

Poljin



*Pyörä ja juna
Oikeudenmukainen pyöräilysiirtymä
Pyörämatkailukyselyn tulokset*

Poljin 1/25

Poljin on Pyöräilykuntien verkosto ry:n ammattilehti

28. VUOSIKERTA
ISSN 1796-6388

KANNEN KUVA
Martti Tulenheimo

PÄÄTOIMITTAJA
Sanna Ojajärvi
sanna.ojajarvi@poljin.fi

TOIMITUSSIHTEERI
Martti Tulenheimo

TOIMITUSKUNTA
Katja Arpalo
Matti Hirvonen
Riina Jorasmaa
Sanna Ojajärvi
Martti Tulenheimo

Sisällysluettelo

Pääkirjoitus.....	3
Kolumni.....	4
Pyörä ja juna – liikkumisen superpari.....	6
Kylmä sää, kuuma trendi: kaupunkien talvipyöräilykulttuureja rakentamassa.....	11
Oikeudenmukaisessa pyöräilysiirtymässä onnistutaan paikallisissa yhteisöissä.....	16
Miten suomalaiset pyörämatkailevat - Suuren pyörämatkailukyselyn tuloksia.....	20
Fiksusti kouluun viisi vuotta – mukana jo viidesosa Suomen kunnista.....	27



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

PAINOS
Digilehti

TOIMITUKSEN OSOITE JA
OSOITTEENMUUTOKSET
info@poljin.fi
Pyöräilykuntien verkosto ry
Iso Roobertinkatu 3-5 A 22
00120 Helsinki

SEURAA
facebook.com/poljin.fi

@pyorailykunnat

Jokainen pyöräilijä on ystäväni ja kävelijä kaverini

Kävely ja oleskelu on ratkaisevan tärkeä osa toimivaa, viihtyisää ja elinvoimaista ympäristöä missä tahansa kunnassa tai kaupungissa. On mahdotonta edes kuvitella miellyttävää ja tasavertaista kaupunkitilaa ilman kävelyn keskeistä roolia. Samalla kävelyllä on valtava itseisarvo ja myönteinen talousvaikutus, koska se on tilatehokkain, tasa-arvoisin ja terveellisin tapa liikkua.

2010-luvun menestysprojekti PYKÄLÄ (Pyöräily ja kävely osaksi kaupunkien liikennejärjestelmää) tavoitteli nimensä mukaisesti pyöräliikenteelle ja kävelylle vakavasti otettavaa roolia liikennejärjestelmätasolla. Kalle Vaismaan väitöskirjan vauhdittamana tässä osittain onnistuttiinkin, varsinkin pyöräliikenteen osalta. Mukana oli ennakkoluulottomia Pyöräilykuntien verkoston jäsenkuntia ja mallia haettiin Euroopan parhaista pyöräily- ja kävelykaupungeista.

Paljon on ehtinyt pyöräliikennettä virrata sen jälkeen ja pitkään tuntui, että kävelyn edistäminen jäi kuitenkin harmillisen vähälle huomiolle. Tämä näkyi esimerkiksi kuntien kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmissä, joissa visiot, tavoitteet ja toimenpiteet sekä osittain myös rahoitus molempien kulkutapojen osalta määritellään. Siksi on ollut erityisen ilahduttavaa huomata, että parhaissa viime aikoina valmistuneissa edistämishjelmissä kävelyn (tai koko jalankulun) edistämisen toimet ovat kokonaisvaltaisesti ja

tasavertaisesti mukana. Osa varsinkin suurimmista kaupungeista, kuten Tampere, on myös laatinut rohkeasti erilliset strategiat ja toimenpiteohjelmat kävelyn edistämiseksi. Helsingissä valmistui ja hyväksyttiin erittäin laadukas suunnitteluohje (Helsingin käveltävien katu- ja kaupunkitilojen suunnitteluohje) alkuvuodesta. Ensimmäinen laatuaan ja kelpaa hyödynnettäväksi muissakin kunnissa.

Kuntatason edistämishjelmia on tällä hetkellä toteutuksessa noin 130 kunnassa ja niistä noin 85 prosenttia käsittelee sekä kävelyn että pyöräilyn edistämistä. Pyöräilyyn erikseen keskittyviä ohjelmia on kolmisenkymmentä ja pelkästään kävelyn keskittyviä muutamia. Ohjelmatasolla yhdistäminen käy hyvin, kunhan tavoitteiden ja toimenpiteiden osalta muistetaan eriyttää nämä kaksi terveellisintä, mutta tarpeiltaan hyvin erilaista kulkutapaa toisistaan. ”Jokainen pyöräilijä on ystäväni” (ja kävelijä kaverini), voisi Gary Fisherin suuhun soviteltua lentävää lausetta jatkaa liikenne- ja kaupunkisuunnittelun näkökulmasta.

Osa ohjelmista on viisaan liikkumisen suunnitelmia tai vastaavia, joissa luonnollisesti joukkoliikenne on mukana. Kestävän kaupunkiliikenteen ohjelmat eli SUMPit (Sustainable urban mobility plan) tekevät parhaillaan uutta tulemistaan EU:n TEN-T -asetuksen kautta ja Traficomien vauhdittamana ainakin MAL-seuduilla. Nämä pitää muistaa toteuttaa tiiviissä synkronissa olemassa olevien edistämishjelmien kanssa. Lopultahan tärkeintä on kokonaisuus. Jos kestävien kulkutapojen osuus saadaan kuntatasolla kasvamaan yli 50 prosentin, ei ehkä olla vielä voiton puolella, mutta ainakin oikealla tiellä. 🌱

Matti Hirvonen
johtava asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto



Pelastetaan pyöräetu

Teksti: Martti Tulenheimo

Millainen hallitus ansaitsisi raikuvat suosionosoitukset? Sellainen, joka lisäisi kansalaisten liikkumista, leikkaisi sairauspoissaoloja, vauhdittaisi kotimaista teollisuutta ja loisi työpaikkoja joka kolikkaan maata. Sellainen, joka esittäisi budjetissaan täysin uuden, kustannuksiltaan hyvin tasapainoisen, tutkitusti tehokkaan, suositun ja ilmastovaikutuksiltaan suorastaan erinomaisen liikkumisen kannustimen.

Nyt olemme todistamassa juuri päinvastaista. Hallitus aikoo poistaa erinomaisesti toimivan työsuhdepyöräedun. Samalla vesitetään kerätahteilla kansanterveyden, ilmaston ja yrittäjyyden näkökulmasta loistavasti toimiva järjestelmä. Ja mikä hämmäntävintä: ilman ainuttakaan vaikutusarviota, ilman keskustelua, ilman muita perusteluita kuin ”menoja on leikatava” – huomioimatta edes ainoatakaan nykyisen edun tuomista hyödyistä.

Käyttäjäkyselyn mukaan 83 prosenttia pyöräedun käyttäjistä on lisännyt pyöräilyään edun myötä. Keskimääräinen työsuhdepyöräilijä liikkuu 2 tuntia 43 minuuttia viikossa ja taittaa uskomattomat 1200 kilometriä vuodessa. Jokainen kilometri pyörän selässä on yksi kilometri vähemmän autossa istumista. Ja jokainen, aivan jokainen kilometri tuottaa suoraa säästöä valtion paisuvista terveysmenoista.

Entäpä ne 115 335 suomalaista, jotka ovat jo hankkineet työsuhdepyörän? Järjestelmähän ei ole ollut mikään kokeilu, vaan kymmenillä

tuhansilla työpaikoilla vakiintunut osa arkea. Monelle etu on ollut jopa ainoa reitti uuden pyörän hankintaan. Itse asiassa huikeat 63 prosenttia käyttäjistä kertoo, ettei olisi hankkinut pyörää ilman työnantajan tarjoamaa etua. Työsuhdepyöräedun siivittämänä erityisesti sähköpyöräilyn suosio on noussut räjähdysmäisesti, ja hyvästä syystä: se tekee liikkumisesta saavutettavaa ja mielekästä sekä vastaa järkevästi arjen kulkuhaasteisiin.

Entä terveysvaikutukset? Työterveyslaitos vahvistaa, että aktiivisimmilla työmatkaliikkujiin on keskimäärin 4,5 sairauspoissaolopäivää vähemmän vuodessa kuin passiivisilla työmatkaajilla. Tämä ei ole mikään pikku juttu. Se on valtava ja konkreettinen säästö sekä työnantajille että veronmaksajille – ja ennen kaikkea kiistaton mitari paremmasta hyvinvoinnista.

Mutta entä sitten, kysyy skeptikko, jonka mielestä vain taloudella on mitään arvoa. Pyöräedun menestys on luonut uusia työpaikkoja ja liiketoimintaa: leasingpalveluja, huoltoverkostoja, pyöräliikkeitä ja pyöräilyn palveluita. Nyt tämä kasvu uhkaa pysähtyä. Alan yritykset katsovat epäuskoisina ja huolestuneina tulevaisuuteen. Monet pyöräliikkeet ovat investoineet rasakaasti kalustoon ja henkilöstöön siinä vakaassa uskossa, että nykyinen veromalli jatkuu. Ja miksi ei olisi jatkunut? Kyseessä on järjestelmä, jonka vaikutukset ovat mitattuja ja yksiselitteisen myönteisiä.

Helkama Velox, yksi Suomen perinteikkäimmistä pyörävalmistajista, arvioi hallituk-

sen ehdotuksen aiheuttavan miljoonien eurojen menetykset. Suomen Yrittäjien toimitusjohtaja Mikael Pentikäinen kiteyttää tilanteen osuvasti: ”Yhdellä päätöksellä vaikeutetaan merkittävästi liiketoiminnan edellytyksiä hyvin lyhyellä varoitusajalla.” Jos tämä olisi lääke, sen poistamista ilman tutkimusta ja perusteita ei kukaan hyväksyisi. Miksi tämä sitten hyväksyttäisiin?

Työsuhdepyöräetu ei ole mikään erityisetu harvoille etuoikeutetuille. Se on laajasti käytetty, tasa-arvoinen, käytännössä hyväksi ja toimivaksi osoittautunut porkkana, joka aidosti edistää liikkuva Suomea. Se on tehokas kannustin, johon niin yritykset kuin kansalaisetkin ovat luottaneet. Sen romuttaminen ilman perusteita viestii yrityksille ja kaikille suomalaisille, että lakiin ja päätöksentekoon ei voi luottaa, – että pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus ovat vain kauniita sanoja, eivät osa politiikan periaatteita.

