

# Poljin



1/2010

HYVÄÄ JA TERVEELLISTÄ  
PYÖRÄILYVUOTTA 2010!

Kypärän käyttö ja pyöräilyn turvallisuus

**PYÖRÄILYPOLITIIKAN TILA SUOMESSA**

# ”Ehkä maame etevin polkupyörällä kulkija”

🚲 Mikko Kylliäinen ja Vanhat Velot ry ovat tehneet kulttuuriteon julkaisemalla I.K. Inhan (1865-1930) kuvaukset hänen kesän 1886 pyörämatkastaan Keski-Euroopassa.

Matkakertomukset ovat aiemmin ilmestyneet vain Uudessa Suomettaressa syksyllä 1886. I.K. Inha on parhaiten tunnettu valokuvaajana, kirjailijana, kääntäjänä ja lehtimiehenä, mutta hän oli ikänsä innokas pyöräilijä ja pyörä oli hänelle myös työväline. Matkansa aikana ja sen jälkeen lehdistö puhutteli Inhaa ”ehkä maamme etevimpänä polkupyörällä kulkijana”.

Mikko Kylliäinen kuvaa kirjan alkuosassa pyöräilyn alkuaikojia Suomessa ja I.K. Inhan pyöräilytaustaa. Tuon ajan korkea pyörämalli vaati ajajaltaan rohkeutta. Inha kertoikin jo kouluvuosina syntyneen ajatuksen pitkästä pyöräretkestä tulleen osittain halusta ”uljailla” polkupyörällä. Sanomalehdet olivat julkaisseet 1870-luvulta saakka juttuja pitkistä pyöräretkistä, kuten ensimmäisen maailmanympäripyöräilijän, amerikkalaisen Thomas Stevens’in matkasta vv. 1884-87.

## Velocipedistä polkupyöräksi

Inha kävi lyseon Hämeenlinnassa ja aloitti opiskelun Helsingin yliopistossa 1885. Hänen haaveenaan oli toimia myös pyöräkauppiaina ja osittain se onnistuikin. 1880-luvun puolivälissä tuli markkinoille myös nykyisen kaltaisia matalia ketjuvetoisia eli ”kahlevekseleisiä” pyöriä, jollaisella Inhakin pyörämatkansa teki. Vuoden 1889 Roverin

*Kirjan kuvitusta Nördlingenin kaupungista.*



myyntikuvastossa oli ensi kertaa naisille tarkoitettu polkupyörämalli ja Inha mainostikin: ”Erityisesti suljen arv. naisten suosioon uuden matalan naiskaksipyörän”. Helsingin ensimmäiset pyöräilevät naiset nähtiinkin tuona keväänä. Polkupyörää oli myös alettu kutsua velocipedin sijasta polkupyöräksi.

Inhan pyörämatka Keski-Euroopassa, Saksassa ja Sveitsissä ja hieman myös Itävallassa, kesti 33 päivää. Matkan oli tarkoitus ulottua myös Italiaan ja Ranskaan, mutta viivästyneen rahalahetyksen takia hän joutui palaamaan suunniteltua aiemmin. Pyöräilymatkan pituudeksi tuli 1900 km. Keskimääräinen päivämatka oli n. 70 km, jos muutamat pidemmät pysähdykset lasketaan pois, ja pisin päivämatka peräti 136 km. Inhan reitti oli Lyypekki – Leipzig – Dresden – Böömi – Nürnberg – Ulm – Zürich – Bern – Basel – Frankfurt – Lyypekki.

Inha aloitti matkansa pyöräilemällä ensin testimielessä Helsingistä Alavudelle. Vaasan seudun Munsalasta hän lähti sitten höyrylaivalla Lyypekkiin. Tuohon aikaan oli Keski-Euroopassa jo runsaasti turisteja ja siten myös matkaoppaita, joita Inhakin käytti. Inha ei kuitenkaan kokenut eikä halunnutkaan kokea itseään turistiksi.

Inha ihasteli yleistä ympäristön siisteyttä ja vaurautta. Joskin teollisuusalueilla ilma oli nokinen ja huono. Metsät olivat istutusmetsiä. Teitä oli paljon, mutta niiden kunto vaihteli. Kaupungeissa oli osin ”kivistä laskettuja” teitä, joissa pyörää joutui taluttamaan. Valtion ns. ”kohotiet” tehtiin murskatusta kivistä, jonka jyrätylle pinnalle levitettiin hiekkaa. Tien pinta ei kuitenkaan ollut aivan yhtä sileä kuin suomalaisten hiekkateiden. Kaikkien niiden varsille oli istutettu puukujat. Asutuimmilla alueilla oli tien sivuille lisäksi tehty ”käypäläisten polut eli trottoarit”.

## Rajat auki turistille

Dresdenissä oli jo tuolloin 245 000 as. ja sen museoissa upeat ”taulustot”, joihin tutustuminen olisi Inhan mukaan vaatinut vähintään viikkoja. Itävallan puoleinen Böömi oli Saksaa köyhempää aluetta, mutta rajalla santarmi kyseli Inhalla hänen rahavarojaan, jottei Saksa vain lähetä rahattomia kulkureita Itävallan huolehdittavaksi. Baijerissa polkupyörä oli monin paikoin poikien ihmetelyn aihe. Bodenjärven rannalla Inha tapasi kaksi suomalaista, jotka olivat ”teräshepoinen” kiertämässä järveä. ”Schweitsin” rajalla tullisantarmi lausui Inhalle tutkimisen

sijasta: ”Tehän olette turisti, teille rajamme ovat aina avoinna”. Inhaa luultiinkin yleensä englantilaiseksi, koska hänellä oli polvihousut eikä hänen pukeutumisensa muutenkaan ollut niin siistiä kuin saksalaisilla. Paluumatkan Baselista Lyypekkiin Inha kuittaa kirjeissään lyhyesti.

Kirjassa on säilytetty 123 v. vanhat matkakuvaukset kieliasultaan sellaisinaan, lähinnä vain painovirheet on korjattu. Kirjaa lukiessa menneen ajan tunnelma onkin voimakas. Kameraa Inhalla ei ollut mukanaan, mutta kirjaan on kerätty reitin varrelta sen aikaisia valokuvia, jotka täydentävät hyvin kirjaa ja sen tunnelmaa. Inha kuvaa maisemien ja ympäristön lisäksi myös paikallisia ihmisiä. Loppulauseessaan Inha toteaa ”näkyälain suhteen pettyneensä, koska oli niin ihanasta maasta kotoisin”. Kirja on ehdottomasti lukemisen arvoinen.

## Vanhat Velot julkaisi I. K. Inhan matkakertomuksen

Polkupyörä oli Inhalle tärkeä liikenneväline ja työkalu. Myöhemmin polkupyörä vilahteli usein hänen kaunokirjallisissa töissään. Inhan laajin pyöräilyaiheinen teksti on syksyllä 1886 Uudessa Suomettaressa ilmestynyt kertomus pitkästä pyöräretkestä Keski-Eurooppaan.

Matkakertomusta ei ole vuoden 1886 jälkeen julkaistu uudelleen, joten siihen on voinut tutustua vain vanhoja lehtiä lukemalla. Vanhat Velot ry julkaisi tänä syksynä matkakuvauksen ”Muistelmia polkupyöräretkeltäni” kokonaisuudessaan tekniikan lisensiaatti Mikko Kylliäisen toimittamana. Kirjaan sisältyy Inhan kertomuksen lisäksi johdanto, joka kuvaa Inhaa pyöräilijänä sekä pyöräretkeilyn luonnetta erilaisten matkailun muotojen, kuten turismin ja tutkimusmatkailun, joukossa.

Vuonna 1886 Inha ei vielä ottanut matkallaan valokuvia. Kirja on kuitenkin runsaasti kuvitettu Saksan, Tsekinmaan ja Sveitsin museoista ja arkistoista valikoiduin valokuvin. Ne kuvaavat Inhan näkemiä maisemia mahdollisimman lähellä vuotta 1886.

Kirja on 128-sivuinen ja sitä on saatavilla mm. Akateemisesta kirjakaupasta, Vapriikista tai suoraan Vanhoilta Veloilta edulliseen, alle 20 euron hintaan.

*Tilaukset: markkuwlahtinen@gmail.com*

## Poljin Vuodesta 1997

Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Suomi Pyöräilee -hankkeen kahdeksan numeroa vuodessa ilmestyvä uutislehti.

Neljästoista vuosikerta.

Lehden 1/10 kannen kuva: Minna Ala-Kyyny - Talvipyöräilyn taikaa Kauhajoella

### 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



## Pyöräilyn ja kävelyn aika

Ilmastotalkoiden ja päästökaupan hengessä mietitään nyt kuumeisesti yhteiskunnan joka sektorilla käytännön toimenpiteitä, joiden avulla tiukentuneista velvoitteista selvittäisiin kunnialla. Kööpenhaminan ilmastokokous loi päättämättömydestään huolimatta lisää painetta myös kansallisten tavoitteiden saavuttamiseen.

Öljy loppuu ja pitkällä aikavälillä kaikki liikenteen tarvitseman energia on oltava uusiutuvaa tai omin lihasvoimin tuotettua, vakuuttavat asian tuntijat. Liikenteen osalta pitäisikin olla helppoa nähdä metsä puilta ja keskittyä ongelman ytimeen eli liikkumistapojen muuttamiseen kestävämmäksi, kuten Euroopan pyöräilyjärjestö ECF:n presidentti **Manfred Neun** aiheellisesti Kööpenhaminassa muistutti. Tätä elämäntaparemonttia voivat valtio ja kunnat tukea parhaiten kehittämällä liikenneympäristöä sellaiseksi, että se varmasti houkuttelee pyöräilemään ja kävelemään.

Paraskaan sähköautojärjestelmä ei poista tilantarpeen ongelmaa kaupunkiympäristössä, eikä toimivinkaan joukkoliikenne aktivoi kansalaisia liikkumaan terveystensä kannalta riittävästi. Nykymenolla kansalle käy kuin laulun sialle. Se lihoo ja kasvaa, mutta ei kylläkään vahvistu. Toisenlainen kehitys on kuitenkin mahdollinen.

Tämän lehden sivuilta 8-19 löytyy ansiokas kuvaus Suomen pyöräily- ja kävelypolitiikan nykytilanteesta sekä suositukset tulevista toimenpiteistä. Lukuisat kannustavat esimerkit monesta muusta Euroopan maasta ja kaupungista osoittavat, että pyöräilyn kulkutapaosuuden nostaminen jopa 30-40 prosenttiin ei ole minkään mystisen ”pyöräilytradition” tai suotuisen sääolosuhteiden ansiota. Pyöräilyn menestystarinoiden taustalta löytyy aina aktiivinen pyöräilypolitiikka, joissa ote on ollut jatkuvaa ja kokonaisvaltaista. Sellaisen aika on nyt myös Suomessa.

Matti Hirvonen, päätoimittaja

### TÄSSÄ NUMEROSSA mm.

Kestävä tulevaisuus liikenteelle	5
Pääasia ei ole kypärä vaan pyöräileminen	6-7
Pyöräilypolitiikan tila Suomessa - mitä pitäisi tehdä?	8-19

### Poljin 2/2010 ilmestyy maaliskuussa viikolla 9.

Lehteen tarkoitettua aineistoa on oltava toimituksessa tiistaina 9.2.2010 mennessä.

## Pyöräilykuntien verkosto ry

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

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

Verkostolla on keskeinen rooli pyöräilyn ja kävelyn 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

## Filminpätkiä pyöräilystä ja katu ympäristön parantamisesta

Sivuilta [www.streetfilms.org](http://www.streetfilms.org) löytyy runsaasti mielenkiintoisia n. 2 – 10 min pituisia videofilmejä. Ne ovat pääosin USA:sta, mutta myös muualta kuten Kööpenhaminasta ja Bogotasta löytyy filmejä. Aiheena filmeissä on pyöräily ja muu katu ympäristön parantaminen.

Filmejä on yhteensä n. 350 kpl. Filmeistä huokuva voimakas innostus asiaan ja vauhdikas eteneminen tekevät niistä mukavia katsoa. Niistä voi löytää ideoita myös meille niin pysyvään toteutukseen kuin esim. autottoman päivän viettoon. Filmeihin liittyy usein katsojien kommentteja.

Sivuihin kuuluu myös [Streetsblog.org](http://Streetsblog.org), jossa on ajan kohtaisia asioita ja keskustelua sekä valtakunnallisella että paikallisella tasolla runsain linkkilistoinen, [StreetsWiki](http://StreetsWiki), eri toimijoiden nimilistoja sisältävä [Community](http://Community) kansalaisvaikuttamisryhmien kokoamiseksi sekä lasten liikennekasvatusta käsittelevä [Education](http://Education).

Seuraavassa on poimittuna muutama silmäni sattunut hajahuomio katsomistani filmeistä.

Coloradossa Boulderin kaupungissa on Drive in Bank'in sijasta Ride in Bank, jossa on tarjolla pyöräilijöille myös juomavettä. Boulderissa (noin. 100 000 as.) oli muuten USA:n ensimmäisiä pyöräkoordinaattoreita jo 20 vuotta sitten.

New Yorkissa pyöräily on kovassa kasvussa ja sieltä löytyy myös pyöräbulevardeja, Euroopassakin käytettyjä pyöräilykatuja. New Yorkissa pyritään nyt vilkkailla kaduilla erottelemaan pyöräkaistat rakenteellisesti autoliikenteestä, koska niihin liittyy niin paljon ongelmia autojen kanssa. Katujen sulkeminen kesäsunnuntaisin kevyen liikenteen käyttöön on yleistymässä nopeasti Amerikassa.

Portlandissa pyritään edistämään vanhusten pyöräilyä terveysystävällisellä ja heille on varattu 3-pyöräisiä nojapyöriä, jolloin painopiste on matalalla

Pariisin kaupunkipyörien esittelyfilmissä kerrottiin, että jokaisesta pyörällä korvattavasta henkilöautokilometrillä tulee säästöä 0,7 € / km.

