön ja sen kanssa epäsuhtaisen liikennesuunnittelun uhrina.

Jo onnettomuuden uutisointi ja sitä seurannut keskustelu ilmensivät pyöräilyä kohtaan vallitsevia negatiivisia asenteita. Samaa henkeä myötäili myöhemmin syyttäjän teksti rangaistusvaatimuksineen. Poliisin tiedotteen mukaan jalankulkija jäi pyörän alle jalkakäytävällä, minkä jälkeen keskustelupalstojen lynkkausmieliala olikin odotettavissa. Kävelykadulla pyöräily on lain mukaan sallittua, mutta poliisi ei oikaissut harhaanjohtavaa tiedotettaan.

Pyörätien jatke vai ei?

Kun analysoidaan työmatkallaan olleen pyöräilijän kulkureittiä, nähdään kuinka keskenteikoista on niin lainsäädäntö kuin liikennesuunnittelukin pyöräilijän kannalta. Pyöräilijä oli kääntynyt Etelä-Espladin pyörätieltä pyörätienverkon osana toimivalle Kluuvikadulle, kuten sadat pyöräilijät päivittäin tekevät. Kävelykadulle kääntyessään hän joutuu ylittämään ensin Espan puistokäytävän, sitten Pohjois-Espladin suojatien ja sen jälkeen vielä viereisen jalkakäytävän. Kävelykadulla saa pyöräillä korkeintaan 20 kilometrin tuntivauhtia, mutta yksiselitteistä vastausta ei tunnu olevan siihen, oliko pyöräily sallittua kävelykadun ja pyörätien välissä.

Ennen Kluuvikatua pyöräilijä joutui ylittämään suojatien. Lain mukaan pyöräilijä saa ajaa suojatiellä vain, jos se on pyörätien jatke.

Pyörätieverkon pitäisi olla sujuva

Nyt eläkkeellä oleva liikenneinsinööri Antero Naskila on keskustelussa todennut, että Helsingin suunnittelussa suojatiet on määritelty pyörätien jatkeiksi aina, kun ne liittyvät pyörätiehen. Olisikin luontevaa, että pyörätieverkossa voi edetä ajamalla, ilman että joutuu välillä taluttamaan pyöräänsä. Suunnittelijoiden tarkoituksella ei välttämättä ole merkitystä oikeudessa, ja Kluuvikadun tapauksessa sekä poliisi että syyttäjät ovat olleet sitä mieltä, että pyöräilijä ei olisi saanut ylittää Esplanadin suojatietä ajamalla. Helsingissä pyöräilijät on siis suunnittelun keinoin ohjattu monissa paikoissa suoja-





Kävelykatuisuuden ratkaisut Helsingin Kalevankadulla eivät palvele pyöräilyä.

teille, joiden oikeudellinen status pyörätien jatkeena on tulkinnanvarainen. Kluuvikadun tapauksessa suojatien ylittämistavalla ei kuitenkaan pitäisi olla merkitystä, koska törmäys ei tapahtunut suojatiellä

Kluuvikatu on merkitty pääkaupunkiseudun ulkoilukarttaan osaksi Helsingin pyörätieverkkoa, joten viereisen suojatien voisi hyvin katsoa liittyvän pyörätieverkkoon. Se yhdistää Kluuvikadun Esplanadin pyörätiehen. Viereinen Mikonkatu puolestaan oli merkitty pyöräilyn pääväyläksi jo silloin, kun se ennen raitiotiekiskoja tuloa oli puhtaasti kävelykatu.

Syyte jalkakäytävällä ajosta

Pyöräilijää syytetään myös jalkakäytävällä ajosta. Jos hän hetkellisesti jalkakäytävällä olikin, hän ylitti sen, mutta ei suinkaan ajanut sitä pitkin. Ajoneuvolla saa ylittää jalkakäytävän, ja niinhän on tehtävä silloin kun kääntyy vaikkapa tieltä pihaan. Esplanadin keskellä oleva puistoalue on sekin jalankulkualuetta, mutta voiko sen ylittää pyörällä siinä missä muun jalkakäytävän? Onnettomuus olisi voinut sattua sielläkin.

