

Politiikka

**MESTARIA
TAPAAMASSA**

**TALVIKUNNOSSAPIDON
PARHAAT OPIT**

AUSTRALIAN KYPÄRÄLAKI

Ensisijainen kulkutapa

Tuore henkilöliikenteen määrää ja laatua mittaava Eurobarometri osoittaa, että pyöräily on nousussa monessa Euroopan maassa. Myös Suomessa, joka on noussut tässä vertailussa peräti viidenneksi. Polkupyörän ilmoittaa ensisijaiseksi arjen kulkutavakseen 14 prosenttia suomalaisista.

Tämänkin selvityksen kärkipaikalla komeilee ansaitusti Alankomaat, joka on jo pitkään ollut suunnan näyttäjä pyöräilyn ja varsinkin sen laadukkaan infrastruktuurin kehittämisessä. Yksi tärkeimmistä uusista hollantilaisten keksinnöistä on pyöräilyn pikatiet. Lempinimi ”pyöräilyn moottoritie” kuvaa tämän uuden tyyppisen infrastruktuurin kunnianhimoa ja päättävyyttä. Mahdollistetaan nopea ja pidemmän matkan arkiliikenne huippulaadukkaassa ja -turvallisessa ympäristössä. Päälyste on sileä, pakollisten pysähdysten määrä pienin mahdollinen, kaltevuudet vähäisiä, jyrkkiä nousuja vältetään ja palvelut kuten valaistus ja pääsy palveluasemille auki parhaimmillaan 24/7. Sama logiikka kuin moottoritien perustamisessa aikanaan, sillä erotuksella että kulkijan turvallisuus ja terveyshyödyt ovat pyöräilyn moottoritien aivan toista luokkaa.

Hollantilaisten onnistuneen pioneerityön jälkeen pikaväyliä on toteutettu kymmeniä ja suunnitteilla on satoja lisää. Kruununjalokiveksi voi lähitulevaisuudessa nousta esimerkiksi Saksaan (tuohon autobaanon emämaahan) rakennettava RS1, joka tulee yhdistämään Ruhrin alueen isot kaupungit. Reitin pituus on 101 kilometriä ja kustannusarvio 183 miljoonaa euroa hyöty-kustannus -suhteella 5:1. Potentiaali muuttaa henkilöautomatkoja pyörämatkoiksi on laskelman mukaan 52 000 matkaa vuorokaudessa. Kyselytutkimuksen mukaan 63 prosenttia alueen asukkaista tukee hankkeen toteuttamista.

Useat kaupungit Suomessa ja muualla Euroopassa ovat asettaneet kunnianhimoisia tavoitteita saada asukkaansa pyöräilemään nykyistä enemmän ja useammin. Tavoitteen saavuttaminen vaatii pyöräliikenteen osalta kilpailukyistä tarjontaa, jotta entistä useampi siirtyisi esimerkiksi henkilöauton sijasta käyttämään polkupyörää arjen matkoillaan. Pikaväylät ovat tärkeä osa keinovalikoimaa nyt ja varsinkin tulevaisuudessa. Helsinki on budjetoitunut pyöräilyinvestointeihin 9,5 miljoonaa euroa vuodelle 2015 ja osa siitä käytettäneen laatuväylien eli Baanosten verkoston ensimmäisten osien rakentamiseen.

Eurobarometrin mukaan kätevyys ja nopeus olivat ylivoimaisesti tärkeimmät syyt valita polkupyörä kulkumuodoksi. Kätevyys ja nopeus arkipyöräilyssä ei tarkoita korkeita huippunopeuksia tai trikoissa kaahaamista, vaan sitä että pyöräily on sujuvaa ja turvallista kaikille.

Matti Hirvonen
päätoimittaja



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



SUOMI PYÖRÄILEE

Poljin 1/2015

Pyöräilykuntien verkosto ry:n ja Suomi Pyöräilee -hankkeen uutislehti.

Kannessa: Pyöräilyä Kööpenhaminassa talvella. Kuvaaja: Kalle Vaismaa

Kahdeksastoista vuosikerta.
ISSN 1796-6388

Päätoimittaja
Matti Hirvonen
matti.hirvonen@poljin.fi

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

Painos: 1000 kpl
Painopaikka: Trio-Offset, Helsinki

Toimituksen osoite ja osoitteenmuutokset:
info@poljin.fi

Pyöräilykuntien verkosto ry
Toinen linja 14
00530 Helsinki

Yhteistyössä:
Liikennevirasto
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Suomen Kuntaliitto

Poljin 2/2015 ilmestyy helmikuussa viikolla 9.

Lehteen tarkoitetun aineiston on oltava toimituksessa 12.2.2015 mennessä.

Helsingiläisiltä vahva tuki pyöräilyn edistämiselle

Helsingin tavoite edistää pyöräilyä saa kaupunkilaisilta vanhan tuen: yli 95 prosenttia helsinkiläisistä suhtautuu pyöräilyn edistämiseen myönteisesti. Asenne on myönteinen myös niiden asukkaiden keskuudessa, jotka eivät pyöräile.

Kaupunkilaisten asenne pyöräilyyn selviää tuoreesta Pyöräilybarometri 2014 -tutkimuksesta. Asenteiden lisäksi tutkimuksessa selvitettiin, miten usein helsinkiläiset pyöräilevät, keitä pyöräilevät asukkaat ovat ja mitä mieltä he ovat Helsingin pyöräilyolosuhteista.

Tutkimuksen mukaan pyöräilijöitä on Helsingissä kaikissa tuloryhmissä ja koulutusluokissa. Merkittävä osa pyöräilevistä asukkaista on korkeakoulutettuja ja hyvätuloisia. Lumettomana aikana päivittäin pyöräilevissä on myös autoa ja etenkin joukkoliikennettä päivittäin käyttäviä. Esimerkiksi kolmannes päivittäin pyöräilevistä käyttää myös joukkoliikennettä päivittäin.

Yli neljännes aikuisista helsinkiläisistä pyöräilee lähes päivittäin ja yli puolet vähintään kerran viikossa lumettomana aikana. Pyörää käytetään pääosin matkantekoon töihin, opiskelemaan, asioille ja harrastuksiin. Vajaa viidennes pyörämatkoista tehdään kuntoilun vuoksi.

Tärkeimmiksi syiksi pyöräillä mainittiin pyöräilyn kätevyys liikumistapana ja sen myönteiset vaikutukset kuntoon ja terveyteen. Pyöräilemättömyyttä tai vähäistä pyörän käyttöä perusteltiin useimmiten sillä, ettei pyörää ole saatavilla. Lähes yhtä usein syynä oli terveydentila tai korkea ikä.

Valtaosa pyörää käyttävistä asukkaista on tyytyväisiä Helsinkiin pyöräilykaupunkina. Pyöräilyn sujuvuudessa ja eten-

kin turvallisuudessa on kuitenkin parannettavaa, sillä lähes joka kolmas helsinkiläinen kokee turvattomuutta pyöräillessään ja viidenneksen mielestä pyöräily ei ole sujuvaa Helsingissä.

Tyytymättömyyttä herättää erityisesti se, miten pyöräväylät ja jalkakäytävät on erotettu toisistaan, sekä pyöräilyreittien määrä kantakaupungissa. Pyöräilyn turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvät asiat aiheuttavat tyytymättömyyttä etenkin kantakaupungin asukkaissa.

Tärkein yksittäinen asia, jolla pyöräilyä voitaisiin lisätä, olisi asukkaiden mielestä nykyistä kattavampi ja yhtenäisempi pyörätieverkko.

Pyöräilybarometri toteutettiin nyt ensimmäisen kerran, ja se on tarkoitus toistaa kahden vuoden välein. Aineisto kerättiin puhelinhaastatteluun syyskuussa 2014, ja näyte edustaa 18–74-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 2004. Tutkimuksen virhemarginaali on enimmillään $\pm 2,9$ prosenttiyksikköä. Tutkimuksen teetti Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin tavoitteena on nostaa pyörämatkojen osuus nykyisestä 11 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Pyöräilyn lisäämisellä tavoitellaan viihtyisää ja elinvoimaista kaupunkia. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen on keino pitää kasvavan kaupungin liikenne toimivana.

Pyöräilybarometri 2014: www.hri.fi/fi/dataset/helsingin-pyorailybarometrikyselyn-2014-vastaukset

Sisällysluettelo:

Mestaria tapaamassa	6
Talvikunnossapidon parhaat opit	10
Australian kypärälaki	12
New Yorkin uskomaton muodonmuutos	17

Poimintoja Velo-city -konferenssista 2014

Tukholma investoi miljardin pyöräilyyn

Tukholma on investoimassa tosissaan pyöräilyn olosuhteisiin. Apulaispormestari Per Ankersjö kertoi Velo-city –konferenssissa pidetyssä pormestarien istunnossa, että Tukholmassa tullaan investoimaan noin miljardi ruotsin kruunua (107 miljoonaa euroa) pyöräilyyn vuosina 2014-2018, mikä vastaa 20 euroa per capita / vuosi.