*Teksti: Antero Naskila*

## Elämäntapamuutosta tekniikan palvomisen sijaan

Kööpenhaminassa järjestettiin osatapahtumana Ilmastojohtajien huippukokous eri maiden aluehallinnon johtajille. "Monien edustajien esitykset olivat täynnä raportteja teknisistä parannuksista (esim. vihreät autot, sähköistetty julkinen liikenne) fossiilisten polttoainesten säästämiseksi. Edelleen on kuitenkin valtava työ tehtävänä, että saadaan nostettua pyöräily agendalle merkittävänä osaratkaisuna liikenteen ongelmiin," totesi ECF:n pääsihteeri **Bernhard Ensink**. ECF:n presidentti **Manfred Neun** painotti, että toisenlaista elämäntapaa on edistettävä. "Poliitikot ovat liikaa keskittyneitä tekniikkiin ratkaisuihin ja liian vähän muuttamaan elämäntapaamme kestävämmäksi – pyöräilemään!"

Lisätietoja: [www.ecf.com/3753\\_1](http://www.ecf.com/3753_1) ja [www.theclimategroup.org](http://www.theclimategroup.org)

## Ilmastopolitiikan vaikutukset ja mahdollisuudet liikuntasektorilla

Tulevina vuosina ilmastopolitiikka tulee suuntaamaan liikuntajärjestöjen toimintaa. Ilmastönäkökulman huomioimisesta tulee budjetin tapaan itsestäänselvyys.

Ilmastokysymyksen ratkaiseminen on globaalia ja kansallista joukkuepeliä. Tässä pelissä ei mitellä sijoituksesta, kyseessä ovat yhteiset elämisen edellytykset. Tuloksia on saatava lähivuosina ilmastomuutoksen hidastamiseksi ja lämpenemisen pysäyttämiseksi siedettävälle tasolle.

EU on ollut kansainvälisessä ilmastopolitiikassa aktiivinen pelinrakentaja ja edelläkävijä. Yksittäiset huippupelaajat eivät kuitenkaan peliä ratkaise, mukaan on saatava huomattavasti tähänastista suurempi joukko maita. USA suurine päästöineen on avainroolissa. Aiemmasta poiketen myös kehittyviltä mailta edellytetään päästövähennyksiä.

Suomen kansallinen politiikka on pitkälti linjattu: vuonna 2008 valtioneuvoston hyväksymässä ilmasto- ja energiastrategiassa olemme sitoutuneet 20 prosentin päästövähennyksiin vuoteen 2020 mennessä. Lokakuussa 2009 hyväksytyssä tulevaisuuslonteossa linjattiin pidemmän aikavälin tavoitteeksi, että vuonna 2050 kasvihuonekaasupäästöt ovat 80 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990.

Tavoitteiden toteutuminen edellyttää monien asioiden muuttamista. Energiatalous ja tieliikenne on saatava lähes päästöttömäksi. Rakennusten energiatehokkuusvaatimukset tiukentuvat entisestään, verotuksen painopistettä siirretään ympäristöperusteiseksi. Ilmastovaikutuksia punnitaan arkipäivän valintoja myöten. Päästöjen vähennyksillä on kustannuksensa, mutta vielä kalliimmaksi tulee vahinkojen paikkaaminen, jos ehkäisytöimenpiteitä ei tehdä.

Ilmastomuutos ja toimenpiteet sen hillitsemiseksi tulevat vaikuttamaan merkittävästi myös liikuntaan ja urheiluun. Vaikka liikunnan ja urheilun päästörajoja ei vielä olekaan, katset kannattaa kääntää siihen suuntaan. On tärkeää – ja järkevää – tukea liikunta-alan teknologian kehitystä energian säästämiseksi ja uusiutuvan energian hyödyntämiseksi.

Kestävän kehityksen tavoitteen painottuminen kaikkialla yhteiskunnassa on liikuntasektorille myös mahdollisuus. Liikenteen vähentämistavoite nostaa työmatka- ja muun hyötyliikunnan edistämisen merkitystä. Liikunta voi tarjota aineettomia elämyksiä. Liikuntaan osallistuminen lisää ihmisten hyvinvointia.

Liikunnan ja urheilun visio 2020-työssä on lähdetty siitä, että kaiken 2020-luvulle ja pidemmälle tähtäävän tekemisen pitää olla sopusoinnussa kestävä kasvun periaatteiden ja ilmastomuutosta jarruttavien toimien kanssa. Jos näin ei ole, voi varautua siihen, että toiminta pääsee suurenuslasin alle ja sen kustannukset tulevat kasvamaan.

Vanha tuttu ohjenuora "budjetin puitteissa" saa uuden merkityksen. Toimintaa kehitetään jatkossa CO2-budjetin ja tiukentuvien ympäristökriteereiden puitteissa. Muutoksen väistämättömyys voi myös kannustaa hyödyllisiin innovaatioihin. Ehkä tulevaisuudessa liikuntapaikoille syntyvä liike-energia pystytään keräämään talteen, jolloin tulevaisuuden liikuntapaikat eivät ainoastaan kuluta energiaa vaan tuottavat sitä.

*Teksti: Karoliina Luoto, asiantuntija, SLU*

*Lähde: Liikunnan ja urheilun maailma 17/09, SLU.fi*

## Kestävä tulevaisuus liikenteelle - ECF:n ohjeistus Euroopan Parlamentille

EU:ssa keskustellaan parhaillaan Euroopan Komission tiedonannosta ”Kestävä tulevaisuus liikenteelle” (KOM 279/4) ja sen pohjalta päivitettävästä ”Valkoisesta Kirjasta,” jossa tullaan määrittelemään tavoitteet ja toimenpiteet Euroopan liikennepolitiikalle vuosina 2010 – 2020. Tämä ohjeistus on yleiskatsaus ECF:n näkemyksiin tulevaisuuden liikennepolitiikan prioriteeteista ja toimintaperiaateista.

Tulevaisuuden liikennepolitiikka on kestävää vain, jos se edistää aktiivista liikkumista ja noudattaa seuraavaa avainperiaatetta: **vältä – vaihda – paranna** (nimenomaan tässä järjestyksessä). Vältä liikennettä kun mahdollista, vaihda kestävämpiin ja terveellisempiin kulkumuotoihin ja paranna niiden matkojen ympäristövaikutusta, joita ei voi vaihtaa tai korvata. Uudet teknologiat, kuten sähköautot, voivat auttaa, mutta niiden ei pitäisi olla EU:n liikennepolitiikan keskiössä.

Kaikista automaatoista EU:ssa 50 prosenttia on lyhyempiä kuin 5 kilometriä (Suomessa 43 %). Sama matka kestää pyörällä noin 15 minuuttia. Pyöräily on nopea, luotettava ja joustava liikennemuoto, jolla on ainutlaatuinen potentiaali muuttaa liikennettä kestävämmäksi kaikissa kolmessa ulottuvuudessa:

- **Taloudellinen:** vähentää ruuhkia, säästää infrastruktuurin kustannuksia ja parantaa kaupunkiympäristön elämänlaatua.
- **Sosiaalinen:** vähentää terveydenhuoltomenoja, parantaa liikenneturvallisuutta sekä lisää saavutettavuutta ja liikkumismahdollisuuksia lapsille, iäkkäille, toimintarajoitteisille ja autottomille kansalaisille.
- **Ekologinen:** päästötön, ei tuota melua ja tarvitsee vähemmän tilaa, jota varsinkin kaupunkiympäristössä on rajoitetusti saatavilla. Pyöräilyn kulkutapaosuuden kolminkertaistaminen viidestä 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä säästäisi 5% EU-27:n liikenteen hiilidioksidipäästöistä (noin 50 miljoonaa tonnia CO<sub>2</sub>).

### 1. SUUNTAUKSET JA HAASTEET

- ECF on vahvasti samaa mieltä siitä, että liikenteen ympäristövaikutuksia on kevennettävä nopeasti. Pyöräilyn rooli on ratkaisussa keskeinen. Kaupungistuminen on valtava mahdollisuus pyöräilylle.

### 2. POLIITTISET TAVOITTEET

- **Turvallisuus:** ECF tukee voimakkaasti tavoitetta vähentää onnettomuuksia ja terveyshaittoja sekä luoda kaupunkiympäristöistä pyöräilyyn ja kävelyyn kannustavia. On selkeästi osoitettu, että motorisoidun liikenteen vauhdin ja volyymin vähentäminen sekä aktiivisen liikkumisen lisääminen ovat avaintekijöitä turvallisuuden parantamisessa.
- **Ympäristön kannalta kestävämpää liikennettä:** ECF on samaa mieltä liikenteen ympäristövaikutusten välittömästä haluttuudesta ja niiden aiheuttajien tunnistamisesta. Meidän pitää kuitenkin mennä pidemmälle kuin vain toteamalla ”ne otetaan huomioon.” Kestävän liikkumisen pitää olla tulevaisuuden liikennepolitiikan sydän.
- **Saavutettavuus huomioitava kaavoituksessa:** ECF tukee tätä tavoitetta. Hyvät suunnittelupäätökset varmistavat, että jokapäiväiset palvelut ja toiminnot ovat helposti ja turvallisesti kaikilla liikennemuodoilla ja kaikkien yhteiskunnan jäsenten saavutettavissa.

### 3. KESTÄVÄÄ LIKENNETTÄ TUKEVA POLITIIKKA

- **Infrastruktuuri:** Tiedonannossa mainitaan olemassa olevan infrastruktuurin paras mahdollinen hyödyntäminen älykkään liikenteen ja oikein kohdistettujen laajennusten avulla ruuhkien ja ajanhukan välttämiseksi. Nämä ovat kuitenkin perinteisiä tarjontalähtöisiä toimenpiteitä, jotka aiheuttavat edelleen motorisoidun liikennettä. Vaihtoehtona ECF vahvasti suosittelee ottamaan käyttöön nykyaikaisen pyöräilyinfrastruktuurin, joka sisältää turvallisen pyöräpysäköinnin, säilytyksen ja vuokrausmahdollisuudet asemilla ja liikenteen solmukohdissa. Älykkään liikenteen ratkaisut voivat vahvasti myötävaikuttaa näihin ratkaisuihin.
- **Kysynnän ohjaaminen:** ECF tukee tiedonannon esitystä kaikkien kulkumuotojen ulkoiskustannusten sisällyttämismaksuista ”saastuttaja maksaa” -periaatteella. Tienkäyttömaksut, ruuhkamaksut ja pysäköinnin rajoittaminen ovat todistetusti tehokkaita ohjauskeinoja.
- **Hankkeiden arviointi:** Tiedonannossa viitataan arviointityökaluihin investointipäätösten tukena sekä tiedon ja indikaattorien tarpeelle hankkeiden valinnan helpottamiseksi. ECF on samaa mieltä ja esittää, että näiden indikaattorien tulee sisältää hankkeen vaikutukset pyöräilyyn ja muihin kestäviin kulkumuotoihin. Maailman terveysjärjestö WHO on kehittänyt talous- ja terveysvaikutusten arvioimistyökalun pyöräilyyn (HEAT for cycling), jonka käyttöä ECF voimakkaasti suosittelee kaikille päättäjille ja suunnittelijoille, kun tehdään päätöksiä uudesta tieinfrastruktuurista.
- **Valistaminen, tiedottaminen ja osallistaminen:** ECF:n mielestä on ratkaisevan tärkeää, että näitä työkaluja käytetään muuttamaan kuluttajien käyttäytymistä rohkaisemalla vaihtamaan autoilusta pyöräilyyn. EU:n tulisi omalta osaltaan edistää näitä valistus-, tiedotus-, ja markkinointikampanjoita.
- **Hallinto:** Hallinnon kaikilla tasoilla täytyy pyöräily ja kävely ottaa huomioon tasavertaisesti motorisoidun ja julkisen liikenteen kanssa. Tämä koskee organisaatioiden rakennetta, voimavaroja ja rahoitusta. ECF painottaa myös tarvetta palkata komissioon Euroopan Pyöräilyasiamies / Pyöräilyosasto vastaamaan pyöräilypolitiikan koordinoimista ja edistämisestä eri jäsenmaissa. ECF myös kiirehtii Euroopan Parlamentin pyöräilyryhmän perustamista.

*Euroopan Komission ”Kestävä tulevaisuus liikenteelle” tiedonanto kokonaisuudessaan: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0279:FIN:FI:PDF>*

## Fossiilienergiasta lihasvoimin tuotettuun

Klimaforum 09 järjestettiin yhtenä Kööpenhaminan ilmastokokouksen sivutapahtumista teemalla ”kansalaisten ilmastohuippukokous.” Yksi esiintyjistä oli **Joerg Schindler**, saksalainen energian ja liikkumisen huippuasiantuntija. Schindler vakuutti, että öljynkäytön huipun saavuttaminen merkitsee loppua nykyiselle talousjärjestelmälle. Öljyvarantojen hupeneminen tarkoittaa, että pitkällä aikavälillä kaikki liikenteen tarvitsema energia täytyy olla peräisin uusiutuvista energialähteistä, sisältäen lihasvoimin tapahtuvan liikkumisen. Joerg Schindler on kirjoittanut yhdessä **Martin Heldin** kanssa kirjan ”Postfossiilinen liikkuminen” (VAS-Verlag 2009)

*Lisätietoja: [www.ecf.com/3753\\_1](http://www.ecf.com/3753_1) ja [www.klimaforum09.org](http://www.klimaforum09.org)*

# Pääasia ei ole kypärä vaan pyöräileminen

🚲 Suomessa keskustellaan kypäräpakon tiukentamisesta rangaistuksiin asti. Saksassa puolestaan on syksyn aikana käyty vilkasta keskustelua kypärän käytön hyödyllisyydestä tai hyödyttömyydestä. Myös tiedemiehet ovat erimielisiä kypärän hyödyllisyydestä.

Saksalaisessa suurilevikkisessä Spiegel-lehdessä on syksyllä keskusteltu pyöräilykypärän käytöstä. Toimittaja Christian Wöhl ajaa ilman kypärää jopa maantiepyörällä tai maastopyörällä yli Alppien. Hän haluaa levittää sanaa pyöräilyn hyödyistä, ei sen vaarallisuudesta. Hän kyllästyi kypärän epämukavuuden ja hiostavuuteen, selvitti kypärän hyötyjä ja haittoja ja päätti henkilökohtaisesti luopua kypärän käytöstä kokonaan.

Kun saksalaisen pyöräilyn etujärjestön ADFC:n jäsenlehdessä Radweltissä ilmestyy kuva kypärää käyttävästä pyöräilijästä, lehteen tulee aina kriittisiä kommentteja. Jäsenistö on voimakkaasti puolesta ja vastaan. Mutta miksi? Kypärän suojaava vaikutus on toki tiedossa.