Tulkinnanvaraista on myös se, missä kävelykatu alkaa. Alkaako se heti suojatien jälkeen, Pohjois-Esplanadin vieressä kulkevan jalkakäytävän jälkeen vai kävelykatua osoittavan liikennemerkkin jälkeen? Merkin sijoitteluunhan on todennäköisesti vaikuttanut ensisijaisesti sellaisen paikan löytäminen, missä se ei häiritse liikkumista ja on silti hyvin näkyvässä.

Puuttuva liikennemerkki

Miten pyöräilijän oikeudellista asemaa olisi muuttanut se, että hän olisikin ajanut Aleksanterinkadun suunnasta? Kluuvikadun Aleksin puoleisessa päässä ei nimittäin ollut ainakaan onnettomuuden sattuessa lainkaan kävelykadun merkkiä. Näin koko katu olisi voitu tulkita jalkakäytäväksi. Miksi merkki sitten puuttui? Sitä ei ilmeisesti ole katsottu tarpeelliseksi käyttää, koska Aleksilta ei voi kääntyä Kluuvikadulle autolla. Merkkiä ei siis ole pidetty pyöräilijöille tai jalankulkijoille tarpeellisenä. Kuitenkin juuri onnettomuustilanteessa on juridisesti suuri merkitys sillä, ajaako pyöräilijä luvallisella alueella.

Kävelykadulla pyöräilijän tulee varautua

antamaan tilaa jalankulkijoille. Oikeuden tehtävä on arvioida minkä asteiseen varoattomuuteen pyöräilijä on mahdollisesti syyllistynyt. Huolimattomuus on kuitenkin eri asia kuin tahallinen riskinotto, ajaminen kielletyllä alueella tai ajaminen ylinopeutta.

Liikkumisen säännöt selkeiksi

Jos huono onni on matkassa, pienikin tönäisy voi olla kohtalokas. Siksi pyöräilyn ja jalankulun ohjaaminen samoille väylille ei ole hyvä ratkaisu sen enempiä pyöräilijöiden kuin jalankulkijoiden kannalta.

On ensiarvoisen tärkeää, että niin lain-säädäntö kuin liikenneympäristökin tulee saattaa sellaiseksi, että väistämivelvollisuudet ja muutkin liikkumisen säännöt ovat selkeitä ja yksiselitteisiä. On väärin, jos niitä selvitetään vasta oikeussaleissa sen jälkeen, kun joku on menettänyt henkensä tai terveytensä.

Kluuvikadun onnettomuutta käsitellään oikeudessa joulukuussa 2009.

SULKA II -hanke jatkaa kuntien ulkoilumahdollisuuksien edistämistä

Teksti j: Eveliina Nygren

🚲 Suomen Latu käynnisti syyskuun alussa valtakunnallisen Suomen ulkoilumahdollisuuksien katselmus -hankkeen, jossa selvitetään kuntien ulkoilumahdollisuuksien muutosta, nykytilaa ja tulevaisuuden ennusteita.

Samalla ulkoilumahdollisuuksia tarkastellaan kuntalaisten tarpeiden näkökulmasta ja luodaan malleja niiden kehittämiseksi myös tulevaisuudessa.

Sosiaali- ja terveysministeriön mukaan liian vähäinen liikunta aiheuttaa Suomessa 300–400 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset ja esimerkiksi WHO:n mukaan jopa 90 prosenttia tyyppin 2 diabeteksestä olisi ehkäistävissä riittävällä fyysisellä aktiivisuudella ja terveellisellä ravinnolla. Kuitenkin vain noin kolmasosa väestöstämme liikkuu terveytensä kannalta riittävästi. Yksilön vastuun rinnalla kunnalla on sekä lainsäädännöllinen että kasvava taloudellinen vastuu kuntalaisten terveyden edistämisestä, mutta mikä saa ihmiset liikkumaan?