Tätä ei pidä hyväksyä. Ei ilman kunnollista vaikutusarviota. Ei ilman avointa ja rehellistä vuoropuhelua. Ei ilman kansalaisten voimakasta vastalauseita. Pelastetaan pyöräetu – ennen kuin peruuttamattomasti romutamme liikkumisen, terveyden ja työllisyyden kannustimen, joka oikeasti toimii ja hyödyttää meitä kaikkia. 🌱

Martti Tulenheimo
toimitussihteeri



Työterveyslaitos vahvistaa, että aktiivisilla työmatkaliikkujiin on keskimäärin 4,5 sairauspoissaolopäivää vähemmän vuodessa kuin passiivisilla työmatkaajilla.



Asemien pysäköintiratkaisujen on oltava laadukkaita, runkolukittavia, sääsuojattuja ja määrältään riittäviä.

Pyörä ja juna – liikkumisen superpari

Teksti ja kuvat: Martti Tulenheimo

Juna kulkee vikkelaasti kaupungista toiseen. Pyörä vie kotiovelta perille asti. Yhdessä ne voivat muodostaa sujuvan ja kestävän matkaketjun. Pyörän ja junan yhdistäminen on helppo ja tehokas keino parantaa suomalaisten arkea – mutta se vaatii tekoja. Pyöräliiton julkaisema Junapyöräilyn tiekartta pohtii, miksei tätä yhdistelmää käytetä laajemmin – ja mitä pitäisi tehdä, että käytettäisiin.

Junapyöräily – piilevä voimavara

Yli puolet suomalaisista – noin kolme miljoonaa ihmistä – asuu viiden kilometrin päässä lähimmästä juna-asemasta. Pyörällä tuo matka taittuisi noin 20-25 minuutissa. Silti moni valitsee auton. Samalla jää käyttämättä raideliikenteen potentiaali ja pyöräilyn kaikki tutut hyödyt: liikkumisen vapaus, pieni hiilijalanjälki ja se paljon puhuttu arjen hyötyliikunta.

Junapyöräily, eli polkupyörän ja junan yhdistäminen osaksi matkaketjua, on liikkumismuoto, joka voisi Suomessa palvella merkittävästi suurempaa käyttäjäkuntaa kuin tällä hetkellä. Se tarjoaa kestävän, tehokkaan ja usein nopeankin vaihtoehdon yksityisautoilulle etenkin kaupunkiseuduilla ja niiden lähialueilla. Pyörällä saavutetaan rautatieasemat huomattavasti laajemmasta alueelta kuin kävellen, mikä parantaa koko raideliikenteen saavutettavuutta.

Yli puolet suomalaisista – noin kolme miljoonaa ihmistä – asuu viiden kilometrin päässä lähimmästä juna-asemasta.

Esimerkiksi Alankomaissa junapyöräilyn merkitys on kasvanut nopeasti: nykyisin jo yli puolet kaikista junamatkoista alkaa tai päättyy pyöräilyyn. Tulos ei ole sattumaa: infrastruktuuri on kunnossa, pysäköinti järjestetty ja yhteiskäyttöpyörät odottavat asemilla. Junamatkustajien määrä on samalla lähes kaksinkertaistunut.

Tiekartta sujuvamman liikkumisen tueksi

Pyörän ja junan yhdistelmä on Suomessa toistaiseksi edelleen melko vähäisessä käytössä. Keskeinen haaste on jo itse junaverkoston kattavuus, sillä kaikkien päivittäiset matkat eivät suuntaudu raiteiden varsille. Tämän lisäksi yhdistelmän käyttöä vaikeuttavat tutut esteet, kuten katkonaiset pyöräreitit, heikosti suunniteltu pyöräpysäköinti asemilla sekä oman pyörän kuljettamisen haasteet.

Pyöräliitto on julkaissut *Junapyöräilyn tiekartan*, joka tarjoaa konkreettisia toimenpiteitä ja suosituksia junapyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Tiekartta tähtää sujuviin matkaketjuihin, joissa pyörä ja juna täydentävät toisiaan, ja nostaa esiin junapyöräilyn hyödyntämättömän potentiaalin Suomen liikennejärjestelmässä.



Pyöräpysäköinti on kestävän matkaketjun olennainen osa.

Sujuva ja turvallinen pyörätieverkko asemille ja niiltä eteenpäin on junapyöräilyn selkäranka.

Kohderyhmänä ovat niin valtionhallinto, kaupungit, VR kuin liikennejärjestelmän suunnittelijat ja kehittäjät. Tiekartan tavoitteena on luoda olosuhteet, joissa pyörän ja junan yhdistäminen on sujuvaa, houkuttelevaa ja skaalautuvaa osaksi arjen ja vapaa-ajan liikkumista. Tiekartassa nostetaan esiin viisi keskeistä kehittämiskohdetta junapyöräilyn kehittämiseksi.

Viisi askelta kohti junapyöräilyn kasvua

Sujuva ja turvallinen pyörätieverkko asemille ja niiltä eteenpäin on junapyöräilyn selkäranka. Kun pyörällä pääsee helposti ja turvallisesti asemalle, yhdistelmämatkustaminen muuttuu aidosti varteenotettavaksi vaihtoehdoksi.

Pyöräpysäköinti on ratkaiseva tekijä. Jokaisen pyörämatka alkaa ja päättyy pysäköintiin, ja siksi asemien pysäköintiratkaisujen on oltava laadukkaita, runkolukittavia, sääsuojattuja ja määrältään riittäviä. Hyvin suunniteltu pysäköinti vähentää myös varkauksia ja tukee koko matkaketjun sujuvuutta.



Alankomaiden OV-fiets-pyörillä poljetaan vuosittain yli viisi miljoonaa matkaa, ja pyörät palvelevat matkustajia jo 300 asemalla.



Blue-bike on Belgian juna-asemilla toimiva asemapyöräpalvelu.

Pyöräpalveluiden kehittäminen edesauttaa junan ja pyörän yhdistämistä. Asemapyörät – eli asemilta vuokrattavat pyörät – voivat tarjota käyttäjälle mahdollisuuden jatkaa matkaa määränpäähän ilman oman pyörän kuljettamista junassa. Alankomaiden OV-fiets-järjestelmä kattaa 300 asemaa ympäri maan ja mahdollistaa

vuosittain yli viisi miljoonaa matkaa. Vastaava ratkaisu Suomessa tekisi junapyöräilystä huomattavasti saavutettavampaa ja joustavampaa.

Yhdyskuntarakenne vaikuttaa junapyöräilyn toimivuuteen: tiivis asutus asemien läheisyydessä sekä toimivat pyöräreitit tukevat junan ja pyörän yhdistämistä. Olemassa olevia asemia tulisi kehittää aktiivisesti, ja pitkällä aikavälillä harkita myös uusien, ns. kakkos- ja kolmosasemien perustamista kasvaville alueille.

Junapyöräilyn kehittäminen ei voi jäädä yksittäisten tahojen vastuulle. Tarvitaan selkeästi nimetty valtakunnallinen toimija, joka koordinoi kehittämistyötä ja kantaa kokonaisvastuun sen suunnittelusta, resursoinnista ja yhteistyöstä eri sidosryhmien välillä.

Pyöräpysäköinti on ratkaiseva tekijä. Jokainen pyörämatka alkaa ja päättyy pysäköintiin.



Esimerkiksi Porvoossa on valmiina laadukasta pyöräilyinfraa. Toimiva junayhteys loisi saumattomia matkaketjuja pääkaupunkiseudulle.

Yhdyskuntasuunnittelu avainasemassa

Junapyöräilyn onnistunut edistäminen edellyttää pitkäjänteistä yhdyskuntasuunnittelua. Tiekartta muistuttaa, että pyöräilyä tukevan maankäytön tulee ulottua sekä asemille että niiltä eteenpäin. Tiheä asemaverkosto parantaa saavutettavuutta, mutta yhtä tärkeää on varmistaa, että ihmiset voivat asua ja asioida pyöräilyetäisyydellä asemasta. Tällöin junapyöräilystä voi kehittyä aidosti toimiva osa arjen liikkumista.

Junapyöräilyn kehittäminen on haasteellista, mutta julkaistu tiekartta tarjoaa työkaluja esteiden ylittämiseen. Keskeisiä kysymyksiä ovat rahoituksen järjestäminen, toimijoiden välinen

yhteistyö ja asenteiden muutos erityisesti liikenesuunnittelun tasolla. Samalla junapyöräily tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia. Se voi lisätä raideliikenteen käyttöä, vähentää liikenteen päästöjä, tukea kaupunkien elinvoimaa sekä parantaa ihmisten terveyttä ja hyvinvointia.

Onnistuessaan pyörän ja junan yhdistelmä tarjoaa paljon: se tuo lisää matkustajia raiteille, vähentää päästöjä ja ruuhkia sekä edistää ihmisten terveyttä ja asemaseutujen elinvoimaa. Parhaimmillaan se tarjoaa ihmisille yhden lisävaihtoehdon ratkoa oman arkensa kulkuhaasteita, joka tuntuu samalla vapaudelta. Tähän pääsemiseksi ei kaivata uusia ideoita – ainoastaan niiden toteuttajia. 🌱

Martti Tulenheimo



Talvista pyöräilyä Oulussa.

Kylmä sää, kuuma trendi – kaupunkien talvipyöräily-kulttuureja rakentamassa

Teksti: Isabel Scherer

Käännös ja kuvat: Martti Tulenheimo

Monille on selvää, että pyöräily on hyödyllistä. Se edistää terveyttä ja on ympäristöystävällistä. On lukuisia muitakin syitä ryhtyä pyöräilemään. Motivaatio kuitenkin laskee helposti, kun ensimmäiset sadepisarat putoavat taivaalta – ja usein viimeistään ensimmäisten lumihiutaleiden, pakkasasteiden ja jääkerroksen ilmaantuessa maan pinnalle.

Lisäksi talvikuukausina pyöräily nähdään usein urheiluna, minkä vuoksi mielikuvissa se sopii vain ”oikeaoppisesti” erikoisvarustelluille ja kovakuntoisille ihmisille. Talvella pyöräily voi kuitenkin olla myös täysin arkipäiväistä puuhaa, josta on paljon hyötyä niin yksilöille kuin yhteiskunnallekin. Tämän saavuttamiseksi tarvitaan oikeanlaista talvipyöräilykulttuuria.