Liki satatuhatta pyöräilijää loukkaantuu Saksan teillä joka vuosi, ja kuolleidenkin määrä on puolentuhatta. Saksassa ei kuitenkaan ole selvitetty, kuinka suuri osuus kuolemantapauksista johtuu pääkolhuista tai kuinka suuri osa kuolleista on käyttänyt kypärää. Poliisi ei tee asiasta mitään merkintöjä.

## Kiistelty pelastaja

Kuluneen vuosikymmenen aikana kypäränkäyttö Saksassa on noussut viidestä kymmeneen prosenttiin. Samana aikana pyöräilykuolemien määrä on laskenut, varsinkin suhteessa loukkaantuneiden määrään. Yhä useampi pyöräonnettomuus siis päättyy onnellisemmin. Mutta sama trendi oli tunnistettavissa jo ennen kypärän käytön lisääntymistä. Tieteellistä näyttöä kypärän tehosta ei ole.

Kypäräsektikoilla on oma sivustonsa, [www.cyclehelmets.org](http://www.cyclehelmets.org), jolla eri alojen asiantuntijat epäilevät kypärän suojaustehoa. Asiantuntijana esiintyvä Bicycle Helmet Research Foundation kertoo, ettei kypärän turvavaikutuksesta ole olemassa todisteita. Tutkimukset tuottivat ristiriitaisia tuloksia ja niissä oli metodologisia heikkouksia, mm. niin vähäisiä tapauksia, ettei niillä ole tieteellistä todistusarvoa.



*Tanska on Euroopan turvallisin pyöräilymaa. Laadukkaat olosuhteet ja pyöräilijöiden määrän voimakas kasvu ovat olleet avaintekijöitä turvalliseen pyöräilykulttuuriin.*

Tieteellinen tutkimus aiheesta onkin ongelmallinen, sillä tilastot eivät ole kattavia. Kukaan ei ilmoita kaatumisestaan, mikäli selviää ehjin nahoin. Silloin vain ostetaan uusi kypärä. Toinen hankalasti tutkittava tekijä on riskikompensaatio: joka luottaa turvallisuuteensa, ottaa isompia riskejä. Kypärän käyttäjä saattaa ajaa varomattomammin kuin kypärätön ja joutuu helpommin konflikteihin. Tällainen käytös on tuttua ainakin autoilijoilla.

## Kypäränkäyttäjät ohitetaan lähempää

Pyöräilijän oma käytös ei ole ainoa relevantti vaikuttaja. Autoilijat ohittavat pyöräilijän lähempää, mikäli tämä käyttää kypärää. Englantilainen tutkija testasi kokeellisesti antureiden avulla, mikä vaikutus kypärän käytöllä oli ohiajaviin autoilijoihin. Tulos oli ällistyttävä: autoilijat ohittivat kypärättömän pyöräilijän keskimäärin 8,5 cm kauempana kuin kypärää käyttävän.

Lääkärit kannustavat yleensä kypärän käyttöön. Heidän mukaansa kypärä estää jopa 80 prosenttia vakavista aivovaurioista. Hannoverin yliopistossa tehdyssä tutkimuksessa käytiin läpi lähes 15000 onnettomuutta, joissa oli mukana yli 3500 pyöräilijää. Heistä 7,6 prosenttia käytti kypärää. Tutkijat selvittivät, kuinka usein kypäränkäyttäjät

selvisivät vähin vammoin. 27,3 prosentilla kypäränkäyttäjistä oli päävammoja, kypärää käyttämättömistä oli vastaavasti 38,7 prosenttia loukannut päänsä. Selvä ero oli myös onnettomuuksien vakavuudessa. Vakavia päävammoja oli kypäränkäyttäjillä 67 prosenttia vähemmän.

## Ovatko kypäränkäyttäjät parempia pyöräilijöitä?

Carmen Hagemester, psykologi ja pyöräilyaktivisti, pitää näiden tutkimusten luotettavuutta rajallisena. Vielä on selvittämättä se, miten kypärää käyttävät eroavat ylipäänsä kypärää käyttämättömistä pyöräilijöistä. Ovatko kypäränkäyttäjät varovaisempia ja noudattavatko he sääntöjä huolellisemmin? Käyttävätkö humalaiset kypärää vai ajavatko ilman? Onko kypärättömillä useammin ajovalot vaiko päinvastoin. Tätä ei ole lääketieteellisessä analyysissä selvitetty, mutta on helppo arvata, millainen tulos olisi.

Jos siis kypäränkäyttäjät saa pienempiä vammoja, se voi johtua myös siitä, että hän huolehtii enemmän turvallisuudestaan. Kypärä olisi siten pitkän turvaketjun viimeinen lenkki, jonka muita osia ovat muun muassa toimivat valot ja varova ajotapa.

Selvyden asiaan toisi vain käyttäjätutkimus. Tuhansien ihmisten tutkimusjoukko pitäisi jakaa kahteen ryhmään, kypärää

käyttäviin ja sitä käyttämättömiin, ja seurata vuosikautia heidän edesottamuksiaan liikenteessä. Tutkittavina olisivat silloin monet edellä mainitut indikaattorit, ajotavasta alkoholinkäyttöön.

### ”Kypärä suojaa”

Onnettomuustutkijat eivät pidä tämänkaltaista tutkimusta tarpeellisena, vaan luotavat selvityksiin, joiden mukaan kypärä suojaa. On myönnettävä että kaikki selvitykset ovat metodisesti kelvollisia. Mutta tämä koskee myös niitä selvityksiä, joiden mukaan kypärän käytöstä ei ole hyötyä vaan päinvastoin. Niiden mukaan pyöräilijät ovat liikenteessä suojattomia ja heidän onnettomuusriskinsä on joka tapauksessa suuri. Valistuksen tulee olla sen suuntaista, että kypärä onnettomuuden sattua todennäköisesti suojaa eikä haittaa.

Christian Wöhrli voi ylittää huolelta Alpit toistekin ilman kypärää, sillä Saksaan ei kypäräpakkoa olla ajamassa. Kaikki asiantuntijat varoittavat siitä, että kypäräpakko vähentäisi tuntuvasti pyöräilyä ja aiheuttaisi toisella tapaa terveyden heikentymistä ja lisäksi johtaisi ympäristöhaittojen lisääntymiseen.

Jopa onnettomuustutkijat pitävät kypäräpakkoa toteutuskelvottomana. He pitävät valistuksen lisäämistä oikeana tapana lisätä kypärän käyttöä. Aikuiset saavat itse päättää turvallisuudestaan. Lasten osalta sen sijaan asiaa voisi vielä harkita perusteellisesti

### Australian kansanterveys kriisissä

Onko osasy Australian kansanterveyden kriisiin kypäräpakko? Cyclehelmets.org sivuilta saa mielenkiintoista lisämateriaalia Suomenkin keskusteluun. Australia on toiminut esimerkkikansakuntana kypäräpakon vaikutuksista. Vestigia terrent – jäljet pelottavat.

Australia on nykyään maailman lihavin valtio, yli 9 000 000 asukasta on ylipainoisia. Tästä seuraa noin 123 000 ennenaikaista kuolemaa seuraavan kahden vuosikymmenen aikana ja lisäksi 700.000 kansalaista joutuu sairaalahoitoon ylipainosta aiheutuvien sydänkohtausten tai veritulppien vuoksi. Arvioidut kulut ovat 6 000 000 000 Australian dollaria.

4 000 000 australialaista, yli neljäsosa väestöstä – on nykyään liikalihavia ja lisäksi 5 000 000 on ylipainoista. Mutta riskiryhmässä, keski-ikäisessä väestössä, 72 prosenttia miehistä ja 58 prosenttia naisista on liikalihavia tai ylipainoisia. Karmean tilanteen väitetään johtuvan pikaruokabuumista ja liikunnan vähenemisestä. Lihavuuden

## Tutkimusten mukaan pyöräilykypärän käyttö ja pyöräilyn turvallisuus korreloivat kansojen välisessä vertailussa voimakkaan negatiivisesti.

sanotaankin olevan kaikkien aikojen kansanterveyskriisi.

### Pyöräily vähentynyt

Pyöräily on kahden viime vuosikymmenen aikana vähentynyt Australiassa rajusti, erityisesti arkipyöräily työ- ja asiointimatkoilla. Säännöllinen pyöräily on näyttänyt vähentävän merkittävästi sydän- ja verisuonitautien riskiä, diabetesta ja useita muita ennen aikaisia kuolemia aiheuttavia tauteja, jotka nyt ovat yleisiä Australiassa.

Pyöräily pitää timmissä kunnossa ja vähentää tehokkaasti rasvan kerääntymistä kehoon. Yleensä pyöräilevät ihmiset elävät pitempään kuin pyöräilemättömät. Tohtori **Bernard Pearn-Rowe**, Australian lääketieteen yhdistyksen entinen puheenjohtaja, suositteli pyöräilyä useimmille asiakkailleen: ”Pyöräily tekee hyvä verenkierrolle ja hengityselimille, eikä se rasita niveliä eikä selkää.”

Pyöräilijöistä tulee harvoin ylipainoisia. Vain 15 minuuttia kohtuullista liikuntaa päivässä vähentää ylipainon riskiä 12-vuotiailla pojilla 50 prosenttia ja tytöillä 40 prosenttia.

### Pyöräilypakko ja liikalihavuus

Pyöräilykypäräpakko on Australiassa pääasiallinen syytä pyöräilyn merkittävään

väheneeseen 1990-luvun alussa. Se vähensi pyöräilyä hetkessä 30 prosenttia. On oletettu, että kypäräpakko on vaikuttanut myös kansanterveyden heikkenemiseen. Kypärälaki on todennäköisesti avaintekijä liikunnan vähenemiseen ja se on johtanut liikalihavuusepidemiaan erityisesti lapsilla. Ylipainoisten ja liikalihavien lasten määrä Länsi-Australiassa on kasvanut vuoden 1985 yhdeksästä prosentista pojilla ja 10,6 prosentista tytöillä vuoteen 2003 mennessä 21,7 prosenttiin pojilla ja 27,8 prosenttiin tytöillä. Viitenä kypäräpakkoa seuranneena vuonna yli puolet alueen lapsista lopetti pyöräilyn kouluun.

Yllättävästi Bakerin tutkimusinstituutti ei hallitukselle tekemässään selvityksessä mainitse mitään yhteyttä pyöräilyn vähenemisen ja liikalihavuuden kanssa. Kansanterveyskriisin selvittämisessä on tutkittava ja hoidettava kaikki mahdolliset syyt.

Perintöprinsessa maailman lihavimpana kansana on Yhdysvallat, missä 25 prosenttia aikuisväestöstä on liikalihavia. Myös se on innokkaasti vakuuttanut kansalaisilleen, että pyöräily on liian vaarallista ilman kypärää.

Kiinnostavaa tässä on se, että tutkimusten mukaan pyöräilykypärän käyttö ja pyöräilyn turvallisuus korreloivat kansojen välisessä vertailussa voimakkaan negatiivisesti. Hollannissa, missä pyöräilijän kilometrit ovat kaikkein turvallisimpia, vain alle prosentti pyöräilijöistä käyttää kypärää, kun taas Yhdysvalloissa, missä kypärän käyttö on kaksi kertaa yleisempää kuin Suomessa (ja yli 300-kertainen Hollantiin verrattuna), kuolemanriski on viisinkertainen Hollantiin nähden.

*Suomessa kypärän käyttö on monikertaisesti Euroopan keskitasoa yleisempää, mutta pyöräilyn turvallisuustilastossa Suomi on vielä keskitason alapuolella.*



# Tarvitaanko Suomessa pyöräilyn ja kävelyn poliittisia linjauksia?

🚲 Suomen pyöräilypolitiikkaan tarvitaan nyt kokonaisvaltaista otetta ja jatkuvuutta. Kokemukset muista Euroopan maista ovat rohkaisevia.

## KEVYEN LIIKENTEEN POLITIIKKA SUOMESSA

Suomessa on perinteisesti ollut liikennepoliitiikan laatimisessa vallalla melko keskitetty lähestymistapa. Strategiset tavoitteet ja kriittisimmät tavoitealueet on määritelty kansallisella tasolla alueita ja toimijoita kuullen. Suomessa ei tällä hetkellä ole voimassa olevaa kansallista pyöräily- ja kävelystrategiaa, joten niiden osalta voidaan katsoa olevan vallalla hajautettu lähestymistapa.

Kevyen liikenteen asema on tunnistettu hyvin liikennepoliittisissa linjauksissa, mutta sen asema liikenne- ja viestintäministeriön hallinnanalan toiminta- ja taloussuunnitelmissa (TTS) on ollut pienehkö. Vuosien

Suomen kevyen liikenteen poliittinen tilanne voidaan kiteyttää seuraavasti: Suomessa on tarve kevyen liikenteen toimintalinjoille, joilla täsmennetään kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpideohjelma, arvioidaan rahoitus ja muodostetaan seurantatapa. Lisäksi tarvitaan resursseja ohjelman toteuttamiseen esimerkiksi erillisenä teemarahoituksena.

2003–2006 ja 2004–2007 toiminta- ja taloussuunnitelmat eivät käsitelle kävelyä ja pyöräilyä lainkaan. TTS 2006–2009 mainitsee kevyen liikenteen yleistavoitteissaan ja kevyen liikenteen turvallisuuden teemapaketin muodossa. Uusimmassa vuosien 2010–2013 TTS:ssa mainitaan kaupunkiseutujen kohdalla yhtenä keskeisenä toimenpiteenä pyöräilyn ja jalankulun ottaminen entistä

painokkaammin mukaan liikennejärjestelmätöihin sekä toimintalinjojen laatiminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

## Toimenpiteet jääneet hajanaisiksi

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on tunnustettu yltäosan tavoite, mutta koska erillisiä strategialinjauksia ei ole tehty, kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteet ovat jääneet hajanaisiksi sekä melko vähävaikutteisiksi asetettuihin ilmasto-, ympäristö-, turvallisuus- ja terveystavoitteisiin nähden. Kevyen liikenteen kasvava merkitys ilmastoto- ja terveystavoitteiden saavuttamisessa ja kansallisen kävely- ja pyöräilystrategian tarve onkin tunnustettu viimeaikaisissa poliittisissa linjauksissa.