Kevyen liikenteen väylät merkittävänä liikkumisympäristöinä

Yksilöllisten mieltymysten ja valintojen rinnalla ihmisen liikkumiseen vaikuttavat merkittävästi erilaiset elinympäristöön ja olosuhteisiin linkittyvät tekijät. Suomalaiset liikkuvat uimahallien ohella eniten kevyen liikenteen väylillä, ulkoilureiteillä ja maanteilla. Turvallisuuden tunne, ulkoilupaikan saavutettavuus, viihtyvyys, esteettömyys ja luontoympäristön läheisyys korostuvat tarkasteltaessa ulkoilupaikan valintaan vaikuttavia tekijöitä. Väestön vanhetessa ja fyysisten valmiuksien heikentyessä nämä laatutekijät korostuvat entisestään.

Pyöräily ja kävely ovat tärkeimpiä kevyen liikenteen väylillä, ulkoilureiteillä ja maanteilla harrastettavista ulkoilumuodoista. Kevyen liikenteen väylät vastaavat usein myös moniin ulkoiluolosuhteiden käytön kynnystä madaltaviin laatutarpeisiin: ne ovat saavutettavia, asukas tuntee olonsa turvalliseksi valaistuksen ansiosta, luontoympäristö on usein lähellä ja myös esteettömyyden vaatimuksista osa toteutuu. Näiden tarpeiden toteutumista ulkoilupaikoilla ja kevyen liikenteen väylillä lähdetään tarkastelemaan myös Sulka II -hankkeessa. Kysymys kuuluu, kohtaavatko kysyntä ja



Hyvät ja selkeät opasteet ovat oleellinen osa ulkoilureitin peruspalvelua. Kuva Tanskasta.

tarjonta. Millainen on kuntien ulkoiluolosuhteiden nykytila?

Selvitys 15 kunnan olosuhteista

Vuosille 2009–2011 sijoittuva Sulka II -hanke selvittää ulkoiluolosuhteiden tilaa 15 suomalaisessa kunnassa. Hankkeessa kunnan käyttöön tuotetaan selvitys kunnan ulkoilumahdollisuuksien nykytilasta ja tulevaisuuden ennusteista. Samalla hanke toimii seurantatutkimuksena vuosina 1998–2000 yli 400 kunnassa toteutetulle Sulka I -hankkeelle. Sen tulosten perusteella ulkoilupajakoja ja -palveluja on kunnissa kaiken kaikkiaan paljon, mutta määrästä huolimatta valikoima on paikoin yksipuolinen erityyppisten käyttäjien näkökulmasta ja ulkoilupajakojen tiedottaminen ja markkinointi sekä kunnossapito ovat monin paikoin puutteellisia. Myös laatutekijät: turvallisuus, saavutettavuus, viihtyvyys, esteettömyys ja luontoympäristön läheisyys, vaihtelevat melkoisesti.

Sulka II -hankkeessa tehtävän selvityksen avulla luodaan kuntakohtaisesti pohja pitkän tähtäimen ulkoilun kehittämissuunnitelmalle, jossa kunnan toivotaan pohtivan toimenpiteitä olosuhteiden laatutekijöiden kehittämiseksi ja markkinoinnin, tiedottamisen ja kunnossapidon edistämiseksi. Hankkeen toimintamallin testaamiseksi toteutetaan alkukevään 2010 aikana kunta-

pilotit kahdessa hankekunnassa. Pyöräilykuntien verkosto on myös vahvasti mukana hankkeessa.

Hyvät mallit avoimeen tietopankkiin

Viidestätoista hankekunnasta halutaan kerätä malleja myös muiden Suomen kuntien käyttöön muun muassa pyöräilyolosuhteiden edistämiseksi. Sulka II -hanke kokoaa yhteen kuntien ulkoiluolosuhteiden kehittämiseen ja ulkoiluolosuhteista vastaavien hallintokuntien väliseen yhteistyöhön liittyvät hyvät käytännöt. Tulosten perusteella luodaan avoin tietopankki, joka tukee ulkoilumahdollisuuksien nykytilan ja tulevaisuuden arviointia sekä kehittämistä.

Kaikille kunnille suunnatun valtakunnallisen tietopankin avulla hankkeen tuloksia, hankkeessa syntyneitä ulkoiluolosuhteiden edistämisen malleja ja hyviä käytäntöjä halutaan levittää myös muihin Suomen kuntiin. Tietopankkia kehitetäänkin käsi kädessä hankkeen kanssa ja se on tarkoitus julkaista hankkeen päätteeksi järjestettävässä valtakunnallisessa Ulkoilun tulevaisuus -seminaarissa, johon kaikki ulkoilun nykytilasta ja tulevaisuudesta kiinnostuneet tahot ovat tervetulleita.