Tarkastelen kirjoituksessani talvipyöräilykulttuurin tärkeyttä ja sitä, miten sellainen luodaan. Lisäksi esittelen kolme askelta talvi-

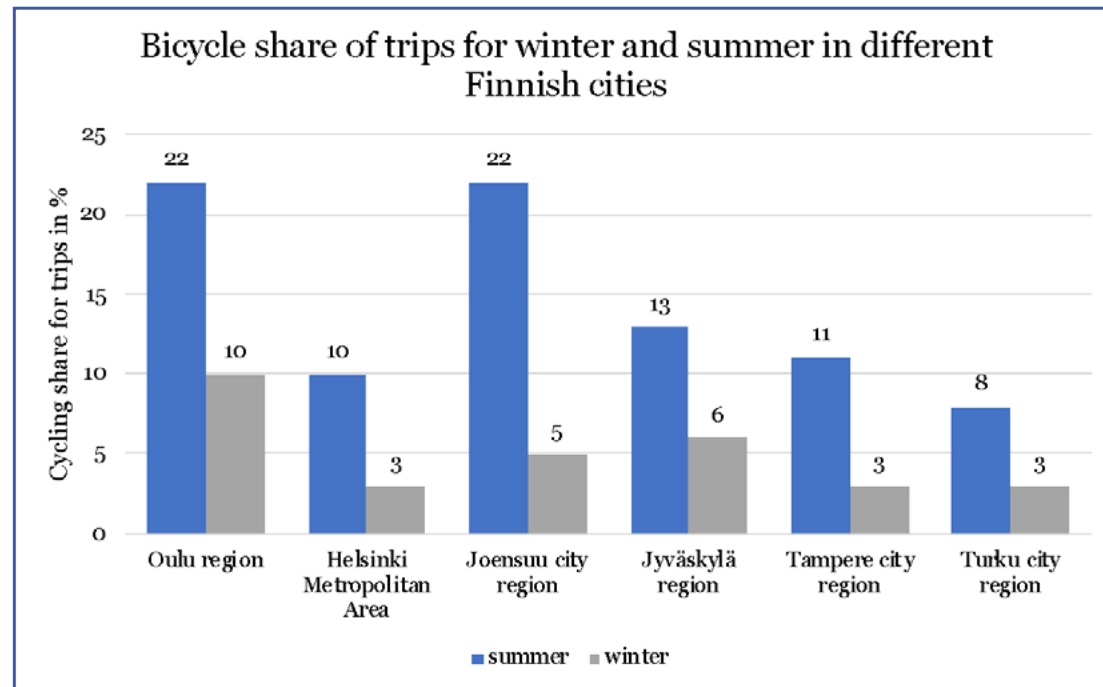
pyöräilykulttuurin luomiseksi missä tahansa kaupungissa. Kirjoitus perustuu lokakuussa 2023 Aalto-yliopistossa kirjoittamaani maisterintutkielmaan ”A Framework for Understanding Winter Cycling Culture” (Viitekehys talvipyöräilykulttuurin ymmärtämiseen).

Nykytilanne Suomessa

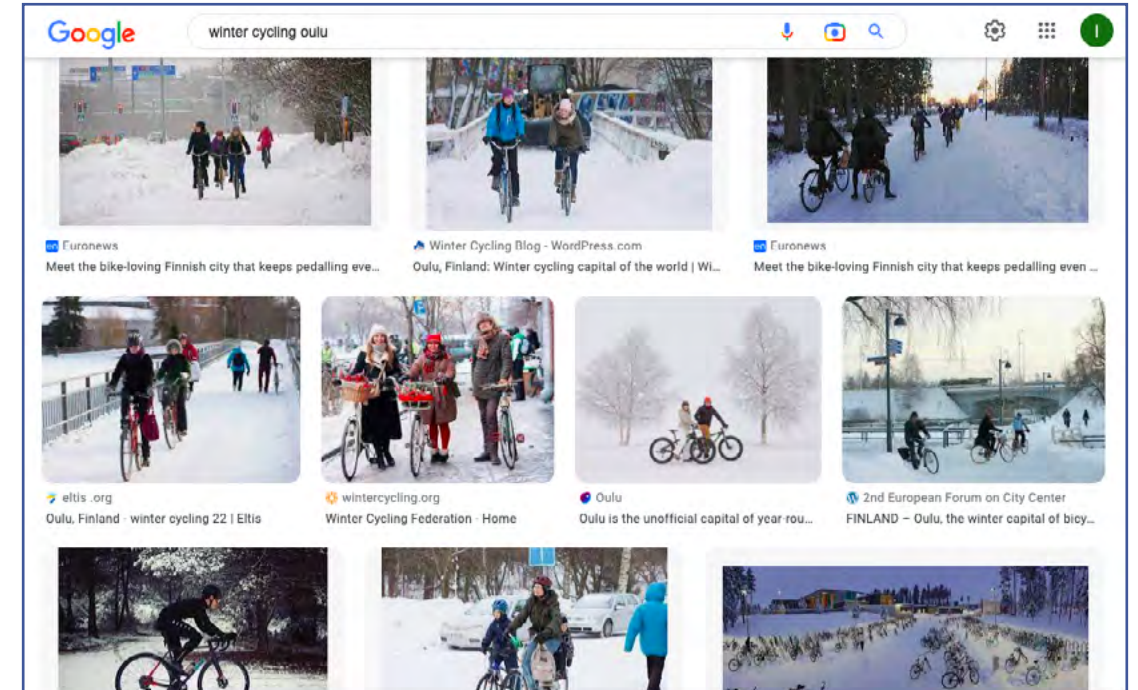
Vaikka pyöräily on yleinen kulkumuoto kesällä, laskee pyöräilyn määrä merkittävästi kaikissa Suomen kaupungeissa talvella. Pyöräilymäärät laskevat usein jopa 70–80 prosenttia. Tämä rajoit-

taa pyöräilystä saatavia ympärivuotisia hyötyjä. Mikäli pyöräilyä käytetään esimerkiksi vain puolet vuodesta, jäävät liikunnasta saatavat tädet hyötyvaikutukset saavuttamatta. Myös infrastruktuuriin sijoitetuista varoista saatavat tädet tehokkuushyödyt jäävät osittain vajaiksi.

Pyöräilymäärien väheneminen talvella hokuttelee helposti kritikoita, jotka huomauttavat, että investointeja pyöräiliikenteen infrastruktuuriin pitäisi vähentää, koska ”pyöräiteitä ei kuitenkaan käytetä”. Oulun kaupunki on onnistunut saavuttamaan korkeimman talvipyöräilyn osuuden Suomessa ja siksi valitsin sen tutkimustapaukseksi maisterintutkielmaani varten.



Pyöräilyn kulkumuoto-osuus kesällä (sininen) ja talvella (harmaa) Suomen eri kaupungeissa (Traficom, 2023).



Talvistä pyöräilyä Oulussa. Google-kuvahaun tuloksia.

Oppia Oulusta, pyöräilyn talvipääkaupungista

Oulu tunnetaan Suomen pyöräiliikenteen talvipääkaupunkina poikkeuksellisen infrastruktuurinsa ja talvikunnossapitonsa vuoksi. Oulussa on kattava verkosto pyöräilyä, jotka on erotettu autoliikenteestä ja jotka ovat siksi käyttäjille helppoja, turvallisia ja käteviä. Oulun pyöräily-ystävällisestä ympäristöstä on kiittäminen entistä kaupungininsinööri Mauri Myllylää, joka toteutti tämän verkoston jo 1960-luvulla.

Toimivan infrastruktuurin lisäksi Oulun menestys perustuu pyöräilijöiden talvikunnossapitoon. Kaupungilla on oma talvikunnossapi-

don ”superluokka”, jolla taataan korkealaatuinen kunnossapito pääreiteillä kaikkina aikoina. Huomionarvoista on, että näiden kahden ”fyysisen” tekijän lisäksi Oulussa on onnistuttu helpottamaan myös arkista pyöräilykulttuuria talvella.

Oulun menestys perustuu siihen, että pyöräilystä tehdään kaikille avointa, sosiaalista ja käytännöllistä – myöskään talvella pyöräily ei koske vain urheilun harrastajia. Ero Oulun ja muiden välillä näkyy, kun verrataan Google-hakujen ”winter cycling” (”talvipyöräily”) tuloksia hakuun ”winter cycling in Oulu” (”talvipyöräily Oulussa”). Yleisen haun tulokset näkyvät ensimmäisessä kuvasarjassa ja Oulun tulokset toisessa kuvasarjassa.

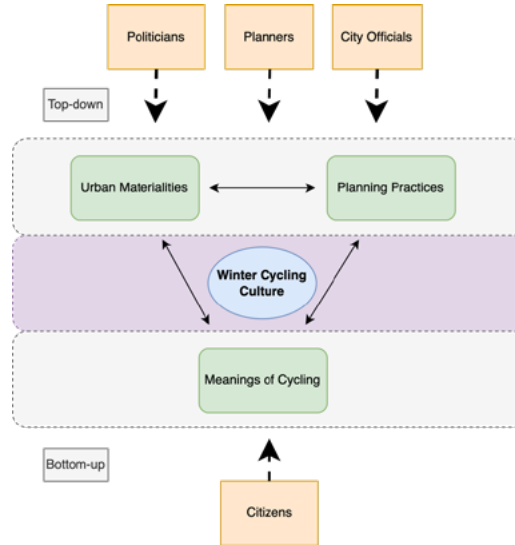
Talvipyöräilykulttuurin viitekehys

Kehitin työssäni talvipyöräilykulttuurin viitekehksen, joka toimii yhteenvetona talvipyöräilykulttuuriin vaikuttavista tekijöistä ja sidosryhmistä. Se perustuu kahteen aiempaan viitekehykseen nimeltä ”Energiakulttuurit” (Stephenson, 2010) ja ”Liikkuvuuden esiintuominen” (Jensen, 2013). Näkökulmien laajentamiseksi haastattelin paikallisia asiantuntijoita sekä järjestin työryhmäkeskusteluja eri kunnissa ja organisaatioissa.

Viitekehys tunnistaa kolme keskeistä avaintekijää, jotka rakentavat talvipyöräilykulttuuria:

1. Kaupunkiympäristön materiaalisuudet (fyysiset tekijät kuten talvikunnossapito ja infrastruktuuri).
2. Suunnittelukäytännöt (näkyvyys, rahoitus ja pyöräilyn priorisointi).
3. Pyöräilyn merkitykset (kaupunkilaisten arvot, odotukset ja historia).

Viitekehys sisältää myös talvipyöräilykulttuuria muokkaavat päätoimijat. Pyöräilykulttuuria muokkaavat sääntelyllä ja suunnittelulla ”ylhäältä alaspäin” vaikuttavat toimijat: poliitikot, suunnittelijat ja kaupungin viranhaltijat. Toisaalta kansalaiset voivat kehittää kulttuuria ”alhaalta ylöspäin” arvoillaan, odotuksillaan ja käyttäytymisellään. Viitekehys kuvaa siis sekä sitä, mikä muokkaa pyöräilykulttuuria että sitä, kuka pyöräilykulttuuria muokkaa.



Talvipyöräilykulttuurin viitekehys



Talvista pyöräilyä Oulussa.