Pyöräilijöiden määrää halutaan lisätä kaupungissa ja tavoite on kaksinkertaistaa pyöräilyn kulkutapaosuus nykyisestä 10 prosentista 20 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Jos verrataan Suomeen, niin tavoite ja lähtötaso ovat saman suuntaiset Helsingissä, joka tavoittelee 15 prosentin kulkutapaosuutta vuoteen 2020 mennessä. Investointitasossakaan ei ole suurta eroa asukaslukuun suhteutettuna, jos oletetaan että Helsingin pyöräilyinvestoinnit tulevat vielä nousemaan tämän vuoden 9,5 miljoonasta eurosta asteittain tavoitteena olevaan 20 miljoonaan vuodessa. Tukholmassa toteutettavista toimenpiteistä Ankersjö mainitsi autokaistojen muuttamisen pyöräkaistoiksi, kadunvarsiyksiköinnin muuttamisen pyöräparkeiksi ja ruuhkamaksujen nostamisen.

Tukholman pyöräilykehitystä ja investointihalukkuutta vauhdittaa varmasti myös kaupungin päätös hakea Velo-city -konferenssin 2017 järjestämisoikeutta. Tahtotila pyöräilyn edistämiseksi on Tukholmassa erittäin vahva ja vaikka tekemis-

tä on vielä paljon, niin oikeaan suuntaan poljetaan nyt vauhdilla. Infrastruktuurin kehittämisessä on selvästi alettu noudattaa kaupungin entisen pyöräliikennesuunnittelija Kristina Glitters-tamin periaatetta, jonka mukaan ”kaupunki saa sellaiset pyöräilijät kuin se ansaitsee.”

Tukholman ratkaisut eivät ole vielä Kööpenhaminan tasoa, mutta suunta on oikea.



Pyöräilyn rooli ja hyödyt globaalisti

Euroopan pyöräilyjärjestö ECF:n presidentti Manfred Neun on esitellyt viime aikoina useilla kansainvälisillä foorumeilla maailman päättäjille kokonaiskuvaa pyöräilyn hyödyistä taloudelle, ympäristölle ja yhteiskunnille. Osa-alueita ovat ainakin terveys, liikenne ja kaupunkielämä, ajan ja tilan säästäminen, energia ja luonnonvarat, ympäristö ja ilmastomuutos, sosiaaliset vaikutukset, teknologiat, teollisuus ja muotoilu.

Velo-cityn avauksessaan Neun esiteli kiinnostavan laskelman Euroopan pyöräilyn hyödyistä, jotka olivat vuositasolla yhteensä 217,3 miljardia euroa (terveysvaikutukset 121 mrd, pyörämatkailu 44 mrd, ruuhkien väheneminen 24 mrd, pyöräteollisuus 18 mrd, polttoainesäästöt 6 mrd, CO₂-päästöjen väheneminen

3 mrd, ilmansaasteiden väheneminen 1 mrd ja melusaasteen väheneminen 0,3 mrd). Kokonaissumma vastaa esim. Irannin koko bruttokansantuotetta.

Neun oli päivittänyt ”viisaan liikkumisen pyramidinsa” siten että ylhäällä olevan passiivisen (motorisoidun) liikkumisen ja alhaalla olevan aktiivisen liikkumisen (pyöräily, kävely jne.) väliin oli sijoitettu ”hybrid e-mobility”, koska sähköavusteinen pyöräily on vahvassa nousussa eri puolilla maailmaa. Neun korosti aktiivisen liikkumisen olevan myös ihmisoikeus asuinpaikasta riippumatta.

Lähde: Manfred Neunin esitys Velo-city -konferenssissa 27.5.2014.



“Vain sen verran motorisoitua liikennettä kuin on välttämätöntä ja niin paljon pyöräily ja kävelyä kuin mahdollista.” – Manfred Neun

Eurobarometri: Polkupyörä on ensisijainen kulkutapa 14 prosentille suomalaisista

Uusimman Eurobarometrin tuloksissa Suomi on noussut ilahduttavasti peräti viidenneksi pyöräilyn osalta.

”Mitä kulkutapaa käytät useimmiten tavallisena päivänä?” Kahdeksan prosenttia noin 27 000 henkilöstä 28 EU-maassa vastasi ”polkupyörää.” Viisi pyöräilyn kärkimaata ovat Alankomaat (36 %), Tanska (23 %), Unkari (22 %), Ruotsi (17 %) ja Suomi (14 %). Väkiluvultaan suurimmista maista parhaiten sijoittui Saksa (12 %). Ranska (4 %) sekä Espanja ja Iso-Britannia (3 %) polkevat kaukana perässä.

Kätevyys ja nopeus olivat tärkeimmät syyt valita polkupyörä kulkutavaksi ja samat motiivit olivat kärjessä myös muiden liikennemuotojen kohdalla. Polkupyörän käyttäjillä myös hinta ja kulkutavan ympäristöystävällisyys vaikuttivat korostuneesti valintaan. Ympäristötietoisuus on kaikesta päätellen nousussa, koska aiemmin ympäristösyöt ovat olleet hyvin pienessä roolissa. Toisaalta esim. terveys- ja kuntoiluhuotyä ei kysytty erikseen, mikä voi vaikuttaa vastausten jakaumaan.

Muita huomionarvoisia tuloksia olivat:

- Sukupuolijakauma tasan: naiset ja miehet käyttävät polkupyörää yhtä usein
- Ikäryhmistä eniten pyöräillään haastatelluista nuorimmassa eli 15 – 24 vuotta (13 %). Ikäryhmässä 25-54 –vuotiaat 7 % ja 55+ hieman enemmän eli 8 %
- Pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa (tai kunnissa) pyöräillään eniten (9 %). Erot ovat kuitenkin hyvin pieniä, sillä suurissa kaupungeissa pyöräillään keskimäärin 8 % ja maaseutumaisilla alueilla 7 %

Kysely tehtiin lokakuun 2014 lopussa ja vastanneiden määrä Suomessa oli noin 1000 henkilöä. Eurobarometri on nimensä mukaisesti kevyt selvitys verrattuna esimerkiksi kansallisiin liikennetutkimuksiin, joita tehdään noin viiden vuoden välein

	Kaikki liikennemuodot	Vain pyöräilijät
Kätevyys / mukavuus	61 %	49 %
Nopeus	31 %	27 %
Tarjolla olevat tilat ja palvelut	16 %	18 %
Hinta	12 %	24 %
Ei ole muita vaihtoehtoja	8 %	5 %
Turvallisuus (Security)	5 %	3 %
Ympäristöystävällisyys	4 %	22 %
Muu (avoin vastaus)	9 %	11 %
En tiedä	0 %	0 %

Suomessa (viimeisin HLT 2010-2011). Joka tapauksessa selvitys antaa tietyn kokonaiskuvan tilanteesta, näyttää kehityksen suuntaa ja mahdollistaa eri maiden välisen vertailun. Vuoden 2007 Eurobarometrissä Suomen pyöräilyn vastaava luku oli 11,5 prosenttia eli kasvua olisi tämän mukaan 2,5 prosenttia. Samaa nousevaa trendiä pyöräilyssä osoittavat monen suomalaisen kaupungin tunnusluvut viime vuosilta.

Lähteet: ECF News 10.12.2014, www.ecf.com, Special Eurobarometer 422a ”Quality of Transport”, <http://ec.europa.eu>

Kohti ihmisen kokoista kaupunkia

Mikael Colville-Andersen, Kööpenhaminan pyöräilyn suuri poika, elokuvaohjaaja, valokuvaaja ja Copenhagenize Design Co-toimiston perustaja oli Velo-cityn esityksessään tyylilleen uskollisena herättelevä ja mukaansatempaava. Hänen oman 6-vuotiaan tyttärensä Lulu-Sofian kommentti ”Isä, mihin minun kaupunkini oikein sovitaa minut?” johdatti luontevasti siihen, että kaupunki pitäisi sovitaa ihmisen tarpeisiin eikä painvastoin. Viihtyisässä kaupungissa on Colville-Andersenin mukaan tarjolla virikkeitä kaikille aisteille. Erilaisten näkymien ihailu, äänien kuuntelu, kosketus, maut ja tuoksut (esim. pyöräillessä parfyymit, sateet, shampoot jne.)

Colville-Andersenin mielestä päättäjiltä pitää osata välillä vaatia tarpeeksi suuria muutoksia. Pienillä edistysaskelilla on vain pieni vaikutus, aikaa ja rahaa kuluu näpertelyyn. Ainakin

Adelaiden kaupunginvaltuustosto tuntui ottavan viestin toisinaan ja live-esitys löytyy edelleen kaupungin virallisilta sivuilta. ”Mistä Adelaidessa kannattaa aloittaa?” kysyttiin. Vaastaus oli, että nopein reitti voittoa aina. Ilman kunnan infrastruktuuria ei suuria muutoksia voi tapahtua.