Lisätietoja:

Suomen Latu ry / Eveliina Nygren
eveliina.nygren@suomenlatu.fi

Matkalla kohti parempaa pyörätietä

Valintaan pyöräilyn ja muiden kulkutapojen välillä vaikuttavat monet tekijät, kuten ympäristö, hyvinvointi ja liikunta. Väyliä ylläpidolla on erityisen suuri merkitys ja sen vain korostuu talvisin.

Pyöräliikenteen edistämiseksi on tärkeää nostaa pyöräilyn kilpailukykyä kulkumuotona parantamalla reittien kulkukelpoisuutta ja lyhentämällä pyöräilijöiden matka-aikaa.

Ruotsissa VTI on toteuttanut useita tutkimuksia pyöräteiden rakentamisen ja ylläpidon laadusta. Niissä selvitettiin muun muassa rakentamisharjojen ja ylläpidon rutiinien vaikutusta siihen, miten pyöräilijät kokevat tilanteen pyöräteillä.

Pyöräteiden laatuvaatimukset

Kun pyörätie rakennetaan, kunnat noudattavat useimmiten tiehallinnon laatuvaatimuksia, mutta kunnostukseen ja ylläpitoon sovelletaan omia suuntaviivoja. Pyöräteiden vakuutettiin olevan korkealla kunnossapidon prioriteeteissa kaikissa 13 tutkimuskunnassa, mutta käytännössä budjetti monesti sanelee ylläpidon laatutason. Pyöräteiden puutteita ja epätasaisuuksia kyllä inventoitiin lähes kaikissa kunnissa, mutta usein vain katsomalla auton ikkunasta tai yleisöpalautteen kautta.

VTI kehittää parhaillaan menetelmää pyöräteiden pinnan tasaisuuden mittaamiseen. jotta kunnossapitotarpeen arvoitusta saadaan kehitettyä ja laatutasoa nostettua. Mentelmä suhteutetaan pyöräilijöiden kokemuksiin pyöräteiden pinnasta. Tasaisuuden mittaaminen tarjoaa tärkeän pohjatiedon kunnossapitotarpeen arviointiin sekä parannustoimenpiteiden suunnitteluun ja priorisointiin.

Tutkimuksissa selvitettiin myös pyöräilijöiden mielipiteitä eri tilanteista pyöräteillä ja niiden merkitystä valita pyöräily kulkutavaksi. Kysyttäessä yhteispelistä muiden liikennemuotojen kanssa pyöräilijät tunsivat suurta vastuuta ennakoita muiden toimintaa ja varautua virheliikkeisiin. Samalla pyöräilijät tunnustivat itse rikkovansa välillä liikennesääntöjä. Varsinkin liikennevaloissa pitkän odotusajan tai muun syyn takia, jolloin koetaan, että liikennejärjestelmää ei ole sovitettu pyöräilyn tarpeisiin.

Johdonmukainen pyörätieverkko

Tärkeimmät asiat pyöräilyn ja sen turvallisuuden lisäämiseksi näyttävät olevan johdonmukainen ja yhtenäinen pyörätieverkko, joka on erotettu autoliikenteestä. Liikennesääntöjen selvittäminen, pyöräilyn statuksen nosto liikennemuotona ja kunnioituksen lisääminen eri liikennemuotojen välillä. Kokonaisuus ratkaisee.

Korkeatasoinen kunnostus ja ylläpito vaikuttaa hyvin nopeasti lyhyellä aikavälillä ja on tärkeää myös siksi, että saadaan pidettyä jo pyöräilevät pyöräilijöinä ja voidaan näyttää, että he ovat arvostettu liikenneryhmä. Tärkeä apu pyöräteiden ylläpidosta vastaaville kunnissa olisi antaa heille selkeä kokonaiskuva kustannuksista ja perustelut siitä miten paljon hyötyä on panostuksista toimivan pyörätieverkon kunnostukseen ja ylläpitoon, kun lasketaan mukaan pyöräilijöiden onnettomuuskuksat ja matka-aika jne. Tekemällä oikeat asiat oikeaan aikaan säästetään myös kustannuksia.