Kuinka muokata oman kaupunkisi talvipyöräilykulttuuria

Nosta esiin kolme käytännön vaihetta oman kaupunkisi talvipyöräilykulttuurin muokkaamiseksi:

1. **Aloita organisaatiosta.** Toimi esimerkkinä organisaatiossasi. Etsi oikeat ihmiset ja rakenna tukijärjestelmä heidän työnsä.
2. **Luo oikeanlainen fyysinen ympäristö.** Satsaa paitsi turvalliseen, kätevään ja houkuttelevaan pyöräilijöiden infrastruktuuriin, myös tehokkaaseen talvikunnossapitoon. Käyttäjystävälliset ympäristöt ovat pyöräilykulttuurin luomisen kulmakiviä, joilla voidaan kannustaa ihmisiä pyöräilemään etenkin talvella.
3. **Ole vuorovaikutuksessa asukkaiden kanssa!** Edistä positiivista viestintää talvipyöräilyn hyödyistä. Tuo kaupungin pyrkimykset asukkaiden tietoisuuteen, kannusta antamaan palautetta ja käynnistä yhteistyö työpaikkojen ja koulujen kanssa, jotta pyöräilykulttuuri voisi juurtua jo varhaisesta iästä lähtien.

Käyttäjystävälliset ympäristöt ovat pyöräilykulttuurin luomisen kulmakiviä.

Talvipyöräilykulttuurin viitekehys auttaa hahmottamaan, miten pyöräilykulttuurit muotoutuvat ja mistä voimme aloittaa muutoksen. Esittämälläni käytännön askeleilla voimme luoda perustan arkiselle talvipyöräilykulttuurille. Jokaisella kaupungilla on mahdollisuus muokata kaupunkiympäristöä terveellisemmäksi ja kestävämmäksi – myös talvikaudella. Joten, mitä enää odotamme?

Lisätietoja saat *maisterintutkielmastani* tai voit ottaa yhteyttä minuun *LinkedInissä*.

Isabel Scherer
Väitöskirjatutkija
Rakennetun ympäristön laitos
Aalto-yliopisto

Lähde:

Jensen, O. B. (2013). Staging Mobilities. Routledge.

Stephenson, J., Barton, B., Carrington, G., Gnoth, D., Lawson, R., & Thorsnes, P. (2010). Energy cultures: A framework for understanding energy behaviours. *Energy Policy*, 38(10), 6120–6129. doi.org/10.1016/j.enpol.2010.05.069

Traficom. (2023). Henkilöliikennetutkimus 2021 seutujulkaisut, Online reports. Retrieved August 23, 2023. bit.ly/Traficom



Talvista pyöräilyä Oulussa.



Huomisen kaupunkia tuotetaan paikallisesti Amsterdamin lähiössä.

Oikeuden- mukaisessa pyöräily- siirtymässä onnistutaan paikallisissa yhteisöissä

Teksti: Katja Arpalo

Kuvat: Jyrki Virta, Julia Silonsaari

Marraskuussa 2024 valmistunut Jonne Silonsaaren väitöskirja tarjoaa näkemystä paikallisen pyöräilyhallinnan merkityksestä oikeudenmukaisessa liikkumisen siirtymässä. Katja Arpalo haastatteli Silonsaarta väitöksestä ja sen opeista – ja vähän muustakin.

Jonne Silonsaaren väitöskirja “Reversing the politics of youth velonomy. Realist action research on the pluriversal rationalities and representations of collaborative cycling governance” yhdistää liikunnan yhteiskuntatieteitä ja kaupunkisuunnittelua, ja Amsterdamin yliopistossa tehtävää kriittistä pyöräilytutkimusta. Silonsaari väitteli tohtoriksi Jyväskylän ja Amsterdamin yliopistoista marraskuussa 2024.

Tutkimus osoittaa, kuinka liikennepolitiikan tasolla pyöräilyyn liitettävät terveys ja ympäristöpoliittiset päämäärät, eli rationaliteetit, vastaavat

huonosti pyöräilyn elettyjä kokemuksia. Lasten ja nuorten tapauksessa pyöräilyn hyödyiksi määrittävät autonomian, toimijuuden, yhteisöllisyyden ja paikallisen kiinnittymisen kaltaiset edut, mutta pyöräilypolitiikka prosesseineen, hankkeineen ja toimijoineen tunnistaa niitä huonosti. Lapset ja nuoret ovat ratkaisevassa asemassa kaupunkiliikenteen tulevaisuuden kannalta, mutta muistetaanko heidät muutosta tehtäessä?

HAASTATTELUOSIO.

Mikä on paras pyöräsi ja miksi?

Joskus vasta menettäessä jotain ymmärtää, mitä on kaikkein eniten arvostanut. Minulta nimitäin juuri varastettiin tavallinen teräsrunkoinen pyörä, jossa oli myös kaksi lastenistuinta. Se oli siis amsterdamlaisittain täysin tavallinen faijapyörä, hollanniksi ”opafiets” tai ”vaderfiets”, ei mikään erityinen, mutta omista pyöristäni ehkä kuitenkin se tärkein.

Kertoisitko lyhyesti väitöstudkimuksestasi?

Jyväskylän osatutkimuksessa tarkasteltiin sitä, miten kulkutapamuutosta tuotetaan sosiaalisilla hankkeilla tai pehmeillä keinoilla, siis ei-infrahankkeilla. Suomessa asiaa tarkasteltiin urheiluseurakontekstissa eli siis sellaisessa paikallisyhteisössä, johon ihmiset vahvasti identifioituvat, ja jossa on herkkyyttä lasten ja nuorten toimijuudelle ja tavoille ymmärtää muutosta.

Tutkimus kyseenalaistaa käsityksen siitä, että laajalti tunnettuun harrastuskyyditsemisen ongelmaan ei olisi olemassa ratkaisuja. Jyväskyläläisessä urheiluseurassa toteutettu tutki-

mus osoitti, kuinka muutos on mahdollista jos paikallisyhteisö pääsee kokemaan muutoksen ja jäsentämään yhdessä siihen liittyviä rationaalisia teetteja – siis niitä päämääriä ja ajatusmalleja, joita valtavirran pyöräilypolitiikka ei pysty tarjoilemaan valmiina.

Amsterdamin osatutkimuksessa aihetta tarkasteltiin hieman laajemmalla mittakaavalla kaupungin pyöräilyohjelman tasolla, ja kuinka se toimii lähiössä asuvien marginalisoitujen monipuolisista etnisistä taustoista tulevien nuorten kontekstissa. Tarkastelimme eri toimijoiden kanssa, sitä miksi pyöräilyn kulkutapaosuus kyseisessä lähiössä ja kyseisen ryhmän keskuudessa on paljon alaisempi kuin kaupungin muissa osissa muunlaisista taustoista tulevien lasten (syntyperäisten hollantilaisten, valko-ihoisten), keskuudessa. Tässä peruslöydös oli samantyyppinen kuin Jyväskylässä – pyöräilyhallinnan tulee antaa paljon suurempi valta ja vastuu paikallisyhteisöille muutoksen tuottamisessa. Lisäksi pyöräilypolitiikan tulisi tukeutua poikkisektoraaliseen ajatteluun ja toimintaan, toisin sanoen pyöräilyä tulisi hallinnoida paitsi liikennepolitiikan myös esimerkiksi koulutus-, sosiaali- ja liikuntapolitiikan asiantuntijoiden voimin.

Perusajatus koko tutkimuksessa oli se, että pyöräilyn edistämisen pitäisi olla aina sidoksissa siihen sosiaaliseen kontekstiin, jossa pyöräilynedistäminen tapahtuu. Oikeudenmukainen pyöräilysiirtymä tulee sitä kautta, että paikallisyhteisöt ottavat pyöräilyn haltuun ja tekevät siitä jotain omaansa.

Kerrotko lisää Amsterdamin projektista...

Toisin kuin yleensä luullaan, kaikki amsterdamlaislapset eivät saa pyöräilyä äidinmaidosta.



*Oikeudenmukainen
pyöräilysiirtymä onnistuu,
kun paikallisyhteisöt otta-
vat pyöräilyn haltuunsa
ja tekevät siitä jotain
omaansa.*

Amsterdamlainen arkipyöräily on monimuotoista. Kuvaaja Julia Silonsaari

Tutkimuksen kohteena olleessa lähiössä esimerkiksi melkein neljäsosa alakouluikäisistä lapsista ei osaa pyöräillä.

Väitöskirjani on kauttaaltaan toiminta-tutkimusta, joka perustuu toimijoiden kanssa yhdessä tuotettuihin kokeiluihin, joilla pyritään luomaan suuntaviivoja toisenlaiselle pyöräily-politiikalle. Amsterdamissa nämä kokeilut liittyivät koulujen pyöräilynopetukseen, bike kitchen -toimintaan sekä bikelife -alakulttuurista ammentaviin liikuntahankkeisiin ja niiden puitteissa tehtävään sosiaalityöhön.

...ja mitä voisimme siitä oppia?

On tärkeää ymmärtää, että meillä ei ole yhtä pyöräilysiirtymää tai yhtä pyöräilyä, jota tutkia ja edistää. Ajatuksen oikeudenmukaisesta siirtymästä on lähdettävä siitä, että paikallisyhteisöjen merkityksenannot pyöräilystä, liikkumisesta tai hyvästä elämästä on oltava pyöräilyn edistämisen lähtökohta. Suomessa, Hollannissa ja kaik-

*Ei ole yhtä pyöräilysiirtymää
tai yhtä pyöräilyä,
jota tutkia ja edistää.*

kialla Euroopassa on stigmatisoituja lähiöitä ja ihmisryhmiä, joiden kohdalla pyöräilysiirtymän tuottaminen on vaikeampaa, kuin esimerkiksi pyöräilyseura JYPS:n kaltaisissa yhteisöissä. Oikeudenmukainen siirtymä tunnistaa näiden alueiden ja ihmisten spesifit tarpeet.

Pyöräilyn tulisi olla yleishyödyke, joka on kaikkien erilaisista taustoista tulevien ihmisten

saavutettavissa niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin kulttuurisestikin.

Minkälaisten asioiden parissa työskentelet nyt, väitöksen valmistumisen jälkeen?