Colville-Andersenin esitys nauhoitettuna: www.adelaidecity-council.com/inside-adelaide/article/mikael-colville-anderson-on-the-five-senses-in-the-life-sized-city

Colville-Andersenin perustamat huippusuositut blogit ja nettisivut: www.copenhagenize.com
www.copenhagencyclechic.com

teksti: Risto Kujanpää ja Kari Hillo
kuvat: Risto Kujanpää, Hannes Keskikiikonen, Kalle Vaismaa

Mestaria tapaamassa

Liikennesuunnittelutoimiston on suotavaa käydä aktiivisesti hakemassa oppia ja inspiraatiota siitä, miten hyvä kaupunki- ja liikennesuunnittelu ilmentyy käyttäjälle. Ulkomaisten liikenne- ja liikkumiskulttuurien tarkkailusta voi ammentaa arvokkaita aineksia myös suunnittelutyöhön härmässä.

Strafica Oy:n vuotuinen opinto- ja virkistysmatka suuntautui tällä kertaa Kööpenhaminaan, jossa liikennesuunnittelijat pääsivät syyskuisen viikonlopun aikana testaamaan kaupungin maailmanmainetta niittäneet pyöräliikenteen olosuhteet. Kohdeoppaana toimi Risto Kujanpää, joka oli Kööpenhaminassa opiskelemassa ja työharjoittelussa pari vuotta sitten. Matkaraporttimme valottaa satulaperspektiivistä käytännön esimerkkien äärellä suomalaisen sisun ja tanskalaisen hygienian lämminkistä kohtaamista.

Perusfaktat

Kööpenhamina on väestöltään noin Helsingin kokoinen kaupunki reilulla

500 000 asukkaallaan. Aktiivisen kivijalan ja kaupunkimaisen, tiiviin asumisen vyöhyke on kuitenkin selvästi Helsinkiä laajempi. Seudulla asuu 1,5 miljoonaa ihmistä. Kööpenhaminassa pyöräilyn edistämiseen käytetään nykyisin 11–14 M€ vuodessa eli noin 22 euroa asukasta kohden. Tanskalaiset pyöräilevät, koska se on nopeaa, helppoa ja mukavaa. Pyöräilyn edistäminen ei ole itsetarkoituksellista, vaan pyöräilyyn panostamisen taustalla on ylevämpi tavoite parantaa kaupungin elinvoimaisuutta, asukkaiden terveyttä sekä viihtyvyyttä. Kööpenhaminan eräänä tavoitteena on lisätä kaupunkilaisten aukioilla ja ostoskaduilla viettämää aikaa 20 prosentilla vuosien 2010 ja 2015 välillä.

Helppoa kuin... pyöräily!

Ensimmäinen asia mihin Kööpenhaminassa pyöräillessään kiinnittää huomiota, on pyöräilyn alhainen fyysinen ja henkinen kuormittavuus: pyöräily tuntuu helpolta. Fyysistä kuormittavuutta vähentää kaupungin tasainen topografia, mutta vielä kannustavampi viesti satulaan istahtaneelle on, että hänet on otettu kaupunkiympäristön suunnittelussa huomioon. Pyöräilijän ei tarvitse jatkuvasti vaivata päätään sillä, miten ajaa sääntöjen mukaan. Tämä ajatustyö on tehty hänen puolestaan jo suunnitteluvaiheessa. Reitit ovat intuitiivisia ja risteysjärjestelyt ajoratamerkintöineen selkeitä, joten pyöräillessään voi keskittyä olennaiseen eli muiden liikkujien ja kaupunkielämän havainnointiin. Liikennevaloissa oikeaoppinen vasemmalle kääntyminen uskotavuutta herättävine käsimerkkeineen ja sivusuuntaan asettautumisineen on myös helposti omaksuttavissa, kun muutaman kerran imitoi rohkeasti paikallisten toimintaa.

Yksisuuntainen, omassa tasossaan kulkeva, reunakivellä sekä autoista että jalankulkijoista erotettu pyörätie tuo liikenneympäristöön selkeän hierarkian. Pelkin maalausmerkinnöin autoista erotettuja pyöräkaistoja kaupungissa on vähän. Siellä, missä erillistä pyöräilyinfraa ei ole, liikenne on usein rauhallista ja autoilevat kaupunkilaiset pääosin kunnioittavat saman katutilan heidän kanssaan jakavia pyöräilijöitä. Liikennettä on rauhoitettu muun muassa vähentämäl-

Yksisuuntainen pyörätie ja näytöllinen pyörälaskuri Nørrebrogaden sillalla.



Tanskalaisen tutkimuksen mukaan työmatkapyöräilijöiden kuolleisuus on ikäluokassaan 28 prosenttia väestön keskimääräistä kuolleisuutta pienempi.



Hyvä infra johtaa parempaan liikennekäyttäytymiseen Desire lines -pilotissa havaittiin että vain yksi prosentti pyöräilijöistä ajoi jakson aikana päin punaisia valoja.

lä henkilöautojen mahdollisuuksia ajaa asuinalueiden läpi.

Etenkin aamu- ja iltapäiväruuhkan aikaan pyöräilijöitä on niin paljon, että pyörän selkään noustessaan tulee liittyneeksi osaksi tasaisella nopeudella liikkuva virta. Pyöräilijöiden suuri määrä lisää pyöräilyn turvallisuutta, kun autolla liikkuvat todella tiedostavat pyöräilevien kaupunkilaisten läsnäolon. Tämä näkyy myös liikenneturvallisuuksilastoissa: kun pyöräilyosuus on vuodesta 1995 lähes puolitoistakertaistunut, on onnettomuuksien määrä samalla puolittunut. Liikenneturvallisuuksilastojen ohella suuret pyöräilyvolymit vaikuttavat myös koettuun turvallisuuteen liikenteessä. Kaupunki onkin nostanut koetun turval-

lisuuden yhdeksi tärkeimmäksi seurattavaksi teemaksi osana pyöräilyolojen parantamiseen tähtäävää työtä. Kaupunkilaisten tyytyväisyyttä pyöräilyolosuhteisiin seurataan kahden vuoden välein julkaistavassa Bicycle Account -pyöräilykatsauksessa. Saatuja tuloksia verrataan Kööpenhaminan pyöräilystrategiasa määriteltyihin, selkeisiin numeerisiin tavoitteisiin.

Taustalla vaikuttavien laajojen suuntaviivojen ja kunnianhimoisten tavoitteiden lisäksi myös yksityiskohtiin on kiinnitetty huomiota. Tuon tuosta kaupungin kaduilla pyöräillessä vastaan tulee ajosuuntaan viistoon istutettu roskakori, johon roskan voi vaivattomasti heittää ajoa hidastamatta. Lähijunissa pyöräien kuljettaminen on sujuvaa, koska pyörille varatut vaunut ja niille osoitetut paikat on merkitty selkeästi. Asemilla portaissa on reunassa kapeat luiskat, joita pitkin tullaan pyörällä. Monissa valo-ohjatuissa

risteyksissä pyöräilijä voi asettaa jalan kaiteelliselle jalkatuelle, joka sujuvoittaa vauhtiin lähtöä ja näin myös lyhentää kääntyvien autojen odotusaikaa. Pyöräilijöille on annettu etuus autoihin nähden myös siirtämällä autojen pysäytysviivaa viisi metriä taaksepäin useimmissa risteyksissä. Jalkatuet ovat erityisen hyödyllisiä talvella, jolloin risteyksiin saatetaan kertyä puuroutunutta lunta ja loskaa. Pyöräilijämäärät ovat tällöinkin silmiinpistävästi korkeita.

Pyöräilyn kilpailukykyä autoihin nähden parantavat myös pyöräilyn laatuikäytävät, joilla pidempimatkainen liikkuminen on vaivatonta ja sujuvaa minimitoitujen pysähdysten määrän ansiosta. Esikaupunkialueilta kaupunkiin ja päinvastoin mieliviä pyöräilijöitä varten on jo rakennettu kaksi laatuikäytävää. Kokonaisuudessaan kaupunkiseutu on toteuttamassa 28 nimettyä laatuikäytävätason reittiä, joista yhdeksän on määrä valmistua lähivuosina.

Laatuikäytäväverkon lisäksi kehitetään kaupungin sisäistä PLUS-verkkoa. PLUS-verkkoon kuuluvien yksisuuntaisten pyöräteiden leveyskriteerinä on, että kahden pyöräilijän täytyy voida pyöräillä vierekkäin niin, että kolmas voi ohittaa heidät häiriöttä. Tällöin keskustelu matkakumppanin kanssa on mahdollista samalla tavoin kuin autossa. Kaksisuuntaisilla osuuksilla pyörätien tavoiteleveys on kaksi pyörää suuntaansa, jolloin ohittaminen onnistuu vastaantulevien kaistaa pitkin. PLUS-verkko huomioi aiempaa paremmin myös kaupungin 40 000 tavarapyörää, joilla moni korvaa esimerkiksi perheen toisen auton. Lapsien kuljettaminen päiväkotiin tavarapyörällä on aamuisin yleinen näky, eikä kokonaisen perheen bongaaminen tavarapyörän kyydistä ole tavatonta.