Lähde ja lisätiedot: VTI aktueellt 3 / 2009
www.vti.se/cykel

Teksti j: Matti Hirvonen

Pyöräilykuntien verkosto - liity edelläkävijöiden joukkoon!

ESPOO

Eero Rouhiainen (09) 8162 4230
eero.rouhiainen@espoo.fi

FORSSA

Leila Grönholm (03) 4141 328
leila.gronholm@forssa.fi

HANKO

Martti Kerkelä (019) 2203 300
martti.kerkela@hanko.fi

HELSINKI

Marek Salerno (09) 3103 7123
marek.salermo@hel.fi

HYVINKÄÄ

Kimmo Kiuru (019) 459 4645
kimmo.kiuru@hyvinkaa.fi

HÄMEENLINNA

Hannu Sainio (03) 621 2318
hannu.sainio@hameenlinna.fi

JOENSUU

Martti Varis (050) 517 6874
martti.varis@jns.fi

JYVÄSKYLÄ

Timo Vuoriainen (014) 625 480
timo.vuoriainen@jkl.fi

JÄRVENPÄÄ

Anu Savonne (09) 2719 2239
anu.savonne@jarvenpaa.fi

KANGASALA

Markku Lahtinen (03) 3777 349
markku.lahtinen@kangasala.fi

KARVIA

Sirpa Ala-Rämi (02) 5727 9402
sirpa.ala-rami@karvia.fi

KAUHAJOKI

Harri Virtanen (06) 2413 2380
harri.virtanen@kauhajoki.fi

KERAVA

Jari Sillfors (09) 2949 2381
jari.sillfors@kerava.fi

KOUVOLA

Jyrki Ojanen (020) 615 8290
jyrki.ojanen@kouvola.fi

LAHTI

Matti Hoikkanen (03) 8142 428
matti.hoikkanen@lahti.fi

LAPPEENRANTA

Pentti Multaharju (040) 573 0363
pentti.multaharju@lappenranta.fi

LEMPÄÄLÄ

Jaakko Hupanen (03) 3744 600
jaakko.hupanen@lempaala.fi

LOHJA

Timo Mäkinen (019) 369 4435
timo.makinen@lohja.fi

LÄNSI-TURUNMAA

Martti Nilsson (040) 537 9000
martti.nilsson@vastaboland.fi

OULU

Jorma Heikkinen (044) 703 2112
jorma.heikkinen@ouka.fi

PIRKKALA

Sanna Siukola (050) 304 6390
sanna.siukola@pirkkala.fi

PORI

Markku Setälä (02) 6211 695
markku.setala@pori.fi

PORVOO

Hanna Linna-Varis (019) 5202 814
hanna.linna-varis@porvoo.fi

RAUMA

Leena Ruusu-Viitanen (02) 8343 610
leena.ruusu-viitanen@rauma.fi

SALO

Ari Vainio (02) 7785 400
ari.vainio@salo.fi

TAMPERE

Katri Jokela (03) 31466 520
katri.jokela@tampere.fi

TURKU

Matti Salonen (02) 262 4334
matti.salonen@turku.fi

TUUSULA

Risto Kanerva (09) 8718 2220
risto.kanerva@tuusula.fi

VAASA

Siri Gröndahl (06) 3254 214
siri.grondahl@vaasa.fi

VANTAA

Timo Väistö (09) 8392 2642
timo.vaisto@vantaa.fi

VÄHÄKYRÖ

Tuula Haapaniemi (06) 475 1242
tuula.haapaniemi@vahakyro.fi

DESTIA OY

Kati Kiiskelä (040) 374 133
kati.kiiskela@destia.fi

HELSINGIN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Petri Sipilä (050) 511 5940
pj@hepo.fi