Työskentelen samantyyppisten aiheiden parissa, mutta tämänhetkinen tutkimus ei rajoitu pyöräilyyn tai tiettyyn kansanosaan vaan laajemmin siihen, miten kaupunkisuunnittelu ja kaupunkitilan käytön prosessit marginalisoivat tiettyjä ihmisryhmiä ja rationaliteetteja. Muutosta tarvitaan, ja sitä pitää tuottaa koko ajan. Tällöin pitää miettiä, miten se tehdään niin, ettei se tuota lisää eriarvoisuutta. Kaduilla on historiallisesti paljon muita merkityksiä kuin mahdollistaa tehokas liikenne paikasta toiseen ja nykyisten kriisien edessä tätä tilaa tarvitaan liikunnan, leikin, ihmisten välisen kanssakäymisen ja luonnon tarpeisiin. Tutkin myös sosiaalisia liikkeitä, jotka ottavat tiloja haltuun ja siten näyttävät tietä suunnittelijoille ja poliitikoille. 🌱

Katja Arpalo
asiantuntija
Pyöräilykuntien verkosto

**Haastateltava:
Jonne Silonsaari**
Filosofian tohtori / PhD
Amsterdamin yliopiston tutkijatohtori
Tutkija, Urban Cycling Institute

Väitöskirja on luettavissa kokonaisuudessaan täältä:
https://jyx.jyu.fi/jyx/Record/jyx_123456789_97843

Pyörämatkailukeskus on Pyöräilykuntien verkoston ja Pyöräliiton yhteinen asiantuntijataho, jonka tehtävänä on koordinoida Suomen pyörämatkailun kehitystä, tuottaa tietoa ja jakaa sitä valtakunnallisesti pyörämatkailun parissa työskenteleville. Pyörämatkailukeskus ylläpitää Bikeland.fi -sivustoa, joka kokoaa Suomen merkittävimmät pyörämatkailureitit ja -palvelut yhteen ja tarjoaa tietoa pyörämatkailun kehittäjille. Pyörämatkailukeskus myöntää pyöräily-ystävällisyydestä kertovan Welcome Cyclist -tunnuksen, jonka on saanut jo yli 600 yritystä ympäri Suomen.

Miten suomalaiset pyörämatkailevat - Suuren pyörämatkailukyselyn tuloksia

Teksti: Riina Jorasmaa

Kuvat: Mikko-Pekka Karlin, Rami Valonen, VisitFinland

Pyörämatkailukeskuksen Suuri suomalainen pyörämatkailukysely on syväluotaava katsaus suomalaisten aktiivisten pyöräilijöiden maailmaan. Mitkä ovat suurimmat trendit juuri nyt ja miksi?

Mitä tiedämme suomalaisesta pyörämatkailijasta?

Pyörämatkailukeskus toteutti syksyllä 2024 pyörämatkailua koskevan laajan kyselyn suomalaisille, nyt jo toista kertaa. Kysely toteutettiin avoimena nettilinkkinä, joka jaettiin Facebookissa, Instagramissa, sekä järjestöjen uutiskirjeissä. Vastauksia saatiin 1 243 kappaletta, joka on lähes saman verran kuin edelliseen, vuotta 2023 koskevaan kyselyyn. Pyörämatkailukeskuksen kysely on vastaavanlainen kuin Saksassa vuosittain toteutettava kysely. Kysymyksiin on haettu samoja teemoja, jotta voitaisiin jossain määrin vertailla tuloksia ja saksalaisten ja suomalaisten pyörämatkailijoiden eroavaisuuksia ja samankaltaisuuksia.

Koska kyselyn toteutustapa oli aktiivinen levitys somekanavissa, perusoletus oli, että vastaajista valtaosa olisi ihmisiä, jotka jo tuntevat Pyörämatkailukeskuksen tai käyttävät Bikeland.fi -sivustoa aktiivisesti. Siksi kiinnostavaa olikin, että vain 43 % vastaajista oli käyttänyt aiemmin Bikeland.fi -sivustoa, vuonna 2021 perustettua suomalaiset pyöräilyreitit kokoavaa palvelua. Kysely onnistui siis tavoittamaan suuren määrän vastaajia, joille sivusto on lähtökohdaisesti vielä vieras. Tämä lisää uskottavuutta vastausten monipuolisuuden osalta. Toisaalta 56 % vastaajista toivoi Suomeen palvelua, jossa ajan tasainen reittitieto pyörämatkailureiteistä olisi helposti löydettävissä. Vastaus toiveeseen on siis jo olemassa: [Bikeland.fi](https://bikeland.fi).

← Pyörämatkailu on monipuolinen laji, jonka parissa liikkuu laaja joukko hyvin erilaisia ihmisiä erilaisilla pyörillä - upeissa maisemissa.

Pyörämatkailukeskus näkee pyörämatkailun hyvin laajasti: virkistystarkoituksessa tehtyt lyhyet päiväretket kotiseudullakin ovat pyörämatkailua, kun mukana on virkistystä sisältäviä elementtejä. Retket rannalle jäätelölle, reippaat maastopyöräretket uusia polkuja ihmettelmään, pyörällä museoon ja syömään - kaikki tämä on pyörämatkailua.

Kyselyssä haluttiin ohjata vastaajia kertomaan hieman tarkemmin, minkä tyyppisiä reisuja pyörällä Suomessa tehdään. Kyselyyn vastanneista 80 % oli pyörämatkaillut joko Suomessa, ulkomailla tai molemmissa. Pyörämatkailuista vastaajista 97 % oli tehnyt päiväretkiä, 59 % yli yön pyörämatkoja, 43 % pyöräillyt Suomessa lomalla, 31 % pyöräillyt lomallaan ulkomailla ja 15 % tehnyt pyöräretkiä lasten kanssa.

Onko sukupuolella merkitystä pyöräilyssä?

Kyselyn vastaajien keski-ikä oli 49 vuotta ja heistä pieni enemmistö oli miehiä (51 % miehet, 47 % naiset, 1 % ei-binääriset ja 1 % en halua vastata). Viime vuoteen verrattuna miesten suhteellisen osuus oli kuitenkin hieman pienempi. Tiedämme, että naiset vastaavat herkemmin kyselyihin kuin miehet. Samalla tiedämme, että miehet pyöräilevät enemmän. Sukupuolierot saattavat siis kyselyn tulosten perusteella olla tasoittumassa lajin parissa, mutta vastauksista löytyy myös selkeitä eroja miesten ja naisten välillä.

Suurimmat erot löytyvät ympärivuotiseen pyöräilyyn, pyörätyyppiin ja pyörävuokran pituuteen liittyvistä kysymyksistä. Miehistä lähes 80 % pyöräilee ympäri vuoden, naisista vain 52 %. Sähköfättärin tai sähkömaastopyörän valitsee vuokrapyöräkseen useimmiten nainen (32 % vastaajista, miehistä 21 %), mutta kaupunkipyörän



Pyörämatkailukeskuksen kyselytutkimus vastaa kysymyksen siitä, millainen on suomalainen pyörämatkailija.

useimmiten mies (34 %, naisista 16 %). Miehet saattavat vuokrata pyörän yli viikoksikin (13 %), naisista näin pitkää vuokrausaikaa käyttää vain 3 %.

Mitä pyöräily suomalaisille merkitsee?

Kun suomalaisilta kysyy, mitä pyöräily sinulle merkitsee, vastaajista 34 % kertoo sen olevan lenkkeilyä ja urheilua, minkä jälkeen arkipyöräily ja työmatkapyöräily ovat ensisijaisia valintoja noin 20 %:lle vastaajista. Kun sama kysymys kysytään niin, että vastaaja saa valita kaikki itselleen tärkeät pyöräilyn muodot, huomataan, että pyöräily merkitsee ihmisille arkipyöräilyn

ja työmatkojen ohella monipuolista virkistysmuotoa. Pyöräily on liikuntaa, urheilua, mielen rentoutusta, luonnossa liikkumista ja päiväretkiä – näitä valittiin siis toissijaisina valintoina enemmän kuin arkipyöräilyä tai työmatkapyöräilyä. Moni siis pyöräilee töihin ja hoitaa pyörällä arjen asiat – ja nappaa sitten vapaa-ajalla kenties toisen pyörän ja polkaisee sillä poluille tai hiekkateille liikkumaan ja rentoutumaan.

Kuntien tekemissä kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmissä on usein pohjana asukkaalle tehty kysely, jossa on kysytty myös pyöräilemisen motiiveja. Pyöräilykuntien verkoston johtavan asiantuntijan Matti Hirvosen mukaan kahden kärki vastauksissa on useimmiten “nopea, helppo ja sujuva tapa liikkua” sekä “liikunta ja pyöräilyn hyvinvointivaikutukset”. Karkeasti

56 % vastaajista toivoi Suomeen palvelua, jossa ajantasainen reittitieto pyörämatkailureiteistä olisi helposti löydettävissä. Vastaus toiveeseen on siis jo olemassa: Bikeland.fi.

ottaen nähdään kuitenkin selkeä painotus: mitä parempaa infraa pyöräilijöille on tarjolla, sitä useammin arjessa pyöräillään asiointimatkat ja työmatkat. Kun infra ei ole kovin hyvää, vastauksissa painottuu liikunnan ja hyvinvoinnin merkitys.

Pyörämatkailukeskuksen kyselyn perusteella ihmiset, jotka viettävät nimenomaan vapaa-

aikaansa pyöräillen ja lenkkeillen, useimmiten myös valitsevat pyörän aktiviteetiksi lomalla. Kenties tällöin pyörä mielletään keinoksi rentoutua ja vapautua arjesta.

Hiekkateiden käppyräsarvi lumoa

Kyselyn vastauksissa yksi trendi nousee ylitse muiden: gravelpyörällä ilmoittaa pyörämatkailevansa osan matkoistaan jopa 45 % pyöräilijöistä, kun toiseksi nousseella maastopyörällä poluille polkaisee 27 % vastaajista. Tämä vastaus kertoo enemmän kyselyn löytäneistä ihmisistä kuin aidosta tilanteesta suomalaisten keskuudessa: kyselyyn ovat törmänneet innokkaat, pyöräily-sivustoilla kenties aikaansa viettävät aktiiviharrastajat, jotka ovat päätyneet jo tutustumaan tähän monipuoliseen käppyräsarveen. Gravel on erinomainen valinta pyörämatkailuun Suo-



Pyöräily merkitsee ihmisille arkipyöräilyn ohella monipuolista virkistysmuotoa: liikuntaa, urheilua, mielen rentoutusta, luonnossa liikkumista ja päiväretkiä.

messä. Vaikka se on parhaimmillaan hiekka-teillä, sillä taittavat kevyesti niin asfaltoidut pätkät kuin myös helpot polkureitit. Gravelin ovat kyselyn perusteella löytäneet ensimmäisenä miehet: 53 % miespuolisista vastaajista polkee gravelpyörällä, naisista 36 %.

Kaikkiin suomalaisiin suhteutettuna gravel-pyöräilijöiden osuus on kuitenkin todennäköisesti pienempi kuin kyselyn tuloksissa. Vastaa-jista muilla pyörillä ensisijaisesti polkee edelleen 64 %, vaikka gravelpyörällä tehdään osa matkoista. Näitä erilaisia pyörätyyppejä onkin sitten tavallisesta naisten tai miesten peruspyörästä aina sähkömaastopyöriin saakka. Pyörämatkailu on siis edelleen monipuolinen laji, jonka parissa liikkuu laaja joukko hyvin erilaisia ihmisiä erilaisilla pyörillä. Nyt suunnittelussa oleville uusille gravelreiteille on kuitenkin lähivuosina tiedossa kasvavaa kysyntää.