Kesällä avattu Cycle snake -silta on tarkoitettu ainoastaan pyöräilijöille



Tyypillinen ja erittäin toimiva ratkaisu Kööpenhaminassa on yksisuuntaisen pyörätien tasoerotus autoliikenteestä ja jalankulusta. Kuvan väylä on samalla osa "pyöräilyn superväylien" eli laatuikätyvien verkostoa, sen takia punainen viiva väylän oikeassa laidassa ja tunnus C99 (Cykelsupersti 99) opasteessa.

Oikoreittejä ja vihreitä aaltoja

Kaupungin historia tekee Kööpenhaminasta erityisen inspiroivan. Vielä 80-luvulla Pohjoismaiden kruunaamaton pääkaupunki oli suhteellisen autovaltainen yhdestä Euroopan pisimmistä kävelykadusta, Strøgetistä huolimatta. Osin juuri Strøgetin suosio ja keskustan vetovoiman paraneminen vaikuttivat kaupungin vahvaan tahtoon ottaa ihminen uudelleen kaupunkisuunnittelun keskiöön kolme vuosikymmentä jatkuneen auto-keskeisen suunnitteluvaiheen jälkeen. Nykyään 41 prosenttia työ- ja opiskelumatkoista taitetaan Kööpenhaminassa pyörällä. Kööpenhamina on malliesimerkki siitä, miten ryhdikkäällä päätöksenteolla, hyvällä suunnittelulla, selkeällä viestinnällä ja markkinoinnilla sekä mittavilla panostuksilla infraan voidaan kaupungin liikkumiskäyttämisen saavuttaa huikeita muutoksia. Kaupungilla on koko paketti hallussa.

Samalla kun autojen pääsyä nopeinta mahdollista reittiä on rajoitettu, jalankulkijoille ja pyöräilijöille on rakennettu oikoreittejä. Näistä monumentaalisimpia ovat kävely- ja pyöräilytiet. Vuonna 2006 rakennettu, suosittu Bryggebroen sai jatkoa viime kesänä valmistuneen Cycle snake -sillan muodossa. Tällä hetkellä kaupungin satama-altaan ja läheisten kanavien yli on joko rakenteilla tai suunnitteilla kahdeksan kävelijöille ja/tai pyöräilijöille tarkoitettua siltaa.

Pyöräilijä voi pääsääntöisesti ajaa autoille yksisuuntaisella kaduilla molempiin suuntiin. Joillain osuuksilla toiseen suuntaan kulkenut autokaista on kokonaan muutettu leveäksi pyörätieksi. Tässä tiivistyy oikoreittien logiikka – autolla pääsee joka paikkaan, muttei suorinta tietä. Tällainen priorisointi on tehty muun muassa pyöräilijöiden suosiman Nørrebrogaden poikkikadulla. Nørrebrogade on Helsingin Hämeentietä muistuttava, siltaa pitkin keskustaan vievä katu. Autojen läpiajoliikennettä rajoitettiin neljä vuotta sitten samalla, kun erilliset bussipysäkkisaarekkeet rakennettiin aiempaa keskemmäksi katua. Näin saatiin vapautettua tilaa leveämmille pyöräteille, jotka voitiin linjata suoraviivaisesti pysäkkien takaa mutkittelematta. Tällä hetkellä Nørrebrogade onkin kaupungin suosituin pyöräilyväylä, jonka arkipuorokausiliikenne sillalla ennen keskustaa hipoo 36 000 pyöräilijää.

Arkiaamuina ja -iltpäivinä ruuhkasuuntaan liikkumista helpottaa suosituimmilla pääväylillä pyöräilijöiden vihreä aalto. Työmatkaansa 20 km/h nopeudella taittava etenee optimaalisella vauhdilla, jolla pääsee useammasta risteyksestä läpi lainkaan pysähtymättä. Vihreästä aallosta viestitään pyöräilijöille liikennemerkein ja nopeusnäytöin. Eräällä keskustaan johtavalla pää-

reitillä on pyörätiehen lisäksi asennettu vihreän aallon osoittavat led-valot ennen risteystä, millä voi havainnollisesti arvioida omia mahdollisuuksiaan päästä valoista pysähtymättä läpi. Tutkimuksen mukaan vihreä aalto on nopeuttanut matkantekoa aamuruuhkassa 30 prosenttia, kun pyöräilyn keskinopeus aamuruuhkassa keskustan suuntaan on noussut reiteillä arvosta 15 km/h arvoon 21 km/h. Järjestely paitsi asettaa pyöräilijän etusijalle autoon nähden, myös tasaa pyöräilijöiden välisiä nopeuseroja. Trikoissa viilettävät ihmisohjukset ovat kaupungin kaduilla harvinainen näky, mutta puku päällä pyöräilijöitä on sen sijaan enemmän. Kaupunkilaiset pukeutuvatkin usein määränpäättä, eivätkä matkaa varten. Polkupyörää on kuvailtu tanskalaiselle yhtä arkipäiväiseksi käyttöesineeksi kuin pölynimuria tai hammasharjaa, eikä niidenkään käyttö yleensä edellytä erillistä vaatetusta.



Pyöräilijöiden vihreän aallon osoittavat ledit pyörätieissä.

Käyttäjiä kuunnellaan tarkoin

Systemaattisen, pääasiassa kahden vuoden sykleissä tapahtuvan pyöräilyn seurannan ja sen tuloksista viestimisen lisäksi kaupunkilaisilla on mahdollista ilmoittaa pienemmistä infrapuutteista jatkuvasti. Tähän on kehitetty oma Give us a shout -sovelus ja nettisivu, jossa pyöräily on mukana yhtenä kategoriana. Palvelu on johtanut jo tuhansien pienten parannusten tekemiseen. Kaupunkilaiset voivat merkata kartalle toteamiaan puutteita, kuten päällysteen epätasaisuuden, madaltamattoman reunakiven tai pyöräilyn oikoreitin, jota voitaisiin parantaa pienellä määrällä asfalttia. Kööpenhaminassa pyöräilymahdollisuuksia pyritään osaltaan kehittämään tätä ns. Desire line -ajattelua noudattaen kysymällä kaupunkilaisilta, missä he haluaisivat pyöräillä tai vaihtoehtoisesti seuraamalla, missä he todella pyöräilevät.

Kööpenhamina suunnittelee paitsi jo pyöräileville kaupunkilaisille myös niille, jotka voisivat pyöräillä todettuaan sen kätevimmäksi tavaksi liikkua. Pilottiprojektit ja kokeilut saavat epäilijätkin kokeilemaan uusia ideoita käytännössä. Kokeilu voi johtaa positiiviseen kokemukseen ja palautteeseen, kun jopa uudistusten vastustajat joutuvat tunnustamaan idean toimivan käytännössä.

Pyöräilyviestinnällä ja -markkinoinnilla pyritään kaupunkilaisten rohkaisemiseen ja aktivointiin positiivisia mielikuvia vahvistamalla. Kaupungissa tiedostetaan liiallisen holhouksen ja valistuksen haitallisuus erityisesti pyöräilyn turvallisuustietoon liittyen. Pyöräilijöiden liikennekäyttäytymistä ja -turvallisuutta korostavat kampanjat saattavat vastoin tarkoitustaan antaa viestin pyöräilyn vaarallisuudesta. Kööpenhaminassa keskitytään mieluummin kertomaan esimerkiksi pyöräilyn terveyshyödyistä. Tanskalaisen tutkimuksen mukaan työmatkapyöräilijöiden kuolleisuus on ikäluokassaan 28 prosenttia väestön keskimääräistä kuolleisuutta pienempi.

Pitkäjänteisyys palkitaan

Suomessa olemme pyöräilyn edistämisen suhteen jossain aloittelijoiden ja nousijoiden välimaastossa paikkakunnasta riippuen. Raaka fakta on, ettei aloittelijasta nousta suoraan mestariksi. Väliin tarvitaan kisällivaihe eli paljon harjoitusta, yritystä ja erehdystäkin. Kaikkea ihanuutta ei voi kertarysäyksellä tuoda koti-Suomeen, mutta nousukiittoa pääsemiseksi kannattaa tehdä rohkeasti kokeiluja ja sitä kautta vakiinnuttaa myös meillä uusia ja muualla hyväksi havaittuja käytäntöjä. Tarvitaan maistiaisja, kuten eräs tamperelainen professori on asian osuvasti ilmaissut.

Kööpenhaminassa kaupunkipyöräilyä suunnitellaan ja markkinoidaan massoille. Kohderyhmänä ovat kaikki kaupunkilaiset. Kööpenhaminan opeista ammennettaessa on syytä muistaa, että siellä systemaattinen panostus olosuhteiden parantamiseen on kestänyt kolmisenkymmentä vuotta, mitä edelsi yhtä pitkä autokeskeinen vaihe. Murrosvaiheen kynnyksellä ei päätäjillekään olisi pahitteeksi käydä tutustumassa paikalliseen kaupunkielämään ja liikennejärjestelmään. 🌀

Pyöräilijöiden liikennekäyttäytymistä ja -turvallisuutta korostavat kampanjat saattavat vastoin tarkoitustaan antaa viestin pyöräilyn vaarallisuudesta.