INSINÖRITOIMISTO LIIDEA OY

Anu Eloranta (08) 8810 307
anu.eloranta@liidea.fi

LINEA KONSULTIT OY

Ville Voltti (09) 7206 4266
ville.voltti@linea.fi

NAVICO OY

Timo Perälä (040) 7060415
timo.perala@navico.fi

POLKUPYÖRÄTEOLLISUUSYHDISTYS

Kristiina Kaski (09) 1923 382
kristiina.kaski@teknologiateollisuus.fi

RAMBOLL FINLAND OY

Hanna Reihe (020) 755 6349
hanna.reihe@ramboll.fi

SITO OY

Jussi Nykänen (020) 747 6149
jussi.nykanen@sito.fi

STRAFICA OY

Juha Heltimo (050) 369 4604
juha.heltimo@strafica.fi

TIEHALLINTO

Erika Helin (020) 422 3928
erika.helin@tiehallinto.fi

TURVATEC OY

Raine Anttonen (03) 7819 969
raine.anttonen@turvatec.fi

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät
Kalle Vaismaa (040) 849 0224
kalle.vaismaa@utu.fi

WSP FINLAND OY

Jani Päivänen (020) 7864 303
jani.paivanen@wspgroup.fi

Euroopan laajuista näkyvyyttä suomalaisten pyöräilyjärjestöjen tekemälle liikenneturvallisuustyölle

Euroopan unioni pyrkii parantamaan liikenneturvallisuutta. Vuonna 2003 asetettiin hurja tavoite Euroopan liikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2010 kymmenessä. Samalla syntyi myös koko Euroopan suurin tieliikenneturvallisuutta koskeva projekti, jossa Pyöräilykuntien verkosto ry on ollut aktiivisesti mukana jo kolme vuotta. Projekti kulkee nimellä Eurooppalainen tieliikenneturvallisuuden peruskirja: 25 000 liikennekuolemaa vältettävissä!

Projektin jäsenet muodostavat suuren tieliikenneturvallisuustyötä tekevien yhteisön. Kukaan projektin jäsen ei ole laatinut sitoumuksen, jossa kuvataan erityinen tieliikenneturvallisuuteen liittyvä toimintasuunnitelma. Suunnitelluilla toimilla pyritään ratkaisemaan oman toimintaympäristön liikenneturvallisuuden ongelmia. Yhteisö toimii tiedonjakamisen foorumina. Liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyviä ideoita ja parhaita käytänteitä jaetaan blogien, kansallisten yhteisöjen, kuvien, videoiden tai uutisen kautta. Yhteisön jäsenet tapaavat toisiaan myös eri Euroopan maissa järjestettävissä tilaisuuksissa.

Pyöräilykuntien verkosto ry haluaa jatkaa toimintaansa tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. Projektia varten laadittu sitoumus allekirjoitetaan Helsingissä 11. joulukuuta 2009. Yhdistys sitoutuu edistämään tieliikenneturvallisuutta erilaisissa pyöräilytapahtumissa kautta maan. Lisäksi suunnitelmassa on kehittää ja jakaa liikenneturvallisuuteen liittyvää opetusmateriaalia, jonka koulut voivat ottaa käyttöönsä veloituksetta. Poljin-lehti kirjoittaa liikenneturvallisuudesta myös tulevina vuosina. Projektissa esitetyn sitoumuksen kesto on vuoteen 2012 saakka.

Tänä syksynä projektiin lähtevät mukaan myös Tampereen polkupyöräilijät ja Jyväskylän Pyöräilyseura. Suomalaisten pyöräilyyn liittyvien yhdistysten edustus on muihin EU maihin verrattuna laaja. Kaikki peruskirjan allekirjoittaneet löytyvät osoitteesta: www.erscharter.eu

Tietoa ja numeroita

- Marraskuuhun 2009 mennessä peruskirjalla on jo yli 1 600 allekirjoittajaa koko Euroopassa.
- Projektissa on mukana erikokoisia järjestöjä, yrityksiä, tutkimuslaitoksia ja viranomaisia.
- Uusimpien tilastotietojen mukaan (2008) Euroopan liikenteessä tapahtuu vuosittain 1 300 000 onnettomuutta. Liikenneonnettomuudet vaativat vuosittain 39 000 kuolonuhria sekä aiheuttavat 1 600 000 ihmisen loukkaantumisen.
- Pyöräilyyn liittyviä seuroja ja järjestöjä on projektissa mukana useista Euroopan maista.