2000-luvun alussa laadituissa pyöräily- ja kävelypoliittisissa ohjelmissa on esitetty laaja-alaisia toimenpiteitä, mutta näitä ei ole toteutettu. Muutama kaupunki on edistänyt

*Pyöräilykaupunki Odensessa on huomioitu loistavasti myös kävelyn tarpeet. Osa ydinkeskustan kauduista on rauhoitettu kokonaan kävelylle klo klo 09 - 21 välisenä aikana. Kattavan pyörätieverkon ja pyöräparkkien ansiosta keskustaan on ilo pyöräillä joka suunnalta.*



### Pyörämatkojen osuus kaikista kaupunkien sisällä tehdyistä matkoista

Kaupunki	Asukkaita	Pyörämatkojen osuus
Groningen	117 000	37 %
Zwolle	110 000	37 %
Veenendaal	61 000	32 %
Enschede	152 000	31 %
Münster	280 000	27 %
Amsterdam	735 000	27 %
Odense	185 000	25 %
Kööpenhamina	502 000	23 %
Freiburg	213 000	22 %
Ghent	231 000	15 %

pyöräilyä laaja-alaisemmin, mutta systemaattista kulkutapamuutokseen kannustamista markkinoinnin tai lobbauksen avulla tai pyöräilyjärjestelmän kehittämistä palveluiden ja tiedotuksen näkökulmasta ei ole tehty. Pyöräilyn ja kävelyn toimintalinjat ovat Suomessa ajankohtainen vuonna 2010.

### KÄVELY- JA PYÖRÄILYPOLITIikka EUROOPASSA

- Euroopan maiden pyöräilypolitiikan pää tavoitteita ovat turvallisuuden parantaminen, ympäristöongelmien vähentäminen ja ilmanlaadun parantaminen, ruuhkien ja auton käytön vähentäminen, liikkumismahdollisuuksien lisääminen ja terveyden edistäminen.
- **Saksan** kansallinen pyöräilysuunnitelma on sisällöltään laaja-alainen ja sen jalkauttaminen on suunniteltu jo suunnitelmassa. Jalkauttaminen perustuu laajaan yhteistyöhön, jonka helpottamiseksi on perustettu pyöräilyportaali. Edistymistä strategian toteuttamisessa seurataan jatkuvasti ja siitä raportoidaan.
- **Hollannissa** ei enää ole kansallista pyöräily- ja kävelystrategiaa, vaan tavoitteet on integroitu osaksi yleisiä poliittisia linjauksia. Vastuu pyöräilyn edistämisestä on hajautetusti provinsseilla, kaupungeilla ja kunnilla, joiden budjeteissa on allokoitua rahaa. Valtion roolina on edistämisen tukeminen ja mahdollistaminen.
- **Ruotsin** pyöräilystrategia tavoittelee pyöräilyn määrän ja turvallisuuden kasvua. Strategiassa on nimetty viisi aihealuetta, joihin kehittämispanokset keskitetään. Toimenpiteet tarkennetaan päivitettävällä toimintasuunnitelmalla.
- Eurooppalaisten pyöräilyn edelläkävijäkaupunkien pyöräilypolitiikka voidaan kuvata yleisesti käsitteillä **jatkuva ja kokonaisvaltainen**.

### Eurooppalaisten kaupunkien pyöräilystrategiat

Useissa eurooppalaisissa kaupungeissa on oma pyöräilystrategia tai yhdistetty pyöräily- ja kävelystrategia. Johtopäätökset perustuvat tutkimukseen, jossa verrattiin viiden hollantilaisen ja viiden muun eurooppalaisen kaupungin pyöräilypolitiikkaa. Kaikkia mukaan valittuja kaupungeja voidaan pitää pyöräilyn mallikaupuneina esimerkiksi pyöräilyn kulkutapaosuudella mitattuna

Pyöräilyn kulkutapaosuus vaihtelee merkittävästi eri Euroopan maissa ja erityisesti eri kaupungeissa. Samankin maan sisällä saattaa olla täysin erilaisia kulkutapaosuuksia ja myös niissä maissa, joissa pyöräilyn rooli on keskimäärin pieni, löytyy yksittäisiä kaupungeja, joissa se on merkittävä. Esimerkiksi Iso-Britanniassa pyöräilyn kulkutapaosuus on 2 %, mutta Cambridgessä lähes 20 %. Pyöräilyn pieni osuus kaupungissa ei suoraan tarkoittaa suurta autoilun osuutta, sillä monissa kaupungeissa kävelyn ja joukkoliikenteen osuudet ovat merkittäviä, jos pyöräilyn osuus on pieni.

Hollantilainen Fietsberaad referoi vuonna 2006 tehtyä hollantilaista tutkimusta, jossa mallinnettiin pyörämatkojen määrää henkilöä kohden. Tavoitteena oli löytää kaupunkien ominaisuuksia, joilla voidaan selittää pyörämatkojen osuutta. Muuttujia saatiin 11 ja mallin selityskyky oli hyvä. Selittävät muuttujat olivat pyöräily- ja autotmatkan matka-aikojen suhde, autojen pysäköintimaksujen suuruus, joukkoliikennematkatojen osuus, rakennettu pinta-ala, 10–20-vuotiaiden osuus, yhden hengen talouksien osuus, työttömien osuus, protestanttien osuus, islamilaisien osuus, sademäärä ja pyöräilyn helppouden aste asteikolla 1–4 mitattuna. Koska tutkimuskaupungit olivat Hollannissa, kuvaa osa muuttujista erilaisten hollantilaisten kaupunkien luonteen

eroja. Hollannin eroja muihin maihin ei tule esille. Tuloksia voidaan soveltaa Suomeenkin etsittäessä pyöräilyä edistäviä tekijöitä.

### Pyöräilykaupungin tunnusmerkit

Fietsberaadin tutkimuksen mukaan jatkuva ja kokonaisvaltainen ovat käsitteitä, joilla voidaan kuvata niiden kuntien pyöräilypolitiikkaa, joissa pyöräilyn osuus on suuri. Pyöräilypolitiikka on luonnollinen osa laajempaa poliittista kokonaisuutta.

Hollantilaisessa tutkimuksessa tulee ilmi, että pyöräilyn esimerkkikaupungeja yhdistää monet tekijät, mutta jokaisen tekijän osalta löytyy myös poikkeuksia. Suurimmassa osassa esimerkkikaupungeista perinteinen **pyöräilykulttuuri ja -traditio** olivat voimakkaita. Kulttuurin ylläpitäminen oli vaatinut sekä poliittisia toimenpiteitä että panostamista infrastruktuuriin. Pyöräily oli yleisesti hyväksytty kulkutapa.

Suurimmassa osassa kaupungeja **pyöräilyverkko oli laadukas** ja yli puolessa pyöräiliikenteelle oli järjestetty autoliikenteestä erilliset kulkumahdollisuudet. Useissa kaupungeissa oli panostettu paljon **autoliikenteen ja pyöräilyn risteämiseen** ja risteyskiä on kehitetty yli- ja alikuluilla. **Pyöräpysäköinti** oli merkittävä osa pyöräilystrategiaa seitsemässä kaupungissa kymmenestä.

Kaupungeille tyypillistä oli **kokonaisvaltainen politiikka**. Kokonaisvaltaisella tarkoitetaan:

- innovaatioiden, palveluiden kehittämisen ja mainostamisen käyttämistä infrastruktuurin rakentamiseen liittyvään politiikan tukena,
- jatkuvaa poliittista sykliä sitoutumisesta seurantaan ja
- sekä porkkanoiden että kepin käyttämistä ennen kaikkea autoliikenteen rajoittamisena, esimerkiksi pysäköinnin ja nopeuksien hillinnän osalta.

Edellä mainituista **autoliikenteen rajoittamista** tehtiin kaikissa kaupungeissa. Sen sijaan poliittinen jatkuvuus ei täysin toteutunut kaikiällä. Systemaattisin prosessi oli Amsterdamissa ja Kööpenhaminassa. Kuudessa kaupungissa kymmenestä panostettiin systemaattisesti muihinkin kuin infrastruktuurin kehittämiseen liittyviin toimenpiteisiin.

### Case Kööpenhamina

Kööpenhamina on yksi Euroopan pyöräilykaupunkien edelläkävijöistä. Pyöräilyn osuus kaikista matkoista on lähes neljäsosa. Kööpenhaminalla on pitkä pyöräilyperinne.

1950-luvulla käynnistynyt pyöräilyn kulkutapaosuuden vähentymisen trendi saatiin kääntymään kasvuun 1980-luvulla. Pyöräily on kaikissa ikä- ja sosiaaliryhmissä hyväksytty liikkumismuoto. Kööpenhaminan pyörätieverkosto on kattava. Pyöräiteiden priorisointisuunnitelmaa 2001–2016 toteutetaan on tavoitteena rakentaa ”puuttuvat” 51 kilometriä pyörätietä. Euroopan muista pyöräilykaupungeista poiketen Kööpenhaminassa on suosittu pyöräiteiden rakentamista pyöräkaistojen sijaan, vaikka toki kaistojakin löytyy.

Kööpenhaminan pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2002 - 2012 tavoittelee nopeampaa, mukavampaa ja turvallisempaa pyöräilyä sekä pyöräilymäärän kasvua erityisesti työmatkoilla. Suunnitelmassa tärkeänä näkökulmana on nykyisten pyöräilijöiden tyytyväisenä pitäminen ja tyytyväisyyden kasvattaminen, jotta he tulevaisuudessakin pyöräilisivät. Tavoitteet on esitetty lukuina ja niiden toteutumista seurataan pyöräilytilinpäätöksen avulla.

Tärkeäksi tavoitteeksi on nostettu koe-tun turvallisuuden lisääminen, joka on johtanut risteysten kehittämiseen. Risteyksiä kehittämällä on pyritty myös vähentämään niiden haittavaikutusta pyöräilylle ja kasvattamaan pyöräilyn nopeutta. Pyöräilyn nopeuden merkitys korostuu erityisesti työmatkaliikenteessä. Pyöräilijät ilmoittavat pyöräilevänsä työmatkansa ennen kaikkea nopeuden ja helppouden vuoksi, terveys ja edullisuus on lisäksi mainittu perusteluina. Pyöräilyn osuus Kööpenhaminan työmatkaliikenteessä on merkittävä, noin kolmasosa.

”Cycle Policy 2002-2012” -kehittämissuunnitelma keskittyy yhdeksään osa-alueeseen:

- Pyöräiteiden ja -kaistojen rakentaminen.
- ”Vihreät” pyöräilyreitit - pääasiassa pitkämatkaiseen liikkumiseen suunnattuja korkean laatutason reittejä, joissa pysähtymistarve on minimoitu. Ne palvelevat sekä työmatka- että vapaa-ajanliikettä.
- Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen kaupungin keskusta-alueella.
- Polkupyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen
- Pyöräpysäköinti.
- Merkintöjen parantaminen risteyksissä mukaan lukien hidasteet.
- Pyöräilyreittien ylläpidon parantaminen.
- Pyöräilyreittien (talvi-)kunnossapidon parantaminen.
- Kampanjat ja informaatio.

Poikkeuksellista Kööpenhaminassa on pyöräilijöiden tyytyväisyyden jatkuva

seuraaminen. Pyöräilypolitiikan onnistumista on seurattu vuodesta 1995 saakka pyöräilyn tilinpäätöksellä, joka jakautuu kahteen osaan: 1) mittarit ja 2) tyytyväisyystutkimus. Mittareita on kymmenen. Niillä mitataan muun muassa pyöräilyn osuutta suoritteesta ja matkoista, pyöräverkoston laajuutta ja laatua, panostuksia verkoston ylläpitoon ja loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrää. Tyytyväisyyttä pyöräilyyn mitataan kaikkien kehittämissuunnitelman tärkeiden osa-alueiden osalta. Seurantamittaristo ja aikasarja vuosilta 1995 - 2000 on esitetty strategiassa.

### AJATUKSIA KANSALLISEN PYÖRÄILY- JA KÄVELYPOLITIIKAN RAKENTAMISEEN

- Pyöräilyn edistäminen on kehittynyt teiden poikkileikkausten suunnittelusta laaja-alaiseksi järjestelmäsuunnitteluksi, joka huomioi muun muassa palveluiden ja tiedotuksen suunnittelun osana kehittämistä.
- Hyötypyöräily on voimakkaasti painotunut strategioissa, mutta yhä useammin mukana on myös pyöräilymatkailuun ja vapaa-ajan pyöräilyyn sekä pyöräilyä tukeviin palveluihin liittyviä toimenpiteitä.
- Pyöräily- ja kävelypolitiikan edistäminen vaatii jatkuvuutta ja resursseja, tapahtuu tavoitteiden asettaminen sitten keskitettyä tai hajautettua.
- Useissa kaupungeissa ja maissa pyöräilyä ja kävelyä markkinoidaan aktiivisesti myös julkisen sektorin toimesta. Vuorovaikutusta eri ryhmien kanssa voidaan toteuttaa

esimerkiksi kaupungin pyöräilyfoorumin välityksellä tai osana suunnitteluprosessia. Toisinaan kyse on tiedon levittämisestä ja väärin luulojen korjaamisesta.

- Pyöräpysäköinnistä voi muodostua pyöräilyn kasvun este. Muutamissa kaupungeissa on laadittu erillinen pyöräpysäköintistrategia. Pyöräpysäköinti on viety esimerkiksi osaksi rakennusnormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalle.
- Pyörä- ja kävelyinfrastruktuuriin investointien hyöty-kustannussuhde parane, jos tarkastellaan pyöräilyn ja kävelyn hyötyjä laaja-alaisesti huomioiden esimerkiksi terveysvaikutukset.
- Euroopassa on kehitetty useita tapoja mitata pyöräilyn laatua ja houkuttelevuutta sekä pyöräilyn edistämispolitiikan onnistumista. Kööpenhaminassa asukkaiden tyytyväisyys on sekä pyöräily- että kunnossapitostrategian seurantamittarina ja kehittämistoimenpiteiden lähtökohtana.