Copenhagenize

Pyöräilyn edistämiskehityksiä tanskalaisittain

Risto Kujanpää työskenteli toissa syksynä paikallisessa Copenhagenize Design Co. -toimistossa (www.copenhagenize.eu). Alla muutama esimerkkiprojekti, jossa hän oli mukana.

Cyclelogistics

EU:n Intelligent Energy Europe -projektissa edistettiin tavarapyörien käyttöä osana yhdeksän eurooppalaisen kohdekaupungin liikennettä.

Desire lines -pilotti

Projektissa analysoitiin reilun 16 000 pyöräilijän risteyskäyttäytymisen kööpenhaminalaisessa risteyksessä. Työkalua on myöhemmin käytetty muun muassa Amsterdamissa.

Pyöräilyn edistämisen avaintoimenpiteet viidessä norjalaiskaupungissa

Selvityksessä sovellettiin tanskalaisten pyöräilykaupunkien parhaita käytäntöjä viiteen norjalaiseen kohdekaupunkiin.

TALVIKUNNOSSAPIDON *parhaat opit*

Näillä eväillä pyöräilyn ja kävelyn ympärivuotinen ylläpito voi nousta aivan uudelle tasolle. Eikä kyse ole läheskään aina rahasta.

Liikennevirasto teetti kesällä 2014 tiivistelmän tuoreimmista julkaisuista koskien jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kunnossapitoa: Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen talvikunnossapito –haasteita, kehittämistarpeita ja hyviä käytäntöjä. Työn tarkoituksena oli tiivistää yhteen pakettiin viimeaikaisten julkaisujen parhaat opit koskien talvikunnossapitoa. Työn palvelee kuntien ja ELY-keskusten toimijoita, suunnittelijoita ja muita jotka tarvitsevat tiivistä infopakettia tuoreimmista talvikunnossapitoa koskevista asioista. Tiivistelmä sisältää kuvauksen talvikunnossapidon toimintaympäristöstä ja toimintamallista sekä haasteista ja kehittämistarpeista. Loppuun on koottu esimerkkejä kaupunkien hyvistä käytännöistä.

Tiivistelmään koottiin eri selvityksissä esiin nousseet yleisimmät haasteet niin kunnossapitäjän kuin talvipyöräilijän näkökulmasta. Keskeisimmät haasteet eivät liittyneet ensisijaisesti rahoitukseen tai työmenetelmiin vaan priorisoinnin puutteeseen ja suunnitelmallisuuteen. Kehitysideoina oli tärkeimpien pyörä- ja kävelyväylien kunnossapidon laatutason nostaminen ja verkon priorisointi, pyöräilyliikenteen reittikohtainen auraus ja laatuvaatimusten määrittäminen erikseen pyöräteille ja jalkakäytävälle.

Priorisoinnilla ja laatutason nostamisella hyviin tuloksiin

Kaupungeilta puuttuu usein kokonaisvaltainen ja priorisoitu pääpyöräilyreittien talvihoitosuunnitelma. Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen hoitoluokitus rinnastetaan usein viereisen ajoradan hoitoluokkaan huomioimatta pyöräilyreittien tärkeyttä. Pa-

himmassa tapauksessa pääpyöräilyreitti ei kuulu ylimpään hoitoluokkaan. Pyöräilyreittien kunnossapito tulisi priorisoida siten, että pyöräilyliikenteen laatuvaatimukset tai keskeisimmät pääreitit nostetaan parhaaseen hoitoluokkaan. Tämä voisi tapahtua luomalla ns. superreittejä, joiden talvihoitoon lisätään halutut laatuvaatimukset. Superluokan laatuvaatimusten määrittelyssä tulisi harkita ainakin seuraavia seikkoja: Pyöräilyreittien auraus ennen ajokausien alkua, aurauksen lähtökynnys 2 cm, aurauksen ulottaminen myös iltoihin ja viikonloppuihin, pyöräilyreitit ei hiekoiteta ja sohjo pyritään poistamaan pyöräilyreitiltä heti, ennen kuin se jäätyy.

Yhtenä esimerkkinä oli Kuopiossa tehty kunnossapidon luokituksen tarkistaminen (Perälä 2013). Tarkistaminen lähti liikkeelle kunnossapidon säästöavoitteista. Tavoitteena oli reittien priorisointi ja tärkeiden alueiden ja reittien

tunnistaminen käyttäjän (erityisesti jalankulkijan ja pyöräilijän) ja kunnossapidon näkökulmasta. Kunnossapidon parantamisen katsottiin vähentävän kaatumistapaturmia ja siten säästävän kokonaiskustannuksia.

Alueurakoinnista reittikohtaiseen urakointiin

Suomessa katujen hoitoalueet kilpailutetaan yksityisillä yleisimmin alueurakoina, jotka ovat tyypillisesti kokonaisuhoitourakoita. Tämä johtaa siihen, että yhdellä reitillä voi olla useita eri urakka- tai hoitoalueita, jolloin reitin laatutaso vaihtelee ja eri alueiden rajoille syntyy aurusta lumesta esteitä. Esimerkiksi Helsingin, Vantaan ja Keravan seudullinen laatuvaatimukset ja reittikohtainen aurauksen varrella kulkee kolmen kaupungin läpi ja sen pituus on 32 kilometriä. Reitille sijoittuu 10 eri urakka-



Jos paremmalla kunnossapidolla voidaan estää edes 10 % Kuopiossa vuosittain tapahtuvista kaatumistapaturmista eli noin 130 tapaturmaa vuodessa.
→ seuran sairaanhoitokustannuksia ja työpöytänsä ja hyvinvoinnin menetystä säästettyä noin 780.000 euroa.

Selvityksessä ehdotetulla kunnossapitojärjestelmällä on yhteensä noin 200.000 euron vuosittainen kunnossapidon kustannuksia lisäävä vaikutus.

Yksittäisen kaatumistapaturman hinta on keskimäärin 6.000 euroa.



Kun rakennustyömaa katkaisee pyörätien tai jalkakäytävän, kiertotiet ja niille ohjaus tulee tehdä yhtä korkealaatuisesti kuin autoliikenteelle. Myös talvella kuten tässä Kööpenhaminan esimerkissä. Kuva: Kalle Vaismaa

aluetta ja hoitovastuu on viidellä eri toimijalla, joille kaikille on annettu erilaiset laatutasovaatimukset.

Reittikohtaisella urakoinnilla voidaan huomattavasti parantaa pyöräliikenteen olosuhteita talvella. Helsingin tekemän tutkimuksen (2013) mukaan reittikohtaisen urakoinnin kustannukset ovat 20 % suuremmat kuin nykyisen mukaisessa urakoinnissa, mutta laatutaso on huomattavasti parempi. Selvityksen mukaan parhaaseen urakointitapaan päästään yhdistämällä reittiurakointi ja alueurakointi siten, että alueen sisällä

oleva urakoitsija hoitaa reittiurakoinnin. Helsingin tutkimuksessa ehdotettiin erilaisia tapoja siirtyä vaiheittain reittikohtaiseen auraukseen.

Ensin voitaisiin kokeilla yhden pääreitit talvihoitoa yhdellä koneella, jotta reitille saadaan hyvä laatutaso. Samalla päästäisiin kokeilemaan muitakin välineitä kuin auraa. Samoin kustannusten arvioinnissa voitaisiin keskittyä aluksi yhteen tärkeimpään reittiin: kustannukset vain yhdelle koneelle, joka hoitaisi yhden tietyn reitin. Toinen vaihtoehtoinen tapa olisi pääreittien saumakohtien

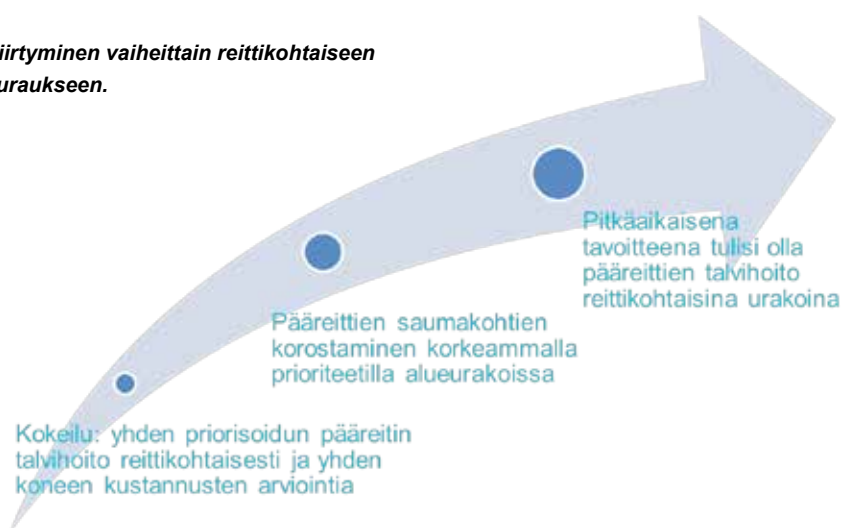
(urakkarajat ja ajorataylitukset) korostaminen korkeammalla prioriteetilla alueurakoissa.