Tietolähteet navigointiin ja retken suunnittelu

Yksi tärkeimmistä hetkistä retkessä on sen suunnitteluvaihe. Valtaosa vastaajista kertoo etsivänsä tietoa ensisijaisesti Google Mapsista (63 %) tai Googlen tai muusta hakukoneesta (46 %). Matkailualueille ja pyörämatkailijoista haaveileville yrityksille tämä tarkoittaa ennen kaikkea hakukoneoptimoinnin taidon tärkeyttä: jotta pyörämatkailija löytää perille, Googlen täytyy löytää yritys ja sen ajantasaiset aukioloajat ja tiedot. Kolmantena tärkeänä tietolähteenä mainittiin matkailusivustot, joita ylläpitävät matkailu-alueet, Visit-organisaatiot sekä kunnat. Ajan tasalla pidettyjen matkailusivustojen merkitys on suuri. Jos pyörämatkailua ei sivuilta löydy, ei alue myöskään hyödy pyörämatkailijoista. Neljäntenä tietolähteenä nousee some ja kuudentena tut-

tujen suositukset. Puskaradio, oli se sitten live-versio tai digitaalinen, toimii tiedon välitykseen silloin, kun infoa ei Google tai valmiiksi pureskeltu matkailusivusto ole vielä onnistunut järkevästi purkamaan.

Somen ja tuttujen ihmisten välissä viidentenä listalla onkin jo Bikeland.fi. Sivuston vahvuuksia on koko Suomen kattavat reittiverkostot, mahdollisuus ladata GPS-reittijälki omaan sovellukseen sekä pyöräily-ystävällisyyteen sitoutuneet Welcome Cyclist -yritykset, jotka löytyvät kartalla reittien varrelta.

Apuja tiedonjanoisille

Tässä jutussa raapaistiin vasta suuren pyörämatkailukyselyn pintaa. Pyörämatkailukeskus julkaisee blogissaan (www.bikeland.fi) lisää juttuja Suuren pyörämatkailukyselyn tuloksista. Lue lisää siitä, millaisia päiväretkiä suomalaiset tekevät, ja minne niillä suunnataan. Millaista majoitusta ja palveluja yli yön retkiä tekevät pyöräilijät kaipaavat? Mitä eroa on suomalaisten pyöräilyssä lomilla Suomessa ja ulkomailla? Kuinka ja miksi lasten kanssa pyörämatkaillaan - tai ei matkailla? 🚲

Riina Jorasmaa
asiantuntija
Pyörämatkailukeskus



Ihmiset, jotka viettävät nimenomaan vapaa-aikaansa pyöräillen ja lenkkeillen, useimmiten myös valitsevat pyörän aktiviteettikseen lomalla.

Onnistuneeseen retkeen tarvitaan suunnittelua: mitä pidempi reissu, sitä aiemmin suunnittelu aloitetaan. →

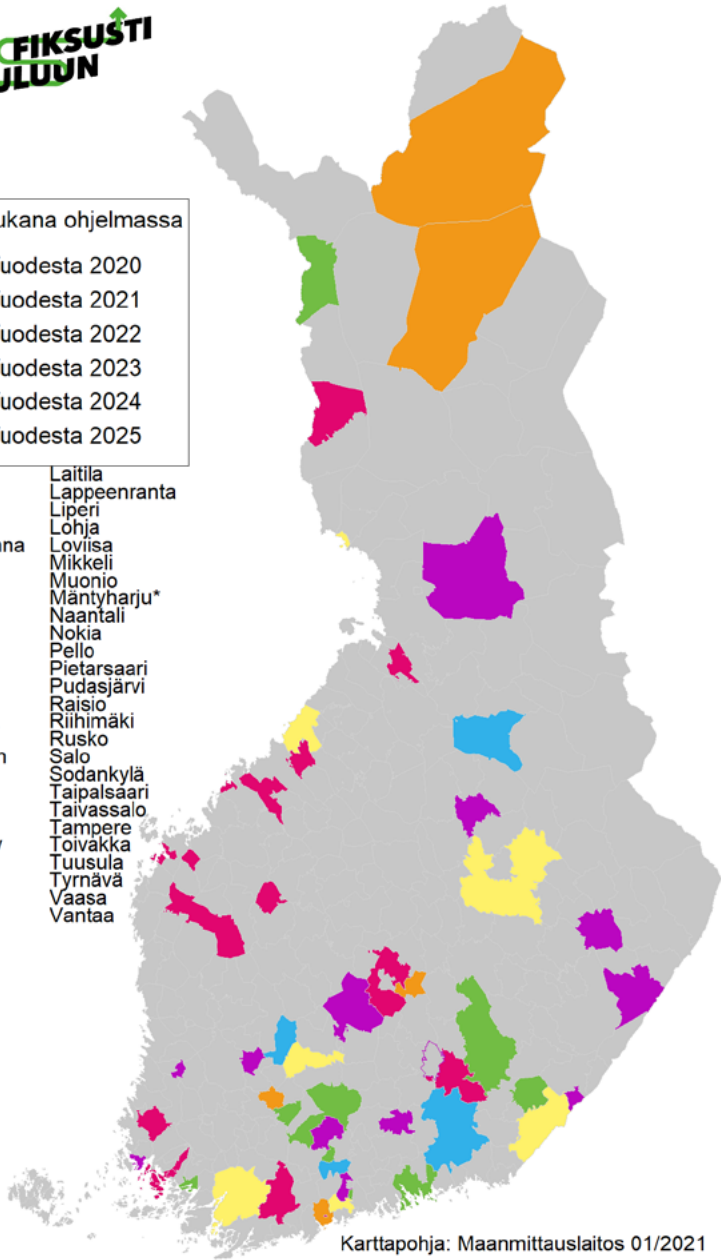


Kunnat mukana ohjelmassa

- Vuodesta 2020
- Vuodesta 2021
- Vuodesta 2022
- Vuodesta 2023
- Vuodesta 2024
- Vuodesta 2025

Akaa
Espoo
Harjavalta
Hyvinkää
Hämeenlinna
Iisalmi
Imatra
Inari
Janakkala
Jyväskylä
Jämsä
Kaarina
Kajaani
Kalajoki
Kangasala
Kannus
Kauniaiainen
Kemi
Kerava
Kitee
Kouvola
Kruunupyy
Kuopio
Kuortane
Kurikka
Lahti

Laitila
Lappeenranta
Liperi
Lohja
Loviisa
Mikkeli
Muonio
Mäntyharju*
Naantali
Nokia
Pello
Pietarsaari
Pudasjärvi
Raisio
Riihimäki
Rusko
Salo
Sodankylä
Taipalsaari
Taivassalo
Tampere
Toivakka
Tuusula
Tyrväjä
Vaasa
Vantaa



Karttapohja: Maanmittauslaitos 01/2021

*Pertunmaa liittyi Mäntyharjuun 1.1.2025

Fiksusti kouluun viisi vuotta – mukana jo viidesosa Suomen kunnista

Teksti: Sanna Ojajärvi, Katja Arpalo ja Tanja Onatsu

Kuvat: Sanna Ojajärvi

Fiksusti kouluun -ohjelma käynnistettiin vuonna 2020 lisäämään aktiivista ja kestävä koulumatkaliikkumista ja vähentämään lyhyitä henkilöautokyytejä, vahvistamaan poikkihallinnollista yhteistyötä kunnissa, kokoamaan yhteen koulumatkaliikkumista koskevaa tietoa Suomesta ja muualta sekä koordinoimaan ja saattamaan yhteen eri puolilla Suomea toteutettavia koulumatkahankkeita.

On aika tarkastella ohjelman antia. Tässä jutussa pureudutaan siihen, mitä kunnille on tarjottu, mitä konkreettista kunnissa on tehty, mitä osallistuminen on kunnille antanut, ja mitä voitaisiin jatkossa tehdä vieläkin paremmin.

← Fiksusti kouluun -ohjelmassa mukana olleet kunnat vuosina 2020-2025.

*Fiksusti kouluun -ohjelmaa toteuttavat Pyöräilykuntien verkosto ja Likes yhteistyössä Liikkuvan koulun kanssa. Rahoittajina ovat liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä opetus- ja kulttuuriministeriö.

Työskentelyn perustana on alusta saakka ollut kuntiin muodostettava poikkihallinnollinen Fiksusti kouluun -tiimi, jossa mukana ovat vähintään liikennesuunnittelija, koulun tontista vastaava taho sekä rehtori tai muu koulun edustaja. Monesti mukana on myös koulukuljetuksesta vastaava taho sekä liikuntakoordinaattori tai Liikkuva koulu -vastaava.

Koronakeväänä 2020 Fiksusti kouluun -ohjelman suunniteltuja keskeisiä toimenpiteitä – poikkihallinnollisen tiimin perustamista, olosuhdekartoituksia ja kulkutapaseurantaa – kokeiltiin kahdeksan kunnan ja näiden valitsemien yhteistyökoulujen kanssa. Tapasimme kuntien Fiksusti kouluun -tiimejä koulujen lähikaduilla ja pihalla tehtävien liikenneympäristön kartoitusten merkeissä. Rehtorit huolehtivat siitä, että koululaisten huoltajat tai koululaiset itse vastasivat kulkutapakyselyyn syksyllä ja alkutalvesta. Tiukkojen koronasääntöjen vuoksi emme päässeet tapamaan koululaisia edes pihalla.

Vuodesta 2020 Fiksusti kouluun -ohjelma on kasvanut merkittävästi, ja vuonna 2025 kuntia oli mukana jo 55 ja kouluja pitkälti yli sata. Kuntien määrän ilahduttava kasvu johti väistämättömään: aktiivinen vuorovaikutus kuntien ja koulujen kanssa oli konseptoitava tavalla, jolla pystyisimme palvelemaan samanaikaisesti kaikkia Fiksusti kouluun -kuntatiimejä eri puolilla Suomea. Syntyi Tietopaja.

Tietopaja-työskentely

Vuodesta 2023 lähtien Fiksusti kouluun -ohjelmaan vuosittain ilmoittautuvat kunnat pääsevät mukaan Tietopaja-työskentelyyn. Tavoitteet ovat samat kuin aiemminkin: haluamme tarjota kunnille työkaluja ja asiantuntemustamme aktiivisesti kuljettujen koulumatkojen lisäämiseksi,



Kun olosuhteet ovat kunnossa, myös talvella voi pyöräillä kouluun.

lyhyiden automatkojen vähentämiseksi, kävely- ja pyöräily-ystävällisten kouluympäristöjen toteuttamiseksi sekä koulumatkojen ja koulupäivän liikunnallistamiseksi.