### Näkökulman laajentaminen

Euroopan edistyksellisissä pyöräilymaissa ja -kaupungeissa pyöräilyn edistäminen on kokonaisvaltaista. Esimerkiksi Zürich ja München ovat kaupunkeja, joissa pyöräilystrategia on tehty laajanäkökulmaisesti. Zürichissä pyöräilyn edistäminen on jaettu pyöräilyreittien, pyöräilypysäköinnin ja motiivoinnin/imagon edistämiseen. Münchenissä edistämisen osa-alueet ovat pyöräilyinfrastruktuuri, pyöräliikenteen palvelut, PR-työ ja informaatio sekä organisaatioiden välinen vuorovaikutus. Laaja-alaisessa lähestymistavassa perinteisen liikennesuun-

*Laadukas pyöräily- ja kävelyinfrastruktuuri aktivoi liikkumaan kaikkein ikäiset kansalaiset. Turvallisuus ja viihtyisyys ovat avaintekijöitä. Kuva Tanskan Odensesta.*



nittelun toimenpiteet ovat vain osa pyöräilystrategiaa tai toimintalinjaa.

Peter London (2007) on kuvannut pyöräilyn edistämisen muuttumista eri vuosikymmeninä Nordrhein-Westfalen alueella Saksassa. 1960- ja 1970-lukujen teiden poikkileikkausten suunnittelusta on edetty 2000-luvun järjestelmäsuunnitteluun, jossa huomioidaan infrastruktuurin kehittämisen lisäksi palveluiden ja tiedotuksen kehittäminen. Viimeisimpänä suunnittelutapana hän on määritellyt lähiliikkumisen.

**Lähiliikkumiskonsepti** huomioi erityisesti lasten, perheiden ja seniorien liikkumisen erityisvaatimukset. Avainroolissa on kävely- ja pyöräily-ystävällisen esteettömän liikennenympäristön luominen sekä puistojen, suunnittelultaan houkuttelevien katujen ja vihreiden alueiden muodostaminen. **Iris Utzmann** on määritellyt lähiliikkumisen vaatimusten olevan:

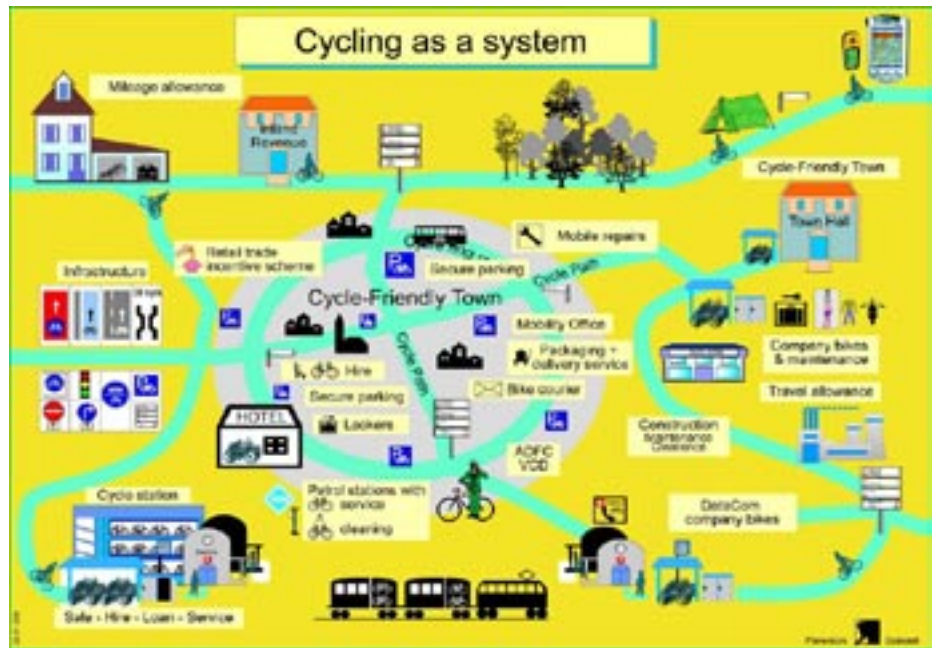
- lyhytmatkainen ja laadukas liikkuminen,
- paikallinen tarjonta ja
- paikallinen virkistyminen.

Lähiliikkumista sivuava uusi suunnittelufilosofia on nk. shared space -ajattelu. Kuten lähiliikkumisessa, myös jaetun tilan -ajattelussa lähdetään suunnittelussa liikkeelle ihmislähtöisesti. Jaetun tilan -ajattelun perusideana on integroida liikkuminen osaksi muita ihmisen toimintoja poistamalla liikennemerkit ja -merkinnät sekä kaikki rajat eri kulkutapojen välillä. Kuljettaja kontrolloi käyttäytymisensä, kuten nopeuden valinnan, jokapäiväisten käyttäytymisen normien mukaisesti. Jaettu tila ei luonnollisesti sovi kaikkiin ympäristöihin.

Sivun yläkulman kuvassa on esitetty Saksan kansallinen pyöräilystrategian järjestelmän (BMVBS 2002). Järjestelmäsuunnittelussa huomioidaan osana suunnittelua muun muassa liikkumista tukevat palvelut ja tiedotus. Molemmissa lähestymistavoissa painottuu liikkujakeskeinen näkökulma. Jaetun tilan -ajattelu keskittyy fyysisen liikennenympäristön suunnitteluun.

Muun muassa palvelut ja tiedotuksen sisältävän järjestelmäsuunnittelun lisäksi pyöräilypolitiikan näkökulmaa voidaan laajentaa tarkastelemalla hyötypyöräilyn ja -kävelyn ohella pyöräilyä ja kävelyä ajanvietteenä tai urheilumuotona. Kilpaurheilua ja urheilupyöräilyä ei yleisesti ole huomioitu kansallisissa tai kaupunkien strategioissa.

**Peter Cox** (2007) on jakanut pyöräilyn kahteen ryhmään: urheiluun ja ei-urheiluun. Urheilun hän on edelleen jäsentänyt organisoiduksi urheiluksi sekä aktiiviseksi vapaa-ajanviettotavaksi, joka on usein urheilu-



Saksan kansallinen pyöräilystrategian järjestelmän (BMVBS 2002)

seurojen ja tapahtumien kautta tapahtuvaa. Ei-urheiluun lukeutuvan pyöräilyn hän on jäsentänyt myös kahteen ryhmään, jotka ovat hupipyöräily ja pyöräily kulkutapana. Hupipyöräily sisältää vapaa-ajan pyöräilyn ja pyöräilyturismin. Pyöräily voidaan jakaa kolmeen luokkaan:

- **urheilu:** kilpaurheilu ja urheilupyöräily
- **ajanviete:** turismi ja vapaa-ajan pyöräily
- **hyötypyöräily:** pyöräily liikkumismuotona.

Urheilupyöräilyn etujärjestöt ovat yleisesti erillisiä ei-urheilupyöräilyn etujärjestöistä. Kansalliset ja kaupunkien pyöräilystrategiat keskittyvät yleisesti ei-urheiluun lukeutuvan pyöräilyn edistämiseen. Hyötypyöräily on voimakkaasti painottunut strategioissa, mutta yhä useammin mukana on myös pyöräilymatkailuun ja vapaa-ajan pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä. Esimerkiksi Saksan kansallisessa pyöräilystrategiassa pyöräilymatkailulle on omistettu oma kappale ja Münchenin kaupungissa edistetään aktiivisesti vihreiden pyöräilyvyöhykkeiden käyttöönottoa, joiden tärkeänä kriteerinä on vapaa-ajan pyöräilyn edistäminen. Monet pyöräilyn terveyshyödyistä ja osa pyöräilyyn liittyvästä kaupunkikulttuurista syntyy vapaa-ajanpyöräilyn kautta.

**Pyöräilymatkailun** edistäminen näyttää olevan useissa Euroopan maissa ajankohdittainen. Pyöräilyn EuroVelo -reitit ovat merkittäviä kehittämiskohteita. Pyöräilymatkailua kehitetään eri maissa muun muassa informaation saatavuuden ja markkinoinnin, viitoituksen, yhtenäisten reittien sekä pyöräily- ja oheispalveluiden saatavuuden

ja laadunhallinnan näkökulmista. Pyöräilymatkailu nähdään merkittäväksi turismin alueeksi, jolla on kasvupotentiaalia. Suomessa on Matkailun edistämiskeskukseen johdolla laadittu Pyöräilymatkailun edistämisstrategia 2009 - 2013. Matkailun lisäksi pyöräilystrategioissa voidaan erityisalueena ottaa esille pyöräilyyn liittyvät palvelut ja pyöräteollisuus.

#### Tavoitteet ja toteuttamisvastuut

Suurin osa pyöräilystä on lyhytmatkaista ja yksittäisen kunnan rajojen sisällä tapahtuvaa. Pyöräilyn edistämistoimenpiteet toteutetaan lähinnä paikallisesti. Eri maissa on päädytty erilaisiin lähestymistapoihin sen suhteen, kuinka yksityiskohtaisia kansallisia tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen asetetaan ja missä tavoitteet esitetään.

**Hollannissa ja Tanskassa** on luovuttu erillisestä kansallisesta pyöräily- ja kävelystrategiasta. Tavoitteet esitetään muiden strategioiden osana. Kaupunkien ja alueiden strategiat sen sijaan ovat yksityiskohtaisia.

**Saksassa** taas kansallinen strategia on olemassa, mutta se keskittyy toimenpiteiden kuvaamiseen yleisellä tasolla ja eri toimijoiden roolin tunnistamiseen sekä jatkotyön ja seurannan puitteiden rakentamiseen.

**Ruotsissa** strategia on kansallinen ja toimet koskevat lähinnä Ruotsin tiehallintoa eli strategia on rakennettu lähinnä oman toiminnan kehittämiseen.

**Uuden-Seelannin** kansallinen pyöräily- ja kävelystrategia "Getting there – on foot, by cycle" valmistui vuonna 2005. Strategiaa täydennettiin ministeriön toimesta

vuonna 2006 toteutussuunnitelmalla. Tämä keskittyy erilaisten strategiaelementtien tukemiseen keskusjohtoisesti, jotta paikalliset kävely- ja pyöräilystrategiat laadittaisiin riittävän kokonaisvaltaisesti. Kansallisella strategialla on merkitystä muun muassa rahoituksen saamisessa kävelyä ja pyöräilyä edistäville toimenpiteille. Toimenpideohjelman kymmenen aloitetta ovat:

- tutkimuksen, seurannan ja arvioinnin toimintasuunnitelma,
- liikennesektorin linjausten arviointi,
- toimintasuunnitelma vuorovaikutukseen päätöksentekijöiden kanssa,
- informaatiokeskus,
- toimintasuunnitelma osaamisen kehittämiseen,
- kävelyn ja pyöräilyn mallikuntaohjelma,
- tieviranomaisten benchmarking -ohjelma,
- käyttäjäryhmäverkostojen ohjelman vahvistaminen,
- pitkämatkaisten pyöräverkostojen tutkimusohjelma ja

*Pyöräiliikenteen sujuvia risteysjärjestelyjä Tanskan Odensessa..*



- kävelyn ja pyöräilyyn liittyvän koulutuksen ja kasvatuksen laajentaminen.

(Boulter 2007.)

**Brysselissä** monimutkainen hallinnollinen ja kulttuurillinen rakenne sekä kaupungin sisällä että alueellisesti ja liittovaltiotasolla on ratkaistu palkkaamalla henkilö, jonka tehtävä on koordinoida pyöräilysuunnitelman toimenpiteitä. Koordinoijan tehtävänä on varmistaa että kaikki hallinnon tasot ottavat pyöräilyn edistämisen huomioon suunnittelussa ja päätöksenteossa. Hän myös järjestää vuosittain eri toimijat yhdistävän seminaarin.

**Englannissa** pyöräilyn edistämisestä kansallisella tasolla huolehtii vuonna 2005 perustettu Cycling England. Sen tehtävänä on toteuttaa kansallista pyöräilypolitiikkaa. Taustalta löytyy Department for Transport (DfT), muita hallinnonalojen osastoja sekä pyöräilyjärjestöjä. Pyöräily- ja kävelystrategian laatiminen kuuluu edelleen hallinnolle,

kuten myös rahoituskehyksistä päättäminen. Toimenpiteiden toteuttaminen, käytönotto ja alueen toimien koordinointi ovat Cycling Englandin tehtäviä. Rahoitus tulee osittain paikallisilta toimijoilta ja osaksi DfT:n kautta.

Tapahtuu tavoitteiden asettaminen sitten keskitetysti tai hajautetusti, pyöräily- ja kävelypolitiikan edistäminen vaatii jatkuvuutta. Jollakin toimijalla on oltava jatkuvasti resursseja käytettävissä edistämistyöhön. Laaja-alainen politiikka sisältää toimenpiteitä, jotka eivät perinteisesti kuulu julkisen sektorin osaamisalueeseen, kuten markkinointia.

Englannissa asia on ratkaistu muodostamalla sekä kävelylle että pyöräilylle omat edistämisenorganisaatiot, joita valtio tukee. Suomessa hieman vastaavanlainen tilanne on liikenneturvallisuuden edistämässä. Suomeenkin olisi mahdollista perustaa Liikenneturvan tyyppinen organisaatio tai Liikenneturvan tehtäviä olisi mahdollista laajentaa koskemaan turvallisuuden edistämisen lisäksi ympäristöystävällisen ja terveellisen liikkumisen edistämiseen.

### **Yhteistyö ja vuorovaikutus**

Useissa Euroopan maissa ja kaupungeissa pyöräilyä ja kävelyä markkinoidaan aktiivisesti. Strategioiden ja suunnitelmien toteuttamiseen ja laatumiseen on otettu mukaan toimijat erittäin laajasti. Osassa maista ja kaupungeista yhteistyö ja markkinointi istuvat luontevasti käytössä olevaan mobility management -ajatteluun. Esimerkiksi Saksassa koko kansallinen pyöräilysuunnitelma on tehty laaja-alaisesti ja sen toteuttamisennäkökulmana on alusta saakka ollut yhteistyö, jonka puitteiden luomiseen on panostettu.

Pyöräilyä lobataan poliittisesti pyöräilyjärjestöjen toimesta, mutta myös hallinnon toimesta. Esimerkkejä ovat Katalonian alue Espanjassa sekä Englannin Cycling England ja Walk England -organisaatiot, joiden kautta eri hallinnon alat ja järjestöt yhteistyössä edistävät pyöräilyä ja kävelyä. Belgiassa on myönteisiä kokemuksia jopa pyöräilyn ja yksityisautoilun etujärjestöjen yhteistyöstä.