Lumen kuljettamisesta lähisiirtoihin

Yksi suuri haaste kunnossapidossa on auratun lumen sijoittaminen. Se aiheuttaa haasteita etenkin tiiviillä keskusta-alueilla, jossa katutilaa on niukasti. Lumien siirtely ja kuormaaminen voivat olla merkittävä osa talvihoitotoimia ja sen kokonaiskustannuksia. Kustannusten nousun hillitsemiseksi lumen kuljetustarvetta on pyritty vähentämään. Keskinen (2012) tutki lumilogistiikkaa ja siitä aiheutuvia kustannuksia. Keskinen tekemien kustannusvertailujen mukaan lumen lähisiirto tulee selvästi halvemmaksi kuin lumen kuljettaminen ja samalla vähenevät myös hiilidioksidipäästöt. Jos kaikki ylimääräinen lumi lähisiirrettäisiin kuljetuksen sijaan, kustannussäästöjä tulisi 64 %.

Lumen lähisiirtoon soveltuvien paikkojen löytäminen asettaa uusia haasteita kaavoitukselle ja nykyisten alueiden käytölle ja hoidolle. Parhaassa tapauksessa kadut on suunniteltu siten, että lumia ei tarvitse kuljettaa lainkaan ja lumet

Siirtyminen vaiheittain reittikohtaiseen auraukseen.



voidaan sijoittaa esimerkiksi pyörätien ja jalkakäytävän väliselle välikaistalle. Myös tilojen käyttöä väliaikaisesti muuttamalla voidaan löytää tilaa lumelle. Esimerkiksi kadunvarsipysäköinti voidaan muuttaa yksisuuntais- tai vuoropysäköinniksi, jolloin toiselle puolelle katua vapautuu tilaa lumelle.

Yhteistyö ja monipuolinen keinovalikoima

Eri lähteiden ydinviesteiksi nousivat suunnitelmallinen talvihoidon prosessi, verkon priorisointi, yhteistyö ja seuranta. Selvityksen tutkimuksien mukaan parhaaseen lopputulokseen pääsee, kun priorisoitujen reittien talvihoidosta tiedotetaan tehokkaasti, jopa reaaliaikaisesti.

Tärkeää on myös muistaa, että laatukriteerien tulee olla määritetty siten, että luovattu laatutaso pystytään saavuttamaan. Lisäksi jatkuva seuranta ja vuoropuhelu sidosryhmien ja urakoitsijoiden kanssa tehostaa kunnossapitoa ja säästää resursseja.

Tiivistelmä koostuu esityskalvoista ja taustakalvoista. Esityskalvoja voi suoraan hyödyntää esitys- ja koulutuskäyttöön. Harmaalla fontilla merkityt diat sisältävät yksityiskohtaisempaa taustatietoa lukijalle tai esimerkiksi esityksen pitäjälle ja ne voi jättää pois esitysaineistosta. Työn on tehnyt WSP Finland ja tiivistelmä löytyy Kansallisesta kävelyn ja pyöräilyn tietopankista kulkulaari.fi/talvikunnossapito. ❄️

Kirjoittaja työskentelee WSP Finlandissa erikoisalueenaan pyöräilyn ja kävelyn edistämisen hankkeet.

Lähteet:

Liikennevirasto: Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeet (2014)

HSL: HLJ 2015, Pyöräväylien kunnossapitoselvitys (2014)

Hinttala: Kevyen liikenteen väylien talvihoidon yhtenäisyys keskeisimmillä reiteillä (Opinnäytetyö 2014)

VERNE: PYKÄLÄ II- vaihdetta isommalle, pyöräilyn potentiaalin hyödyntäminen (talvihoito-osuus) (2014)

Helsingin kaupunki: Pyöräväylien talvihoidon kehittäminen Helsingin kantakaupungissa (2013)

Keskinen: Lumilogistiikan tehostaminen kaupungeissa (Diplomityö 2012)



Kööpenhaminassa pyöräväylät pidetään jäädä sulana käyttämällä kuivan suolan sijaan suolaliuosta. Kuva: Kalle Vaismaa

Australian kypärälaki

Australia on maailman harvoja maita, jossa kypärän käyttö on lain mukaan pakollista sakkorangaistuksen uhalla.

Velo-city -konferenssissa Australian Adelaidessa maan parjattu kypärälaki oli odotetusti esillä niin virallisessa ohjelmassa kuin lukuisissa käytävä- ja pöytäkeskusteluissakin. Luentosessioissa kypärälakia ja sen vaikutusta pyöräilyn edistämiseen, pyöräilymääriin ja pyöräilyn turvallisuuteen lähestyttiin kolmesta eri näkökulmasta.

Ensimmäinen alustuksen piti Michael Bridge Etelä-Australian pyöräilyliitosta ja se oli otsikoitu raflaavasti ”Helmets – sex, racism and Peter Allen”. Bridgen näkökulma oli miten pyöräilyn edistäjäryhmien tulisi käsitellä kypäräpakkoa. Bridgen mukaan voisi lopettaa murehtimisen siitä, mitä kaikkialla muualla maailmassa tapahtuu ja keskittyä siihen, miten pyöräilystä Australiassa saadaan parempaa ja turvallisempaa. Jos kaikki kypäräkeskustelun energia suunnattaisiin paremman infrastruktuurin aikaansaamiseen ja muihin toimenpiteisiin, oltaisiin paljon pidemmällä.

Bridgen mielestä lisää dataa ja parempaa tilastointia tarvitaan vielä ennen kuin lopulliset johtopäätökset nykyisen lain kumoamisesta voidaan tehdä. Nykyisellään on kyllä vaikeaa tehdä tyytyväisiksi ihmiset, jotka eivät halua käyttää kypärää, mutta lakimuutosta odottaessa voisimme ehkä yrittää valittamisen sijasta omaksua jotain hyvää nykyisestä tilanteesta eli korostaa hyviä puolia kypärän käytöstä.

Karhunpalvelus kansanterveydelle

Professori Chris Rissel (Sydneyyn yliopisto) esitti enemmän tilastoihin ja tutkimukseen perustuvan katsauksen siihen kuinka kypärälaki (Mandatory Helmet Law eli tuttavallisemmin MHL) toimii Australiassa. Hänen kantansa tuli toki selväksi jo otsikonkin perusteella: ”Australian mandatory helmet legislation is a clear example of failed public health policy”

Ensin Rissel tarkasteli pyöräilyyn liittyviä riskejä ja painotti, että Australiassa ei ole merkittävästi suurempi riski pyöräilyonnettomuuksiin kuin missä tahansa muuallakaan maailmassa. Tärkein viesti oli, että Australiassakin pyöräilyn hyödyt ovat aina oleellisesti riskejä suuremmat. Kiinnostavaa oli väestötasolla todisteiden puute kypärän tehokkuudesta päävammojen vähentäjänä. Vuoden 1991 eli lain voimaantulon jälkeen pyöräilijöiden päävammojen väheneminen on noudattanut samaa käyrää kuin jalankulkijoiden ja moottoriliikenteen vastaavat, mikä Risselin mielestä osoittaa että kypärän käytöllä on vain vähän vaikutusta päävammojen vähentämisessä. Kansanterveyden näkökulmasta Rissel piti tärkeimpänä ja huolestuttavimpana vaikutusta pyöräilymääriin. Pyöräilijöiden määrä romahti lakimuutoksen jälkeen eikä ole koskaan noussut takaisin entiselle tasolle.

Pyöräkaista ja risteys Adelaidessa. Pyöräilyinfran rakentaminen on aloitettu, mutta laadukkaammat ratkaisut antavat vielä odottaa itseään.





Hollantilaiset sonnustautuivat omaan versioonsa kypärästä Adelaiden Velo-cityn pyöräkulkueessa.

Pyöräilykulttuurin muutos

Kolmannen luennon pitäjä Ian Kerr (CATALYST-Consulting in Applied Transport Access & Land Use Systems) oli erityisen huolissaan kypärälain vaikutuksista poliittisen päätöksenteon. Poliitikot yliarvioivat kypärän käytön välittömät vaikutukset eivätkä ota huomioon välillisiä ja laajempia sosiaalisia vaikutuksia kuten pyöräilyn estyminen, terveysvaikutukset ja safety in numbers -periaatteen toteutuminen. Safety in numbers -periaatteen mukaan kypärälain aiheuttama pyöräilyn väheneminen tekee pyöräilyä vaarallisempaa jäljelle jääneille pyöräilijöille. Myös Kerrin mielestään laki ja sen toteuttaminen vähentää resursseja hyödyllisemmistä liikenneturvallisuustoimenpiteistä, mutta tilanne pitäisi hänen mukaansa korjata mahdollisimman pian. Häinkin näytti tilastoja, joiden mukaan pyöräilijöiden määrä ei vielä 20 vuoden jälkeenkään ole noussut entiselle tasolle. Lisäksi kypärälaki on muuttanut koko Australian pyöräilykulttuuria siten, että pyöräily on nykyisin suurten joukkojen arkipyöräilyn sijaan enimmäkseen urheilua ja virkistystä. Kerrin laskelmien mukaan noin 70 prosenttia kaikista pyöräilyn tuomista hyödyistä on menetetty sen seurauksena, että ihmisiltä on kielletty pyöräily ilman kypärää.