Kuudesti vuodessa etänä kokoontuva reilun tunnin mittainen Tietopaja tarjoaa tiiviissä pake- tissa kuntien Fiksusti kouluun -tiimeille tietoa koulumatkojen kulkemisesta, aktiiviseen kulke- miseen vaikuttavista tekijöistä sekä kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavista olosuhteista ja käytän- nöistä.

Valtakunnallisen tiedon jakamisen lisäksi olennaista on paikallisen tiedon kerääminen: kunnat ja koulut saavat käyttöönsä Fiksusti kou- luun -ohjelman tuottamat kysely-, kartoitus- ja toimintasuunnitelmalomakkeet, joiden avulla kuntien Fiksusti kouluun -tiimit voivat kerätä tie- toa koulumatkojen kulkutapoihin vaikuttavista seikoista ja kunkin koulun liikenneympäristöstä.

Tiedonkeruun työkaluilla on päästy kiinni koulu- jen todellisiin tarpeisiin sekä siihen, minkälaisia toimenpiteitä tarvitaan, jotta mahdollisimman moni koululainen liikkuisi päivittäiset koulu- matkansa aktiivisesti, kestävästi ja turvallisesti. Tällaisia voivat olla esimerkiksi ympärivuotisen liikenne- ja pyöräilykasvatuksen sisällyttäminen paikalliseen opetussuunnitelmaan, keskeisten koulureittien ja pyöräpysäköinnin priorisoimi- nen talvikunnossapidossa tai liikenteen rauhoit- taminen koulun lähikadulla.

Perheiden arki – tai sateinen sää – johtaa usein auto- kyyteihin

Liikennesuunnittelijan, koulun tontista vas- taavan toimijan ja rehtorin yhdessä toteuttama

Koulujen ympäristöt tun- tuvat turvattomilta, koska ne on suunniteltu auto- liikenteen ehdoilla.

olosuhdekartoitus on säilyttänyt asemansa kes- keisenä toimenpiteenä. Olosuhdekartoitusten perusteella on rakentunut kuva keskeisistä lii- kenteen aiheuttamista huolista koulujen pihilla ja lähikaduilla. Näitä olivat saattoliikenne, joka ei mahdu sille varattuun tilaan; katurakenne, joka ei tue 30 km/h nopeusrajoitusta sekä riste- ysalueet, jotka priorisoivat autoliikenteen suju- vuutta.

Sen sijaan kahdesti vuodessa toteutettavasta kulkutapakyselystä on luovuttu, ja sen tilalle on tullut kulkutapoja ja syitä niiden taustalla syvem- min luotaava huoltaja-/oppilaskysely.

Kulkutapaseuranta tuotti kyllä olennaista ja uuttakin tietoa koulumatkoista. Erityisesti esiin nousi vuorokaudenajan ja vuodenajan merki- tys: aamuisin ja talvisin autokyytejä on huomattavan paljon. Joissain kouluissa jopa yli puolet oppilaista saa talviaamuina autokyydin koululle. Tämä osuus on jäänyt näkymättömäksi aiem- missa kyselyissä, joissa on todellisten koulu- matkojen sijaan kysytty pääasiallista tapaa kul- kea kouluun.

Tarve kyselyn uudistamiseen lähti sekä omasta kokemuksestamme että rehtoreiden palautteesta: rehtorit kokivat, että kulkutavoista on kouluilla jo aika hyvin tietoa jo siitäkin syystä, että aamuiset autoruuhkat ja pyörätelineiden käyttöaste ovat omin silmin nähtävissä joka päivä. Meillä itsellämme oli herännyt kulkutapa- kyselyiden tuloksiin liittyvä tarve tietää lisää siitä, mikä saa huoltajat kuljettamaan koululaisia

etenkin aamuisin. Kysymys ei voinut olla aina- kaan täysin liikenneturvallisuudesta tai liian vaa- tivaksi koetusta koulureitistä, sillä samat koulu- laiset kulkivat kotimatkinsa kävellen. Päätimme korvata kulkutapakyselyn huoltaja-/oppilas- kyselyllä, joka selvitti huoltajien ja koululaisten näkemyksiä koulumatkojen kulkutavoista.

Huoltaja-/oppilaskysely onkin tarkentanut käsitystämme aktiivisista ja kestävästä koulu- matkoista ja todentanut sen, mistä olemme kuul- leet rehtoreilta ja huoltajilta: kouluihin saatetaan aamuisin lapsia lyhyenkin matkan päästä autolla. Autokyytejä tarjotaan hyvin arkisista syistä: koulu sijaitsee huoltajan työmatkan varrella tai koululaisen sisaruksia kuljetetaan koulun vie- ressä sijaitsevaan päiväkotiin tai esikouluun. Lisäksi kyyti saattaa helpottaa aamuista kiirettä ja tarjota koululaiselle muutaman minuutin lisä- ajan nukkumiselle. Tänä päivänä tavallinen syy autokyytiin on kylmä tai sateinen sää tai se, että ulkona on pimeä.

Huoltajakysely auttaa paikallisia Fiksusti kouluun -tiimejä kohdentamaan toimenpi- teitä autolla kyyditsemisen houkuttelevuuden vähentämiseksi. Käytännössä tämä tarkoittaa koulun lähikatujen liikenteen suunnittelemista siten, että autolla ei pääse aivan koulun viereen. Huoltajakyselyn perusteella sopiva matka kävellä saattoliikenteen pysäkiltä olisi 250-500 metriä. Tällaisen toteutuksen voi odottaa vähentävän autokyytejä ainakin alle kilometrin päästä.

Saattoliikennepaikan siirtäminenäkään ei rat- kaise aivan kaikkea, sillä olosuhdekartoitusten perusteella osa huoltajista hyödyntää koulun osoittaman saattoliikenteen sijaan koulupihalle johtavia reittejä, esimerkiksi huoltoliikenteen tai henkilökunnan autojen kulkuväyliä. Keskustelu henkilökunnan pysäköintipaikkojen siirtämi- sestä koulupihan ulkopuolelle on vielä käymättä suuressa osassa kouluja.

Tietoa, tekoja ja yhteistä tahtoa

Tietopajan osallistujilta vuosina 2023-2024 keräämämme palautteen perusteella olemme onnistuneet saattamaan yhteen kuntien liikennesuunnittelun ja koulujen rehtorit sekä juurruttamaan koulumatkoihin keskittyvän poikkihallinnollisen työskentelyn mallin. Tietopajatyöskentely on tuottanut paikallista tietoa, jonka perusteella kunnissa on voitu tehdä konkreettisia, aktiivisten koulumatkojen turvallisuuteen vaikuttavia toimenpiteitä

Paikallisten Fiksusti kouluun -tiimien perustaminen on osoittautunut toimivaksi käytännöksi. Tiimi on koonnut yhteen koulumatkoihin vaikuttavia tahoja, jotka kaikki eivät ole aiemmin osuneet samoihin työryhmiin tai kokouksiin.

“Saatiin asioita konkreettisesti eteenpäin, poikkihallinnollisen yhteistyön lisääntyminen.”

“Yhteistyön tiivistyminen ja yhteinen tahtotila edistää kävelyä ja pyöräilyä.”

Erityisesti on kiitelty sitä, että Fiksusti kouluun -tiimi on avannut vuoropuhelun liikennesuunnittelijoiden, rehtoreiden ja koulun piha-alueesta vastaavan tahon välille. Konkreettisena tuloksena yhdessä mietitty ratkaisuja saattoliikennepaikan sijoittamiseksi kauemmas koulun välittömästä läheisyydestä, parannettu pyöräpysäköintiä hankkimalla käyttöä vastaava määrä runkolukittavia pyörätelineitä ja kavennettu ja korotettu risteysalueita, jotta koulujen lähikadut ja pihaan johtavat reitit olisivat turvallisia ja viihtyisiä niillä jalan ja pyörällä kulkeville koululaisille.

“Mielestäni on hyvä, että koulut voivat toteuttaa niitä toimenpiteitä, jotka ovat heillä ajankohdaisia”, kiitellään eräästä kunnasta. Tämä onkin hyvä huomio: Fiksusti kouluun -ohjelmatyöhön ja tietopajaan voi osallistua juuri sellaisella panoksella, kuin kunnasta halutaan tai pystytään. Jo pelkästä tietopajaan osallistumisesta jää hihanvarteen taatusti uutta tietoa ja taitoa ja verkostoja.

“Tietopaja antoi käytännön vinkkejä siihen, mitä tulee huomioida, kun oppilaita (ja vanhempia) kannustetaan kiinnittämään huomiota siihen, kuinka koulumatkat kuljetaan.”

Parhaimmillaan paikallisesta Fiksusti kouluun -tiimistä on tullut pysyvä osa kunnan työskentelyä aktiivisen ja kestävästä arkiliikkumisen edistämiseksi. Tiimin perustaminen on jo itsessään lisännyt vuoropuhelua ja yhteistyötä kunnan sisällä. Poikkihallinnollisen yhteistyön merkitys on ymmärretty paremmin tietopajaan osallistumisen myötä. Tiimi on alkanut toimia tiedonvälittäjänä kunnan eri työryhmien sisällä ja välillä. Näin lasten ja nuorten aktiivinen arkiliikkuminen pysyy agendalla kunnan moninaisissa työryhmissä ja päätöksenteossa.

“Suuntaviivoja tulevaan kyselyistä, taustatietoa asiantuntijatasolla, perusteluita ja näkemyksiä tuleviin investointeihin. Vaikuttavuuden ymmärtäminen kulttuurinmuutoksessa koskien koulumatkaliikkumista.”

Osallistujien palautteissa kiiteltiin tiedon lisääntyneen ja ymmärryksen syventyneen.



Koulujen lähiympäristön infraa muokataan lapsiystävällisemmäksi mm. vaikuttamalla ajonopeuksiin.

Ohjelman tarjoamien kyselyjen hyödyntäminen on auttanut tunnistamaan kehittämiskohteita – ja miksei vahvuuksiakin.

Erityisen antoisaksi palautteissa mainittiin mahdollisuus vaihtaa ajatuksia ja kokemuksia muiden kuntien kanssa: ”Hyödyllistä tietoa, kiva vaihtaa ajatuksia ja kokemuksia muiden kuntien kanssa”.

Palautteessa kysimme myös, mikä Tietopajaan osallistumisessa tuotti pettymyksiä tai ei vastannut odotuksia. Pääimmäiseksi nousivat kiire ja aikatauluhaasteet, hankaluudet paikallisen Fiksusti kouluun -tiimin muodostamisessa ja erillisrahoituksen puuttuminen.