Vuorovaikutteisesta suunnittelusta on olemassa useita hyviä esimerkkejä, joista tässä on esitetty yksi. Lontoossa pyöräverkon kehittäminen suunniteltiin yhteistyössä sidosryhmien kanssa siten, että sidosryhmät otettiin mukaan suunnitteluun jo erittäin varhaisessa vaiheessa. Suunnittelu toteutettiin yksittäisille linkeille erikseen. Tarkasteltavia linkejä oli 275 kappaletta. Lopuksi



*Eden pikkukaupungin vartioitu pyöräparkki rautatieasemalla. Vahtimisen hoitaa klo 9 - 17 välisenä aikana parkin ylläpitäjänä toimiva pyörävuokraamo. Systemi on tuttu sadoilta paikkakunnilta Hollannissa.*

tarkastelua tehtiin verkostona. Prosessiin kuului jokaisen linkin osalta tiedonkeräys muun muassa pyöräilyjärjestöiltä ja asukkailta, kenttätutkimus ja raportin laatiminen linkin kehittämisestä, jossa on esitetty muun muassa toimenpiteet kustannuksineen. Raporttiluonnokset käsiteltiin vielä arviointikokouksessa ennen niiden lopullista hyväksymistä. Menettelyllä pyrittiin varmistamaan, että muodostettavasta pyöräverkostosta tulee kattava ja käyttäjänäkökulmasta toteutettu.

### **Pyöräilyfoorumit vaikuttavat**

Monissa eurooppalaisissa kaupungeissa vuorovaikutus eri tahojen kanssa hoidetaan pyöräilyfoorumien tai vastaavien välityksellä. Kielissä pyöräilyfoorumi on toiminut jo vuodesta 1988 saakka. Mukana toiminnassa on erilaiset järjestöt, joukkoliikenteestä, pyöräilystä ja rakentamisesta vastaavat viranomaiset sekä muut toimijat, kuten poliisi, joukkoliikenneoperaattorit ja kaupungin markkinointiorganisaatio. Toimintaan kuuluu sekä fyysiseen ympäristöön vaikuttaminen että kampanjat ja kilpailut. Tilburgissa Hollannissa hieman vastaavantyyppinen foorumi on koottu järjestöistä ja liikenneinsinööreistä. Foorumilla oli selvä

rooli kaupungin uuden pyöräilysuunnitelman tekemisessä.

Pyöräilymatkailu on erityisesti alue, jolla voidaan tehdä laaja-alaista yhteistyötä. Saksassa pyöräreittejä on kaupallistettu kansallisesti ja kansainvälisesti. Reitit brändättiin 12 kokonaisuudeksi. Seudullisia reittejä on Saksassa noin 200 kappaletta. Tieto löytyy sekä internetin kautta että esitteestä "Discovering Germany by Bike", jossa on myös esitetty tietoa erilaisista pyöräilymatkailuun liittyvistä palveluista. Markkinoinnissa käytettiin apuna laajasti eri toimijoita ja kanavia, muun muassa matkailu- ja pyöräilylehtiä, Nestlen muropurkkien kylkiä, yrityksiä ja matkailujärjestöjä.

### **Ennakkoluulot remonttiin**

Yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa voi olla osittain kyse myös väärin luulojen korjauksesta. UR Bike -projektin tavoitteena oli edistää pyöräilyä kahdeksassa kaupungissa. Projektin aikana nousi esille, että kauppiaille oli melko vinoutuneita käsityksiä siitä, millaisia liikenne ratkaisuja asiakkaat ostosmatkoilla haluavat. Esimerkiksi Grazissa kauppiaat arvioivat, että asiakkaista 58 % tulee autolla. Todellisuudessa luku oli 32 %. Edinburgissa puolet kauppiasta oli huolestuneita

autopysäköintitilan riittävydestä. Asiakkaiden ensimmäinen liikenneaiheinen huoli oli kuitenkin liian kapeat jalkakäytävät. Kolmasosa asiakkaista nosti tämän ensimmäiseksi liikenneaiheiseksi ongelmaksi.

### **Pysäköintipolitiikka**

Laaja-alaisissa strategioissa on pyöräilypysäköinti nostettu tärkeäksi osaksi pyöräilyn kehittämisstrategiaa. Lisäksi monien edistyksekkien pyöräilykaupunkien strategioissa tai pyöräilyn edistämiseksi sillä on merkittävä rooli tai aiheesta jopa laadittu oma strategia. Esimerkiksi Malmö, Kööpenhamina, Tilburg ja Zürich ovat kaupungeja, jossa pyöräpysäköintiä edistetään systemaattisesti. Epämiellyttävät pyöräpysäköintipaikat jäävät käyttämättä ja pysäköinnistä voi muodostua pyöräilyn kasvun pullonkaula.

Hollannissa Tilburgin kaupungissa vuonna 2006 laadittu pyöräilypoliittinen suunnitelma on keskittynyt pyöräilypysäköintiin. Pyöräpysäköintiongelmien ratkaisun on etsitty toimenpiteitä laaja-alaisesti.

Kööpenhamissa tarve erilliselle pyöräpysäköintistrategialle tunnustettiin muutama vuosi sitten, mutta koska tilanne oli kriittinen, päädyttiin nopeisiin toimenpiteisiin strategian laatimisen sijaan. Strategia on



Katetun pyöräpysäköinnin merkitys korostuu Suomen talvessa. Kuva Keravan asemalta.

tekeillä ja luonnoksessa on huomioitu pyöräpysäköinti liittyen seuraaviin toimintoihin: joukkoliikenne, asuminen, viihtymis- ja vapaa-ajan alueet, työ- ja opiskelupaikat, koulut ja päiväkodin, kaupat ja ostoskeskukset sekä muut alueet. Eri toiminnot aiheuttavat erilaista pysäköintitarvetta. Esimerkiksi vaatimukset pysäköintitapahtuman nopeudesta vaihtelevat. Tästä johtuen erilaiset pyöräpysäköintitavat sopivat

erilaisiin paikkoihin. Kuten pyöräilyyn liittyen yleensä Kööpenhaminassa, tavoitteet pyöräilypysäköinnin kehittämiseksi on esitetty asukkaiden tyytyväisyyden kasvuna. Lisäksi on esitetty tavoitteita liittyen standardeihin ja lainsäädäntöön, kuten pysäköintinormeihin. Kööpenhaminassa on havaittu, että pyöräpysäköinti vaatii valvontaa siinä missä autopysäköintikin.

### Pyöräpysäköinti rakennusnormeihin

Malmössa vuonna 2000 laaditussa pyöräilykehittämishjelmassa pyöräpysäköinnin kuntoon saattaminen tuotiin voimakkaasti esille. Sen seurauksena Malmössa on laadittu käsikirjat erikseen pyörien ulko- ja sisäpysäköinnin suunnittelua varten. Pyöräpysäköinti on osa rakennusnormeja autopysäköinnin vaatimusten rinnalla. Normi perustuu hollantilaiseen ajatteluun, jonka mukaan 24 prosenttia matkoista pyöräiläisiin. Niitä rakennusten haltijoita, joiden pysäköintimahdollisuudet ovat puutteelliset, on lähestytty kirjeitse. Pyöräpysäköintipaikat on lisäksi viety kartta- ja valokuvatietokantaan. Uusien asemien rakentamisessa on pyöräpysäköinti huomioitu kattavasti.

Pyöräilypysäköinnin järjestämiseen liittyviä vaatimuksia on viety rakennusmääräyksiin myös Saksassa. Kansallisten määräysten soveltaminen on Saksassa jätetty alueille,

joten liitovaltioiden välillä on merkittäviä eroja vaatimustasossa.

Thomas Krag on analysoinut läpi kymmenen kaupungin, alueen tai valtion pyöräpysäköintinormit. Kaupungit ja alueet sijaitsivat Ruotsissa, Sveitsissä, Norjassa, Tanskassa ja Saksassa. Kansalliset normit olivat Hollannin. Ohessa on esitetty yhteenveto eri toimintoihin liittyvistä vaatimuksista.

Pyöräpysäköintipaikkojen käytettävyyttä voidaan lisätä viemällä tieto pyöräkarttoihin tai internetissä toimiviin reittioppaisiin. Reittioppaat tai -kartat voidaan suunnitella siten, että mukana on muutkin pyöräilyyn liittyvät palvelut. Lisäksi reittioppaissa voidaan huomioida pyöräilyn erilaiset tavoitteet. Toisin sanoen käyttäjä voi valita reitityksen haluamallaan kriteerillä, kuten lyhin reitti tai puistoalueiden läpimenevä viihtyisämpi reitti. Esimerkiksi Münchenin reittioppaassa on tämä valinnanmahdollisuus.

### Pyöräilyn edut

Pyöräilyllä ja kävelyllä on paljon myönteisiä ympäristö-, turvallisuus- ja terveysvaikutuksia, jotka tulee tunnustaa ja käyttää aktiivisesti pyöräilyn edistämiseksi. Pyöräilyn edistämistoimenpiteillä saavutettaville eduille on monesti laskettu hinta. Esimerkiksi Hollannissa on tarkasteltu seuraavien asioiden vaikutuksia:

- terveysvaikutukset,
- päästöt (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>),
- ajokustannukset/km autolla ja pyörällä,
- verotulot,
- ajansäästö,
- turvallisuus,
- melu ja
- hajut.

Kolmen norjalaisen kaupungin osalta arvioitu kävely- ja pyöräilyväyläinvestointien hyötyjä- ja kustannuksia. Hyöty-kustannussuhde vaihtelee riippuen tutkimuksesta, mutta on arvioitu **hyödyn olevan 4-5-kertainen** pyörä- ja kävelyteihin sijoitettuun investointiin nähden. Kiinnostavaa tarkastelussa on vaikutusten tarkastelemisen laajuus. Tällä osa-alueella on tehty tutkimusta viime vuosina, jotta muun muassa kävelyn ja pyöräilyn sosiaaliset, psykologiset ja fyysisen aktiivisuuden liittyvät tekijät saataisiin esille. Pyöräilyn ja kävelyn terveysvaikutukset ovat merkittävä niiden kehittämisen argumentti.

Havainnollistavia tapoja kuvata pyöräilyn hyötyjä yksinkertaistaen on Gurdun Uranichin käyttämä esimerkki. Hän esittää liikenteen aiheuttamista kuolemista Itävallassa,

### Esimerkkejä pysäköintinormien vaatimuksista eri eurooppalaisissa kaupungeissa, alueilla ja valtioissa

Toiminto, alue tai rakennustyyppi	Vaatimus (paikkaa/yksikkö)
Asuinalueet	1-3 /talous
Nuorten asunnot	1-2,2 /talous
Iäkkäiden asunnot	0,3-1,25 /talous
Päivähoitokeskukset ja päiväkodit	0,1-0,5 /lapsi tai 0,2/työntekijä
Koulut ja opetuskeskittymät	useita lähestymistapoja, tyypillisesti 0,3-0,8/oppilas tai opiskelija
Sairaalat	0,1-0,5 paikkaa/peti tai 1,4 paikkaa/100 m <sup>2</sup>
Kaupat ja kauppakeskukset	0,4-8 / 100 m <sup>2</sup> (myös 20-40 / 100 metriä katua)
Toimistot	0,5-4 / 100 m <sup>2</sup>
Teollisuus	0,2-4 / 100 m <sup>2</sup> tai 0,25 / työntekijä
Hotellit ja ravintolat	useita erilaisia lähestymistapoja: 2-4 / 100m <sup>2</sup>
	0,1-0,2 / istuinpaikka (tai peti)
	0,1-0,2 / huone (hotelleissa)
Muut palvelut (terveydenhoito, julkinen hallinto, huoltoliikkeet)	2-3 / 100 m <sup>2</sup> tai 0,1-0,2 / työntekijä
Kulttuuri ja viihde	0,05-0,4 / katsoja
Kuntoilu ja urheilu	0,05-0,4 / osallistuja tai katsoja
Muu	0,1-0,4 / vierailija tai 0,1-4 / 1000 m <sup>2</sup>

Arvio kävely- ja pyörätieverkostoinvestointien hyödyistä ja kustannuksista Hokksundissa, Hamarissa ja Trondheimissä yksikkönä miljoona norjan kruunua. Laatimishetkellä 1 NOK = 0,1242 euroa. (Dehaye 2007.)