Mies kypäräpakon taustalla

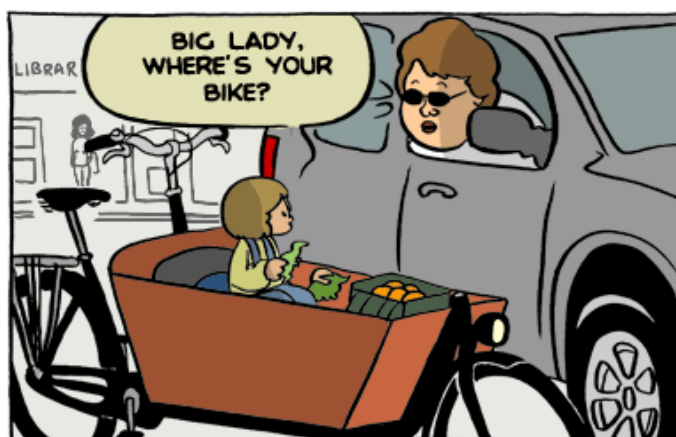
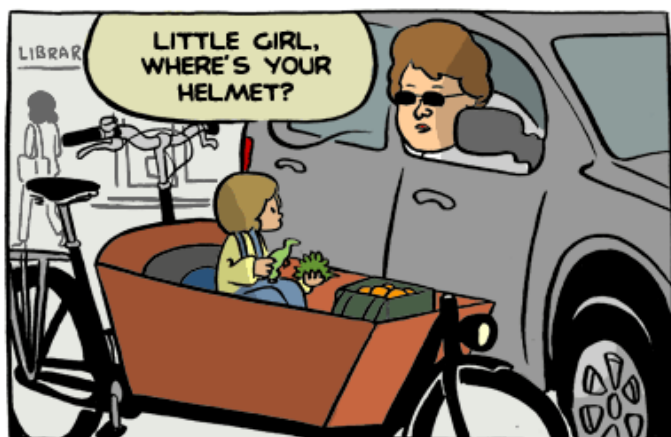
Iltaohjelmassa järjestettiin pyöräilyaiheinen taidesessio/kaupunkiretki, jonka aikana löytyi yllättävä yhteys aiemmin päi-

vällä käytyyn kypäräkeskusteluun. Nuorehko hyvin pukeutunut mies esitteli itsensä Thomas Pagliaroksi ja kysyi minulta Suomen tilanteesta. Keskustelussa selvisi, että hän on konsultti tai pikemminkin ns. ammattilobbari yrityksessä nimeltä Bespoke Approach ja työskentelee monen Adelaiden ja Etelä-Australian osavaltion poliitikon neuvonantajana. Sattumoisin hänen nykyinen lähin esimiehensä on juuri sen poliitikko (mm. entinen ministeri), joka aikanaan runnoi läpi lain pakollisesta kypäräkäytöstä Australiassa. Pagliaron henkilökohtainen missio ja moraalinen velvoite pyöräilyn edistäjänä tuntui olevan lain muuttaminen ja Thomas kyseli minulta lisää argumentteja, joilla saisi vakuutettua esimiehensä nykyisen lain turmiollisuudesta Australian kansanterveydelle.

Hollantilaisten kypärä

Hollantilaisten kanta Australian kypäräpakkoon tuli selväksi viimeistään Velo-cityn suurella Pyöräilyaamiaisella ja -kulkueessa, johon he olivat sonnustautuneet puhallettavalla puukengän muotoisella "kypärällä" ja jakoivat niitä auliisti myös kaikille halukkaille. Hollantilaisten esimerkki oli toki provosoiva, mutta myös perusteltu, sillä tilastojen mukaan Alankomaat on maailman turvallisin paikka pyöräillä. 🌱

Teksti ja kuvat: Matti Hirvonen



© RICK SMITH / YEKUDAMOON.COM / COMICSBYEKUDAMOON.COM

“In God we trust... anybody else, bring data.”
– Janet Sadik-Khan kertoessaan pyöräilymäärien nelinkertaistamisesta New Yorkissa.

NEW YORKIN uskomaton muodonmuutos

Mitä opittavaa Suomen kunnilla voi olla miljoonakaupunki New Yorkista?

Janette Sadik-Khan on New Yorkin entinen liikennekomissaari ja käytännössä henkilö, jonka määrätietoisuuden ansiosta New York muuttui seitsemässä vuodessa autokaupungista pyöräily- ja kävelykaupungiksi. Kuulin Janette Sadik-Khania ensimmäisen kerran Brysselin Velo-cityssä 2009 ja olin erittäin vaikuttunut jo silloin. Vuoden 2014 Velo-city-konferenssissa viesti oli entisestään parantunut. Saatavilla oli nyt entistä enemmän seurantatietoa New Yorkin kehityksestä ja voidaan jo hyvällä syyllä sanoa, että muutos pyöräilyn ja kävelyn hyväksi on pysyvä.

New Yorkissa asetettiin vuonna 2007 seuraavat perustavoitteet paremman ja viihtyisemmän kaupunkielämän puolesta: Liikennekuolemien puolittaminen, nopeiden bussiyhteyksien ja bussikaistaverkoston muodostaminen, työmatkapyöräilyn kaksinkertaistaminen, juurruttaa kaupunkiin politiikka kokonaisvaltaisesta katujen suunnittelusta ja ajattelutapa katujen ajattelusta julkisena tilana sekä vähentää liikkumiseen kulutettua energiaa ja moottoriajoneuvojen käyttöä.

Muutosvastarinta mediassa

Varsinkin median ja poliitikkojen taholta nimenomaan pyöräilyn vastustaminen oli alusta lähtien erittäin kiivasta. Pyöräkaistoihin ja muihin inframuutoksiin käytettiin noin yksi prosentti koko kaupungin liikennebudjetista, mutta noin 99 prosenttia lehdistön uutisoinnista koski pyöräkaistoja. Uutisointi sai matkan varrella jo absurdeja piirteitä tyyliin: ”Pyöräkaistat pois, koska kukaan ei käytä niitä”, ”Pyöräkaistat pois, koska liian moni käyttää niitä ja se on vaarallista”, ”Kukaan ei pyytänyt pyöräkaistoja” tai ”Terroristi voi saapua polkupyörällä” (Israelin suurlähetystö sijaitsee 2nd Avenuella, johon rakennettiin pyöräkaistat).

New Yorkilla on myös tietty symbolinen merkitys, kun kyseessä on yksi maailman tunnetuimpia kaupunkeja maailman autovaltaisimmassa maassa. Brooklyn, Times Square, 9th Avenue jne. ovat tuttuja miljoonille turisteille ja satojen elokuvien ja televisiosarjojen kautta myös niille, jotka eivät ole koskaan kaupungissa käyneet. Times Square muutettiin ”moottoritietä” oleskelualueeksi sulkemalla se kokonaan autoliikenteeltä ja sitä käyttää nyt päivittäin noin 350 000 jalankulkijaa. Ennen 90 prosenttia katutilasta oli autoliikenteelle ja 10 prosenttia muille. Muutos käänsi asettelman pääläelleen.

Liike-elämä nousuun

Myös vaikutukset liike-elämään ovat huomionarvoisia. Kadut, joilla on suojattu eli autoliikenteestä pysäköinnillä tai muuten erotettu pyöräkaista (esim. 9th Avenue), vähittäiskaupan myynti nousi 49 prosenttia. Ensimmäisiä muutoskohteita oli Brook-



Kuva: Gnarly (Wikis Take Manhattan 2009)

lyn, jossa parkkipaikka muutettiin oleskelualueeksi hyvin pienin kustannuksin (maalaaamalla sekä tuomalla tilaan tuoleja ja kasveja). Paikasta tuli asuinalueen keskipiste ja liike-elämän keskus ja kolmessa vuodessa alueen vähittäismyynnissä tapahtui 172 prosentin nousu. Muut asuinalueet alkoivat pyytää samanlaista ratkaisua ja nyt on toteutettu jo yli 60 ”plazaa”.

Muutoksen taustalla on toki Sadik-Khanin tarmokkuden lisäksi pormestarina 2002-2013 toimineen Michael Bloombergin vahva tahtotila ja visio. Sadik-Khan oli yksi Bloombergin luottohenkilöistä ja poliittinen tuki oli siltä osin turvattu, vaikka vastustajia riittikin. Sadik-Khan työskenteleekin nykyisin taloustietotoimisto Bloomberg Associatesissa. Kaupunki teki paljon yhteistyötä myös Kööpenhaminan ja Gehl Architects kanssa eli viihtyisän kaupunkitilan ideologia on hyvin paljon sieltä opittua. ”New York is going to be Copenhagenized” oli yksi lehtiotsikko muutoksen alkuvuosina.