KUNTIEN PALAUTTEITA TIETOPAJASTA.

- Kunnan sisäiset poikkihallinnolliset tapaamiset eivät tuottaneet toivottua tulosta. Emme saaneet kaikkia osastoja sisäistämään tätä asiaa.
- Konkreettisuus jäi hieman vajavaiseksi. Myös aika paljon jäi kuitenkin kuntien omaksi työksi, mikä on ymmärrettävääkin mutta vähentää vaikuttavuutta, kun ei ehditä niin paljon laittaa tähän paukkuja kun vaatisi.
- Aikataulun vuoksi koko kuntatiimille oli vaikea löytää yhteistä aikaa.
- Kouluja oli vaikea tavoittaa ja innostaa mukaan, ei löytynyt ns. oikeita yhteyshenkilöitä. Ilman koulujen sitoutumista vaikea toteuttaa kampanjoita tai tempauksia.



Polkupyöriä täynnä oleva pyöräteline on iloinen näky!

Koetut hankaluudetkin voidaan nähdä positiivisessa valossa, sillä ne muistuttavat siitä tärkeästä asiasta, että aktiivisia ja kestäviä koulumatkoja edistämään tarvitaan kaikkia. Ja kääntäen, kun kaikilla on yhteinen tavoite, alkavat asiat edistyä yllättävälläkin vauhdilla.

Kerran Fiksusti kouluun -kunta, aina Fiksusti kouluun -kunta

Fiksusti kouluun -ohjelma jatkaa ajatustenvaihtoa varten perustettujen Tietopajan, verkostotapaamisten ja webinaarien järjestämistä. Tieto-

pajaan on nykyään sisällytetty yhteisten etätapaamisten lisäksi jokaisen kunnan kanssa oma etätapaaminen. Omassa palaverissa voidaan tutustua kuntatiimeihin ja keskittyä paikallisiin erityiskysymyksiin. Jokaisessa kunnassa ja kuntatiimissä on oma dynamiikkansa ja omat tavoitteensa, joita meillä Fiksusti kouluun -ohjelman asiantuntijoina on kunnia päästä tukemaan.

Fiksusti kouluun -ohjelma on tuottanut jo monta paikallista, itsenäisesti toimivaa Fiksusti kouluun -tiimiä, jotka toteuttavat Tietopajassa rakentunutta toimintasuunnitelmaa ja kutsuvat meitä kokouksiinsa kuulemaan, missä mennään.

Meiltä on toivottu fyysisiä vierailuja paikan

Fiksusti kouluun -ohjelma jatkaa ajatustenvaihtoa varten perustettujen Tietopajan, verkostotapaamisten ja webinaarien järjestämistä.

päälle. Mekin toivoisimme pääsevämme alkuvuosien tapaan konkreettisesti mukaan kentälle tutustumaan kouluihin ja Fiksusti kouluun -tiimeihin. Pyrimme keksimään tähän jonkun ratkaisun.

Kunnat ovat myös toivoneet, että ”jostain” löytyisi rahaa Fiksusti kouluun -työskentelyssä havaittujen kehittämiskohteiden toteuttamiseen. Vuonna 2025 kunnat voivat hakea tällaista avustusta:🌻

Sanna Ojajärvi
toiminnanjohtaja
Pyöräilykuntien verkosto

TRAFICOM ON AVANNUT SUOMI LIIKKEELLE -OHJELMAN VALTIONAVUSTUSHAUN KOULUMATKOJEN TURVALLISUUDEN JA LIIKUNNALLISTAMISEN EDISTÄMISEEN.

Avustusta voivat hakea kunnat ja kuntayhtymät.

Hakemuksia voi jättää **15.8.2025 klo 16.00 saakka.**

Valtionavustuksella halutaan parantaa erityisesti jalan ja pyörällä liikkuvien turvallisuutta koulureiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä edistää fyysisesti aktiivisia kulkutapoja koulumatkoilla ympärivuotisesti.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO RY

Kuntien, valtion, järjestöjen, yritysten ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöverkosto. Tavoitteena on pyöräilyn lisääminen liikennemuotona ja liikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, ympäristölle ja yhteiskunnalle.

LIITY EDELLÄPOLKIJOIDEN KASVAVAAN JOUKKOON!

Pyöräilykuntien verkoston toimintaan ovat tervetulleita kaikki pyöräilyn edistämisestä kiinnostuneet suomalaiset kunnat, kaupungit, yritykset, järjestöt ja muut yhteisöt.

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTON TOIMINTA

www.poljin.fi

pyorailyvuosi.fi

www.kilometrikisa.fi

bikeland.fi

fiksustikouluun.fi

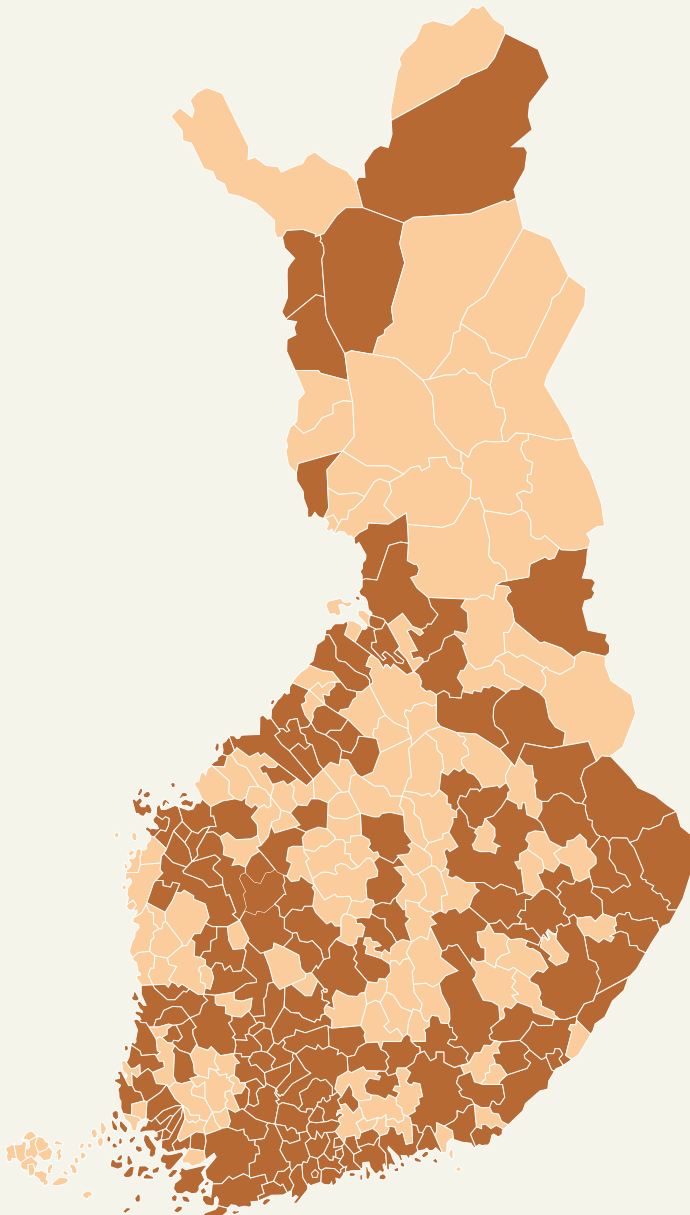
KILOMETRIKISA



PYÖRÄILYVIKKO

BIKELAND

FIKSUSTI
KOULUUN



159 JÄSENKUNTAA!

Katso ajankohtaiset yhteystiedot:

www.poljin.fi/jasenyhteisot/jasenkunnat-ja-yhteisot

- | | | | | |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|----------------|
| • Akaa | • Jyväskylä | • Laitila | • Parikkala | • Teuva |
| • Alajärvi | • Jämsä | • Lapinlahti | • Parkano | • Tohmajärvi |
| • Alavus | • Järvenpää | • Lappeenranta | • Perho | • Toholampi |
| • Asikkala | • Kaarina | • Laukaa | • Pieksämäki | • Tornio |
| • Askola | • Kajaani | • Lempäälä | • Pietarsaari | • Turku |
| • Espoo | • Kalajoki | • Leppävirta | • Pirkkala | • Tuusula |
| • Eurajoki | • Kangasala | • Lieksa | • Pomarkku | • Tyrvävä |
| • Forssa | • Kannus | • Liminka | • Pori | • Ulvila |
| • Haapajärvi | • Karkkila | • Liperi | • Pornainen | • Urjala |
| • Hamina | • Karvia | • Lohja | • Porvoo | • Utajärvi |
| • Hanko | • Kauhava | • Loppi | • Puumala | • Uusikaupunki |
| • Harjavalta | • Kauniainen | • Loviisa | • Pälkäne | • Vaala |
| • Hattula | • Kaustinen | • Luoto | • Pyhtää | • Vaasa |
| • Hausjärvi | • Kemiönsaari | • Luumäki | • Raahe | • Valkeakoski |
| • Heinola | • Kempele | • Masku | • Raasepori | • Vantaa |
| • Heinävesi | • Kerava | • Mikkeli | • Raisio | • Varkaus |
| • Helsinki | • Keuruu | • Muonio | • Rauma | • Vesilahti |
| • Hyvinkää | • Kirkkonummi | • Mustasaari | • Riihimäki | • Vihti |
| • Hämeenlinna | • Kitee | • Mynämäki | • Ruokolahti | • Viitasaari |
| • Ii | • Kittilä | • Mäntyharju | • Rusko | • Virolahti |
| • Iisalmi | • Kolari/ | • Mänttä-
Vilppula | • Salo | • Virrat |
| • Ikaalinen | Ylläksen | • Naantali | • Sastamala | • Vöyri |
| • Ilmajoki | matkailu-
yhdistys | • Nivala | • Savonlinna | • Ylivieska |
| • Ilomantsi/ | • Kokemäki | • Nokia | • Seinäjoki | • Ylöjärvi |
| Ilomantsin | • Kokkola | • Nousiainen | • Sievi | • Ähtäri |
| Matkailuyhdis-
tys ry | • Kontiolahti | • Nurmes | • Siikajoki | • Äänekoski |
| • Imatra | • Kouvola | • Nurmijärvi | • Sipoo | |
| • Inari | • Kuopio | • Orivesi | • Siuntio | |
| • Inkoo | • Kuortane | • Oulainen | • Somero | |
| • Isokyrö | • Kurikka | • Oulu | • Sotkamo | |
| • Janakkala | • Kustavi | • Outokumpu | • Suomussalmi | |
| • Joensuu | • Kärkölä | • Padasjoki | • Säkyä | |
| • Jokioinen | • Lahti | • Paimio | • Taipalsaari | |
| • Juuka | • Laihia | • Parainen | • Tammela | |
| | | | • Tampere | |