Hyöty- ja kustannuskomponentit	HYÖDYT JA KUSTANNUKSET (milj. NOK)		
	Hokksund	Hamar	Trondheim
Kävely- ja pyöräilyteiden edut (nykyinen arvo)			
Onnettomuudet (arvioitu, että ei muutosta)	0	0	0
Matka-aika (arvioitu, että ei muutosta)	0	0	0
Nykyisten kävelijöiden vähentynyt turvattomuus	4,2	2,7	107,6
Nykyisten pyöräilijöiden vähentynyt turvattomuus	9,5	6,1	398,2
Tulevien kävelijöiden vähentynyt turvattomuus	0,5	0,4	13,7
Tulevien pyöräilijöiden vähentynyt turvattomuus	3,5	2,3	100,7
Lasten koulukuljetusten vähentyneet kustannukset	2,6	1,1	3,6
Vähentyneet kustannukset liittyen vähemmän vakaviin sairauksiin ja lyhytaikaisiin poissaoloihin	16,7	35,4	269,2
Vähentyneet kustannukset liittyen vakaviin sairauksiin	97,7	206,6	1572,4
Motorisoidun tieliikenteen vähentyneet ulkoiset kustannukset	9,4	20,0	124,4
Työntekijöiden vähentyneet pysäköintikustannukset	9,5	34,6	433,4
<b>HYÖDYT YHTEENSÄ</b>	<b>153,7</b>	<b>309,1</b>	<b>3023,3</b>
Kävely- ja pyöräiteiden kustannukset (nykyinen arvo)	23,6	15,8	600,0
Pääomakustannukset	1,6	1,0	39,5
Verokustannustekijä, 20 % pääomakustannuksista	5,0	3,4	127,9
<b>KUSTANNUKSET YHTEENSÄ</b>	<b>30,2</b>	<b>20,1</b>	<b>767,4</b>
Hyöty-kustannussuhde	4,09	14,34	2,94

Sveitsissä ja Ranskassa seuraavaa:

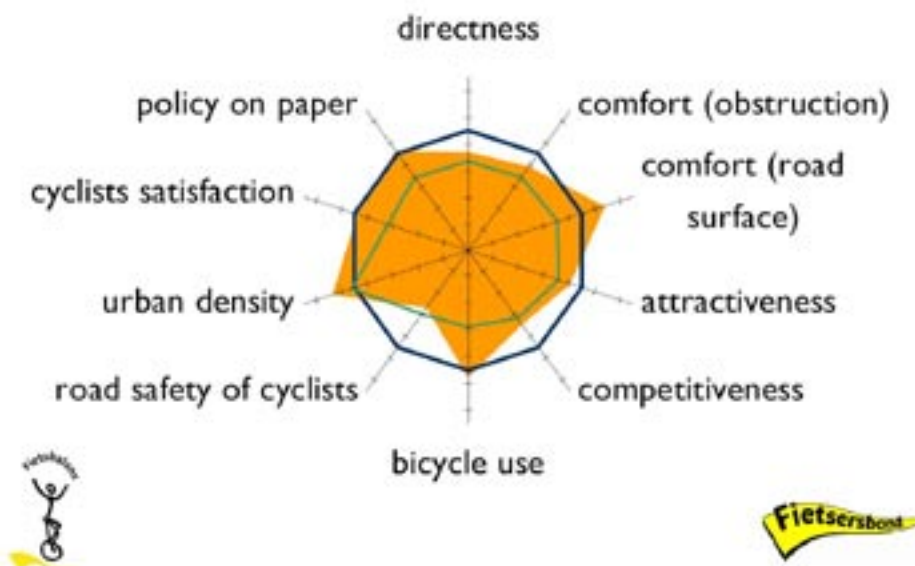
- tieliikenneonnettomuuksissa kuolleita 7 217 henkeä
- liikenteen aiheuttamista päästöistä johtuviin sairauksiin kuolee 28 000 ihmeistä
- liikkumattomuuden aiheuttamia kuolemia 58 000 kappaletta

Tanskan kolmanneksi suurin kaupunki Odense voidaan nostaa esille esimerkkinä pyöräilyn edistämiprojektin vaikuttavuudesta. Odensessa toteutettiin nelivuotinen projekti, johon käytettiin rahaa 2,6 miljoonaa euroa. Projektin osana toteutettiin yli 50 alaprojektia. Mukana oli fyysisen liikenneympäristön kehittämistä, pyöräilyn

sääntöjen ja oikeuksien muuttamista kaupunkiympäristössä sekä kampanjointia ja markkinointia eri kohderyhmille, kuten lapsille ja koululaisille, työpaikoille, senioreille, poliiseille ja kunnan kotityöntekijöille. Osa toimenpiteistä koski myös kävelyä.

Projektin tuloksena oli, että pyöräiliikenteen määrä kasvoi 20 % ja päättyi tilanteeseen, jossa joka neljäs matka pyöräillään. Pyöräilyonnettomuuksien määrä väheni 25 %, koska pyöräilijöiden näkyvyys liikkuja-ryhmänä kasvoi. Arviolta neljä miljoonaa euroa säästettiin terveyskuluissa. Eli toteutetun mittavan projektin kustannukset säästettiin jo terveyskuluissa. Lisäksi projektilla oli viihtyvyys- ja ympäristövaikutuksia.

Kaupungin pyöräilyn tilaa kuvaavan lähestymistavan Fietsbalansin mittausdimensiot



#### Pyöräilyn etujen arvioiminen

Pyöräilyn käyttömääriin vaikuttaa sen houkuttelevuus kulkutapana. Pyöräilyn laadun mittaamista voidaan tehdä esimerkiksi pyöräilyinfrastruktuurin osalta, kaupungin pyöräilyjärjestelmän osalta tai laatua voidaan arvioida kokonaisvaltaisesti arvioimalla politiikkaa ja suunnittelua, toimenpiteitä ja vaikutuksia.

Hollannissa Fietserbond on kehittänyt kaupungin pyöräilyn tilaa kuvaavan lähestymistavan "Fietsbalans". Mittaukseen käytetään kyselyitä asukkaille ja kunnan

virkamiehille, infrastruktuurin mittaamis-  
menettelyä ja analysoidaan tilasto- ja karta-  
aineistoja. Hollannissa on vuosina 2000  
- 2004 arvioitu 130 kaupunkia. Tietoja on  
käytetty muun muassa poliittisessa keskus-  
telussa ja toimintalinjojen työstämisessä.

Yli sadassa eurooppalaisessa kaupungissa  
tai alueella on käytetty jatkuvasti kehitettä-  
vää BYPAD (Bicycle Policy Audit) -menette-  
lyä. Suomessa nk. BYPAD-kaupunkeja ovat  
Helsinki, Jyväskylä, Tampere, Hyvinkää, Ke-  
rava ja Turku. Pyöräilypolitiikan tasapainoi-  
suutta arvioidaan yhdeksällä osa-alueella:

#### *Suunnittelu eli pyöräilypolitiikka*

- käyttäjien tarpeet,
- johtaminen ja koordinointi,
- paperilla oleva politiikka,
- keinot ja henkilöstö,

#### *Käytännön toimet*

- infrastruktuuri ja turvallisuus,
- informaatio ja koulutus,
- edistäminen ja kumppanuus,
- tukevat toimet,
- vaikutukset
- pyöräilypolitiikan seuranta ja vaikutukset.

Kehitystasoja on neljä:

- ad hoc -toiminta: tarpeen mukaan ja vain silloin.
- eristynyt -lähestymistapa: itsenäisesti niin hyvin kuin osaamme.
- järjestelmä -lähestymistapa: pyöräilyjärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena ja yhteistyössä eri ryhmien kanssa, mutta edelleen lähinnä projektilähtöisesti ja rahoituksen jatkuvuuden näkökulmasta epävarmuudessa.

- integroitu -lähestymistapa: jatkuva kehityminen, liikkujien tarpeiden systemaattinen seuraaminen, merkittävä ja pysyvä rahoitus sekä yhteistyö muiden politiikan alojen ja strategisten toimijoiden kanssa

Sen lisäksi, että BYPAD tarkastelee ketjua laajasti suunnittelusta toteuttamisen kautta seurantaan ja vaikutuksiin, se on laaja-alainen myös auditoinnin kohderyhmien osalta. Kyselyiden kautta kerätään tietoa sekä poliitikoilta, virkamiehiltä että käyttäjäryhmiltä. Monitorointi tehdään 3-4 vuoden välein. BYPAD -menettelyä ei ole käytetty kansallisesti, mutta arvioitavia osa-alueita voidaan käyttää tarkastuslistana kansallista pyöräily- ja kävelypolitiikkaa laadittaessa. Lisäksi kansallisen kävely- ja pyöräilypolitiikan tavoitteeksi voidaan pitkällä aikavälillä asettaa integroitu lähestymistapa.

#### **Tyytyväisyys ja houkuttelevuus**

Kööpenhaminassa asukkaat ovat tyytyväisyyskyselyn perusteella olleet tyytymättömiä kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon. Tilanteen muuttamiseksi on tutkittu mahdollisuutta ottaa miellyttävyyden arviointi mukaan kunnossapitostrategian seurantaan. Miellyttävyydskriteerin lisäämiseksi on tutkittu kolmea vaihtoehtoista tapaa mitata miellyttävyyttä päällysteen kuntoa analysoimalla.

Pyöräilyn houkuttelevuutta ja pyöräverkon toimivuutta voidaan lisätä useilla toimenpiteillä. Kööpenhaminassa on kehitetty nk. pyöräilyn ”maanteitä”, jossa tavoitteena on 20 km/h nopeus ja vihreä aalto pyöräilijöille.

#### **Kansallista kävely- ja pyöräilypolitiikka voidaan hahmottaa kahdella akselilla:**

- **politiikan muodostamistapa: hajautettu - keskitetty**
- **politiikan näkökulma: kapea-alainen - kokonaisvaltainen**

Useissa kaupungeissa, kuten Münchenissä on tavoitteeksi asetettu rajoittaa autoliikenteen nopeus 30 km/h:ssa, jos pyöräliikenteelle ei ole omaa kaistaa tai väylää. Yleisesti väylistä pyritään muodostamaan toimiva reitistö.

Wienissä on kehitetty pyöräverkon laadun mittaamista. Projektissa kiinnostavaa ovat laadun kriteerit, jotka antavat eväitä myös verkoston kehittämiseen.

#### **NELJÄ TAPAA LINJAUSTEN RAKENTAMISEEN**

Kevyen liikenteen eli käytännössä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintalinjojen laati-  
mistyö on Suomessa ajankohtainen vuonna 2010. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen yhdessä joukkoliikenteen ja julkisen liikenteen edistämisen kanssa tukee muun muassa ilmasto-, ympäristö- ja terveystavoitteiden toteutumista.

Vuonna 2007-08 selvitti Destia Oy muutamien edistyksellisten eurooppalaisien pyöräilymaiden pyöräilypolitiikkaa ja -strategioita sekä kartoitti näkökulmia ja painotuksia, jotka tulisi huomioida Suomen toimintalinjatyydyssä. Kävely on osassa strategioista mukana, osassa ei.

Eri maissa kansallisen kevyen liikenteen strategian laatimista on lähestytty eri tavoin. Lähestymistapoja ei voida laittaa paremmuusjärjestykseen, mutta niistä voidaan tunnistaa toimivuuden kannalta kriittisiä tekijöitä. Pyöräilyn ja kävelyn statuksella maassa ja maan poliittisella perinteellä on selkeästi vaikutusta lähestymistavan valintaan.

Viereisen sivun kuviossa on esitetty muutamien maiden pyöräilypolitiikan tila edellä esitettyä jäsenystä käyttäen. Kävely-  
politiikkaa on maiden osalta käsitelty yhdessä pyöräilypolitiikan kanssa silloin, kun sitä on yhteisesti käsitelty analysoiduissa dokumenteissa.

Politiikan muodostamistavalla tarkoitetaan sitä, muodostetaanko kävely- ja pyöräilypolitiikka ja -strategiat pääasiassa kansallisella tasolla vai alueiden ja kaupunkien tasolla. Vaikka strategia laaditaan keskitetysti kansallisella tasolla vastaavan

#### *Ehdotus pyöräverkon laadun kriteereistä ja mittareista Wienissä.*

##### **Kriteeri**

Subjekttiivinen turvallisuus

Sosiaalinen turvallisuus

Melu ja päästöt

Rakennetun ympäristön ominaisuudet

Infrastruktuurin mukavuus

##### **Mittari**

Pyöräilyinfrastruktuurin olemassaolo  
Autoliikenteen määrä  
Risteyksien määrä ja tyyppi  
Pyöräinfrastruktuurin leveys  
Kävelijöiden ja pyöräilijöiden kohtaaminen

Ihmisten määrä tiellä  
Valaistus

Melupäästöt

Puut ja viheralueet

Rakennetun ympäristön rakenne

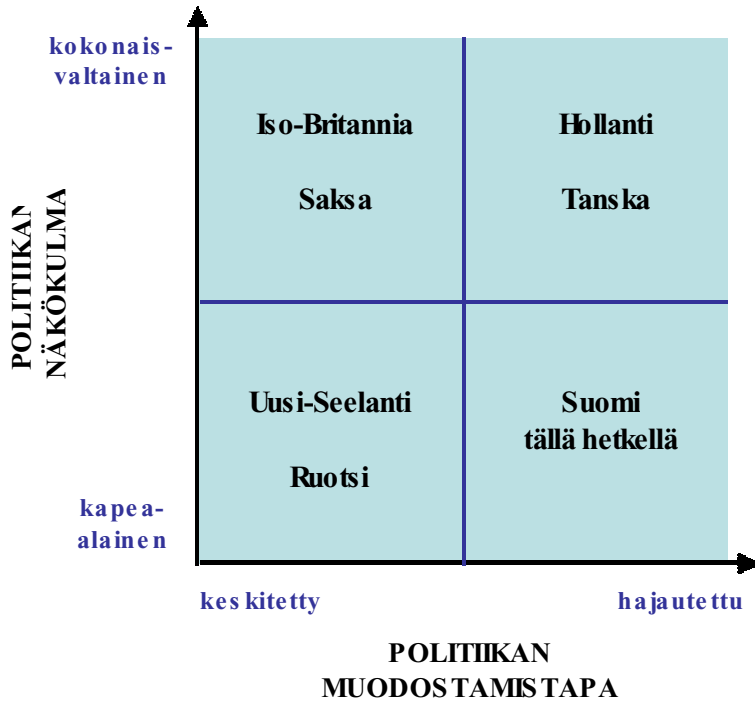
Käytön moninaisuus

Pinnan tyyppi

Karkeus

Suoja sääolosuhteilta

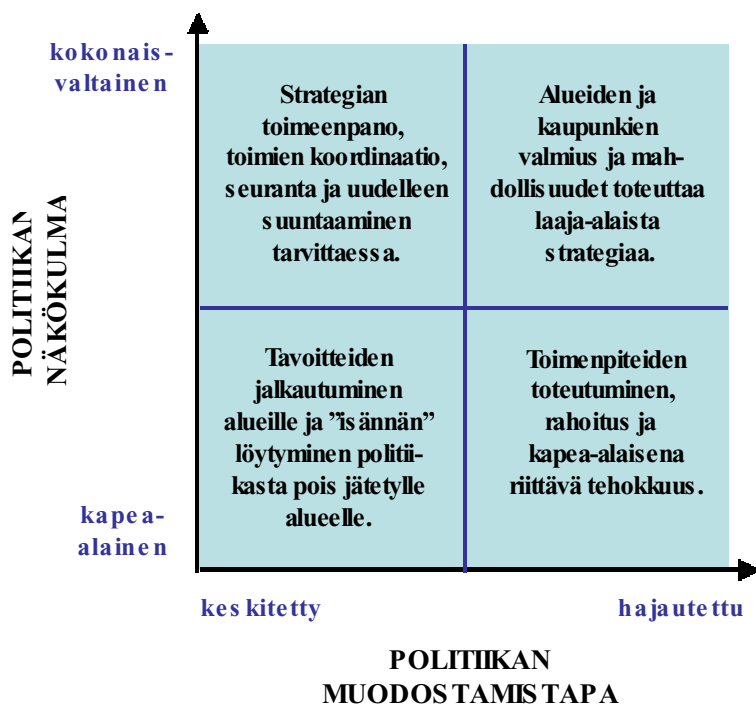
Jäsennys muutamien maiden pyöräilypolitiikasta.