New Yorkin kaupunkipyöräjäjärjestelmä on reilun vuoden vanha ja ainakin rahoitusmallista kelpaa minkä tahansa kaupungin ottaa mallia. Kaupunki teki Citybankin ja Master Cardin kanssa 38 miljoonan euron sponsorisopimuksen, jolla rahoitettiin 6000 pyörän ja 330 aseman järjestelmä. Eikä käytetty ollenkaan vero-rahoja. Tietysti kaupunkipyöräkin on vastustettu kiivaasti mm. seuraavin perustein: ”Kaupunkipyöräien takia myöhästyin töistä”, ”Pyörät ovat liian sinisiä”, ”Telineet hidastavat ambulansseja” ja ”Kodittomat käyttävät niitä spinning-tunteihin”.

Ehkä suurin opetus New Yorkin tarinassa on se, että ennätyskiivaasta vastustuksesta huolimatta muutos saatiin sielläkin aikaiseksi. Jos se on onnistui New Yorkissa, se onnistuu missä tahansa! 🌀

Teksti: Matti Hirvonen

Lähde: Terhi Luukkosen esitys Velo-city -jälkiseminaarissa 24.9.2014 www.kulkulaari.fi/fi/pyoraily/tutkimukset-ja-tilastot/seinaarit



Liity edelläpolkijoiden kasvavaan joukkoon!

Pyöräilykuntien verkosto ry

Pyöräilykuntien verkosto on kuntien, valtion, järjestöjen, yritysten ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöverkosto.

Päätavoite on pyöräilyn lisääminen liikennemuotona ja arkiliikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, ympäristölle ja yhteiskunnalle.

Pyöräilykuntien verkosto haluaa

- laadukkaat ja turvalliset pyöräilyolosuhteet kaikille
- kaksinkertaistaa pyöräilyn määrän Suomessa
- vahvistaa pyöräilyn edistäjien yhteisöä

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

Verkoston toiminta on voittoa tuottamatonta palvelutoimintaa.

www.poljin.fi

www.kulkulaari.fi

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 asukkaita alle 7001	220 euroa
· kunnassa asukkaita 7001-10 000	350 euroa
· kunnassa asukkaita 10 001-20 000	550 euroa
· kunnassa asukkaita 20 001-50 000	950 euroa
· kunnassa asukkaita 50 001-100 000	1350 euroa
· kunnassa asukkaita yli 100 000	1900 euroa

Vuosimaksu määräytyy yrityksen tai yhteisön koon mukaan seuraavasti:

· pieni yritys (alle 15 työntekijää)	220 euroa
· keski-suuri yritys (15 - 50 työntekijää)	550 euroa
· suuri yritys (yli 50 työntekijää)	950 euroa
· erittäin suuri yritys (yli 500 työntekijää)	<i>neuvotellaan</i>

AKAA

Jouko Pekkarinen 040 335 4625
jouko.pekkarinen@akaa.fi

ESPOO

Petri Suominen (09) 816 40240
petri.suominen@espo.fi

FORSSA

Tero Tiensuu (03) 4141 5602
tero.tiensuu@forssa.fi

HANKO

Hannu Simelius 040 581 5065
hannu.simelius@hanko.fi

HELSINKI

Reetta Keisanen 040 346 0522
marek.salerno@hel.fi

HYVINKÄÄ

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

HÄMEENLINNA

Minna Aakkula (03) 621 2317
minna.aakkula@hameenlinna.fi

JANAKKALA

Heikki Tamminen (03) 680 1292
heikki.tamminen@janakkala.fi

JOENSUU

Jarmo Tihmala 050 311 6261
jarmo.tihmala@jns.fi

JYVÄSKYLÄ

Timo Vuoriainen (014) 266 5144
timo.vuoriainen@jkl.fi

JÄRVENPÄÄ

Sari Piela (09) 27191
sari.piela@jarvenpaa.fi

KAARINA

Jyrki Lappi (02) 588 4800
jyrki.lappi@kaarina.fi

KANGASALA

Markku Lahtinen 050 596 9124
markku.lahtinen@kangasala.fi

KARVIA

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

KAUNIAINEN

Lennart Långström (09) 505 6387
lennart.langstrom@kauniainen.fi

KOKKOLA

Carita Laitala 044 780 9300
carita.laitala@kokkola.fi

KRUUNUPYY

Kaisa Karlström (06) 8343 405
kaisa.karlstrom@kronoby.fi

LAHTI

Matti Heikkinen 044 716 1031
matti.heikkinen@lahti.fi

LAPPEENRANTA

Mauri Backman 040 506 5761
mauri.backman@lappeenranta.fi

LEMPÄÄLÄ

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

LIEKSA

Jarmo Honkanen 040 104 4113
jarmo.honkanen@lieksa.fi

LIETO

Mika Närvi (02) 4873 3254
mika.narvi@lieto.fi

LOHJA

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

LOVIISA

Markus Lindroos 050 382 7550
markus.lindroos@loviisa.fi

NURMIJÄRVI

Pia Korteniemi 040 317 2311
pia.korteniemi@numjarvi.fi

MÄNTYHARJU

Piia Mäkilä 040 774 1902
piia.makila@mantyharju.fi

OULU

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

PARAINEN

Martti Nilsson 040 537 9000
martti.nilsson@parainen.fi

PERHO

Jukka Hillukkala 040 051 7380
jukka.hillukkala@perho.com

PIRKKALA

Tero Vesanto 050 540 5279
tero.vesanto@pirkkala.fi

PIETARSAARI

Ben Griep 786 3328 044 785 1328
ben.griep@pietarsaari.fi

PORI

Sanna Välimäki 044 701 4180
sanna.valimaki@pori.fi

PORVOO

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

PÄLKÄNE

Petri Ketola 040 580 8270
petri.ketola@palkane.fi

ORIVESI

Päivi Valkama 050 329 5303
paivi.valkama@orivesi.fi

RAASEPORI

Jan Gröndahl 040 5320392
jan.grondahl@raasepori.fi

RAISIO

Marja Uusitalo (02) 434 3401
marja.uusitalo@raisio.fi

RAUMA

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

RIIHIMÄKI

Aili Tuppurainen (019) 758 4926
aili.tuppurainen@riihimaki.fi

SEINÄJOKI

Keijo Kaistila (06) 416 2230
keijo.kaistila@seinajoki.fi

SIUNTIO

Tapio Lepikkö 050 386 0825
tapio.lepikko@siuntio.fi

TAMPERE

Timo Seimelä 040 758 2104
timo.seimela@tamper.fi

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Katja Seimelä 040 503 4237
katja.seimela@tamperenseutu.fi

TURKU

Juha Jokela, 040 838 9014
juha.jokela@turku.fi

TUUSULA

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

UUSIKAUPUNKI

Atso Vainio (02) 845 151
atso.vainio@uusikaupunki.fi

UTAJÄRVI

Hannele Karhu 0500 584 506
hannele.karhu@utajarvi.fi

VAASA

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

VANTAA

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

VÖYRI

Mikael Österberg (06) 382 1670
mikael.osterberg@vora.fi

YLÖJÄRVI

Arto Huovila 040-133 1412
arto.huovila@ylojarvi.fi

ELY-KESKUKSET / LIIKENNEVIRASTO

Erika Helin (020) 422 4002
erika.helin@ely-keskus.fi

HELSINGIN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Petri Sipilä 050 511 5940
petri.sipila@hepo.fi

HSL - HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE

Helena Suomela 040 196 8715
helena.suomela@hsl.fi

JYVÄSKYLÄN PYÖRÄILYSEURA RY

Teemu Tenhunen, 041 544 2195
pj@jyps.fi

KAMPIN SUUTARI

Hannu Heiskanen 0400 428 325
hannu.heiskanen@htp-palvelut.com

LINEA KONSULTIT OY

Sakari Somerpalo 040 847 8282
sakari.somerpalo@linea.fi

LUONTO-LIIITTO RY

Leo Stranius 040 754 7371
leo.stranius@luontoliitto.fi

NAVICO OY

Timo Perälä 040 7060415
timo.perala@navico.fi

OVELLA OY

Mika Laukkonen 0505693923
mika.laukkonen@ovella.fi

RAMBOLL FINLAND OY

Reijo Vaarala 040 716 0769
reijo.vaarala@ramboll.fi

SITO OY

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

STRAFICA OY

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

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO RY

Otto Bruun 050 345 4411
otto.bruun@sl.fi

SUOMEN PYÖRÄILYUNIONI RY

Markku Nieminen 050 5960 975
markku.nieminen@pyoraily.fi

SUOMEN SÄHKÖPYÖRÄYHDISTYS RY

Juha Tarvainen 044 062 1963
info@efillari.com

TAMPEREEN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Matti Koistinen 044 279 5588
pj@tarakka.fi

TTY / Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Kalle Vaismaa 040 849 0224
kalle.vaismaa@tut.fi

TRAFIX OY

Esa Karvonen, 050 375 9169
esa.karvonen@trafix.fi

TURUN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Tero Rantarukka, 050 910 5810
turpo@turpo.fi

TURVATEC OY

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

VALPASTIN OY

Mari Päätalo 040 720 2872
mari.paatalo@valpastin.fi

VELOCRAFT

Pieter Deleu 040 701 4664
info@velocraft.fi

WSP FINLAND OY

Minna Raatikka 040 518 0511
minna.raatikka@wspgroup.fi