Seuraavassa kuviossa on esitetty eri lähestymistapojen osalta kriittisimmäksi katsottu politiikan onnistumisen kulmakivi. Yhteisiä kriittisiä tekijöitä kaikissa lähestymistavoissa ovat:

- riittävät resurssit
- vastuiden selkeys, tehtävien koordinaatio ja riittävä yhteistyö,
- toimien jatkuvuus ja niiden seuranta.

Eri lähestymistapojen onnistumisen kulmakivet.



ministeriön toimesta, voi prosessiin silti osallistua paljon muita toimijoita.

Politiikan näkökulmalla tarkoitetaan useita asioita. Kapea-alaiset strategiat keskittyvät liikenneteknisten toimien edistämiseen. Esitettyjen toimenpiteiden toteuttajaksi nimetään joko vain strategian laatijataho tai laajemmin julkisen sektorin toimijat. Laaja-alaisissa strategioissa mukana on:

- laaja-alaista vaikutusten arviointia ja perusteluviestintää,
- hyötypyöräilyn rinnalla vapaa-ajan pyöräilyn, pyöräilymatkailun ja jopa pyöräilyteollisuuden ja -innovaatioiden edistäminen,
- kulkutapamuutoksen tavoittelua proaktiivisen otteen avulla muun muassa käyttäen tiedotusta, lobbauksia ja markkinointia,
- pyöräilyjärjestelmän näkökulma, eli infrastruktuurin kehittämisen lisäksi edistetään muun muassa pyöräilypysäköintiä ja -palveluja sekä tiedotusta,
- toimenpiteiden toteuttajana myös yksityiset yritykset ja järjestöt,
- jatkuva poliittinen sykli sitoutumisesta seurantaan.

**Kokonaisvaltainen ja hajautettu**

Euroopan edistyneisimmässä pyöräilymaissa Tanskassa ja Hollannissa ei ole erillistä kansallista pyöräily- tai kävelystrategiaa, vaan tavoitteet pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi on esitetty osana yleistä liikennepolitiikkaa. Varsinkin Hollannissa pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen ei ole tavoite, vaan ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttaminen sen avulla. Maiden voidaan katsoa siirtyneen keskitetyn ja kokonaisvaltaisen strategiavaiheen kautta hajautettuun ja kokonaisvaltaiseen lähestymistapaan.

Hajautettua ja kokonaisvaltaista menettelyä edustavissa maissa kaupungeilla on kattavat kevyen liikenteen strategiat ja resursseja toteuttaa toimenpiteitä. Valtion rooli on tukeva katalysaattori, eli se asettaa olennaiset puitteet ja raamit vastuussa oleville toimijoille, huolehtii lainsäädännöstä, rahoittaa hajautettua pyöräilypolitiikkaa ja tukee sitä jakamalla tietoa ja edistämällä tutkimusta.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Kävely ja erityisesti pyöräily ovat merkittävässä ja tunnustetussa asemassa liikku- miskuotoina.
- Alueilla ja/tai kaupungeilla on motivaatio, valmius ja mahdollisuuksia toteuttaa laaja-alaisia kävely- ja pyöräilypolitiikkaa.

- Kansallisen tason tukeva rooli toteutuu muun muassa lainsäädännön, rahoituksen ja tiedon levittämisen osalta.

### Kokonaisvaltainen ja keskitetty

Saksan pyöräilypolitiikan ja Iso-Britannia kävely- ja pyöräilypolitiikan voidaan katsoa olevan kokonaisvaltaista ja keskitettyä. Molemmissa maissa kansallinen pyöräilystrategia on tehty asiasta vastaavan ministeriön toimesta, muita toimijoita kuullen. Strategian toimenpiteet koskevat kävelyn ja pyöräilyn edistämistä laaja-alaisesti.

Haasteeksi muodostuva laaja-alaisen strategian jalkauttaminen on ratkaistu Saksassa ja Iso-Britanniassa eri tavoin. Saksassa strategian osatavoitteeksi on nimetty internetportaalin laatiminen, joka

mahdollistaa laajan toimijaverkoston jatkuvan työskentelyn ja strategian toteutumisen seurannan. Iso-Britanniassa on sekä kävelyn että pyöräilyn edistämiseen perustettu omat organisaatiot yhteistyössä eri hallinnon sektoreiden ja muiden toimijoiden kanssa. Ne vastaavat suunnitelmien jalkauttamisesta. Molemmissa tapauksissa politiikan toteuttamiseen on varattu riittävä rahoitus ja vastuut on selkeästi jaettu.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Eri toimijoiden riittävä mukana oleminen strategian laatimisessa ja ennen kaikkea toimeenpanossa. Puiteiden ja menettelytapojen luominen keskitetysti laaditun strategian jalkauttamiselle.
- Jatkuva seuranta ja toimien uudelleen

- suuntaaminen laajan verkoston kanssa.
- Laaja-alaisen toimien rahoitus.
- Kansallisen ja alueellisen kävely- ja pyöräilypolitiikan yhteensovittaminen.

### Kapea-alainen ja keskitetty

Ruotsin ja Uuden-Seelannin politiikan voidaan arvioida olevan kapea-alaista ja keskitettyä.

Ruotsissa pyöräilystrategia on tehty sektorivastuussa olevan Ruotsin tiehallinnon toimesta muita toimijoita kuullen. Toimenpiteet koskevat lähinnä tiehallinnon omaa toimintaa tai tiehallinnon roolia laajemmassa toiminnassa. Strategiassa on esitetty muun muassa toimenpiteitä liittyen kampanjoihin ja koulutukseen, mutta ei esimerkiksi pyöräilymatkailuun. Strategian toteuttamisen ongelmaksi on noussut sen toimeenpano ja panostusten fokuoimattomuus.

Uuden-Seelannin kansallinen yhdistetty kävely- ja pyöräilystrategia on tehty vastaavan ministeriön toimesta ja sitä on tarkennettu toteutussuunnitelmalla. Toteutussuunnitelma keskittyy täysin ministeriön toimiin erilaisten strategian elementtien tukemiseksi. Tavoitteena on varmistaa riittävän kattavat alueelliset strategiat, rahoituksen saaminen eri toimenpiteille ja horisontaalinen yhteistyö.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Keskitetysti laadittujen tavoitteiden jalkautuminen alueille ja muille toimijoille.
- Toimenpiteiden toteutuminen, jotka jäävät strategian ulkopuolelle. Neliporrasmallin ensimmäisen portaalan olennaiset toimenpiteet jäävät helposti ilman ”isäntää”.
- Sen välttäminen, että ratkaisut ovat epäoptimaalisia liikkujan kannalta. Lähestymistapa huomioi vain osan liikkujan matkaketjuihin ja päätöksentekoon vaikuttavista asioista.

### Kapea-alainen ja hajautettu

Suomessa on perinteisesti ollut liikennepolitiikan laatimisessa vallalla melko keskitetty lähestymistapa: strategiset tavoitteet ja kriittisimmät tavoitealueet on määritelty kansallisella tasolla alueita ja toimijoita kuullen.

Tällä hetkellä ei Suomessa kuitenkaan ole voimassa olevaa kansallista pyöräily- ja kävelystrategiaa, joten täällä voidaan katsoa olevan vallalla hajautettu lähestymistapa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoite on esitetty yleisen liikennepolitiikan osana.

Kriittisiä tekijöitä lähestymistavan onnistumiselle:

- Toimenpiteiden toteutuminen, jotka jäävät

*Pyöräkaistat ovat parantaneet pyöräilyn sujuvuutta Tukholmassa.*



*Amsterdamin kattava pyörätieverkosto on pitkäjänteisen pyöräilypolitiikan ansiota.*



strategian ulkopuolelle. Niin kutsutun neliporrasmallin ensimmäisen portaan olennaiset toimenpiteet jäävät helposti ilman vastuutahoa.

- Sen estäminen, että kapea-alainen ja hajautettu lähestymistapa ei johda eri alueiden ja toimijoiden eristyneeseen toimintaan ja puutteisiin sekä vertikaalisessa että horisontaalisessa yhteistyössä. Esimerkiksi tietotaito ei väily.
- Kokonaisvaltaisen järjestelmänäkökulman puuttuminen voi johtaa hajanaiseen, tehottomaan ja epäoptimaaliseen ”säläpolitiikkaan”.
- Kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvuus ja systemaattisuus ovat uhattuna.
- Kansallisen rahoituksen saaminen toimenpiteille on sattumanvaraista, ei suunnitelmallista.

## SUOSITUKSET SUOMEN PYÖRÄILY- JA KÄVELYPOLITIikkaan

### 1. Toimintalinjojen laatimistyöhön valitaan kokonaisvaltainen lähestymistapa

Toimintalinjojen laatimisvaiheessa tulee päättää kuinka laaja-alaisesti pyöräilyä tarkastellaan ja kenen näkökulmasta toimenpiteet suunnitellaan. Suomen terveys-, turvallisuus- ja ilmastotavoitteet huomioiden tulisi tavoitteeksi ottaa kokonaisvaltainen kävely- ja pyöräilyjärjestelmänäkökulma, joka käsittää myös tiedotuksen, markkinoinnin ja palvelut. Tästä voidaan käyttää myös nimitystä käyttäjä- tai asiakasnäkökulma.

Tärkeää on löytää tapoja vaikuttaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuteen, joka vaatii asiakasnäkökulman ja monipuolisia toimenpiteitä. Toki toimenpiteet tulee fokusoida, jotta toimintalinjat eivät hajaudu liikaa.

### 2. Hajautettuun lähestymistapaan siirrytään vain keskitetyn vaiheen kautta

Muutamissa suomalaisissa kaupungeissa tai kaupunkiseuduilla on tehty kävely- ja/tai pyöräilystrategioita, mutta kaupunkien välillä on tilanteessa ja strategioiden kattavuudessa merkittäviä eroja. Kokonaisvaltainen ote ei ole toteutunut siinä mittakaavassa, että siirtyminen suoraan hajautettuun ja kokonaisvaltaiseen olisi mahdollinen. Pidemmällä aikavälillä tätä tai keskitettyä ja kokonaisvaltaista lähestymistapaa voidaan pitää tavoitteena.

Suomessa esimerkiksi kevyen liikenteen



Pyörätie ja katettu pyöräparkki Lahdessa.

edistämiseen suunnatun rahoituksen taso ja jatkuvuus tai pyöräilyn edistämisen asema kaupunkien liikennejärjestelmätöissä eivät ole vielä sillä tasolla, että kansalliselle suunnan näyttämiseksi ei olisi tarvetta. Vaikka pidemmällä aikavälillä tavoitteena olisi kaupunkiseuduille tai alueellisille toimijoille siirretty strateginen vastuu, se tulee toteuttaa keskitetyn vaiheen kautta.

### 3. Toimintalinjat muodostetaan laaja-alaisena yhteistyönä

Liikenne- ja viestintäministeriön rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on selkeä: se on kehityksen mahdollistaja, katalysaattori ja suunnannäyttäjä. Keskitetyssä vaiheessa tulee panostaa horisontaaliseen yhteistyöhön sekä strategian jalkauttamisen varmistamiseksi että valmistumisena hajautuneeseen malliin, jos se päätetään ottaa pitkän aikavälin tavoitteeksi. Koska kävely- ja pyöräily koskevat useita hallinnonaloja, yksityisiä toimijoita ja organisaatioita, tulee myös vertikaalisen yhteistyön laaja-alaisuus varmistaa.

### 4. Toimintalinjojen vaikuttavuudelle asetetaan selkeät tavoitteet

Toimintalinjatyön tavoitteeksi voidaan asettaa määrällinen pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuuden kasvu, mutta varsinaisesti tavoitellaan sen kautta saavutettavia ympäristö-, turvallisuus-, terveys- ja taloushyötyjä. Myös näille tulisi asettaa toimintalinjatyössä määrälliset tavoitteet hyötyjen konkretisoimiseksi. Tavoitteet tulisi kansallisen tason lisäksi kohdistaa alueille niiden

alueelliset lähtökohdat ja erityispiirteet huomioiden. Tavoitteet koskevat julkista sektoria laajasti ja strategia tulee tehdä vertikaalisessa yhteistyössä eri hallinnon sektoreiden kanssa.

### 5. Toimintalinjojen toteuttamisen resurssit sekä koordinointi- ja seurantatapa määritellään työn aikana

Toimenpidealueiden suunnittelussa voidaan valita selvästi kansallinen taso ja panostaa jalkauttamismenettelyn ja edistämistahon tunnistamiseen, kuten Englannissa on tehty nimeämällä erilliset organisaatiot kävelyn- ja pyöräilyn edistämiseen. Tilanne vastaa hieman Liikenneturvan tilannetta Suomessa. Toinen vaihtoehto on tunnistaa toimenpidealueet myös alueellisten toimijoiden, kuten kaupunkien ja tiepiirin osalta, mutta myös yksityisten toimijoiden ja organisaatioiden osalta ja etsiä toimiva tapa yhteistyöhön.

Kriittistä on varmistaa resurssit kävely- ja pyöräilypolitiikan jatkuvalla edistämiseksi ja muodostaa näkemys vertikaalisen ja horisontaalisen yhteistyön toimintatavasta, jotta toimintalinjojen toimeenpano onnistuu. Jo toimintalinjojen laatimisen aikana tulee selkeästi esittää sekä suunnitelman toteuttamis-, koordinointi-, rahoitus- että seurantatapa.

*Alkuperäinen teksti on Destia Oy:n suunnittelija Kati Kiiskilän tekemästä esiselvityksestä, jonka LVM julkaisee alkuvuonna 2010. Artikkelin on laatinut LVM:n neuvotteleva virkamies Katriina Myllärniemi.*

# Pyöräilykuntien verkosto

- liity edelläkävijöiden kasvavaan 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 Salermo (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@lappeenranta.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@tamperet.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 Kiiskilä 0400 374 133  
kati.kiiskila@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@tut.fi

## WSP FINLAND OY

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