

Politiikka

SITÄ SAAT MITÄ MITTAAT

**PYÖRÄILYTOHTORIN
OPIT**

**KÄVELYN EDISTÄMISEN
ROHKEITA AVAUKSIA**

Maailman pyöräilyliittouma

P yöräilyn edistäminen on maailmanlaajuisesti myötätuuessa. Velo-city konferenssi 2014 Australian Adelaidessa sai juhlanan lopun, kun päätöspäivänä 30. toukokuuta julkistettiin Maailman pyöräilyliittouma, The World Cycling Alliance (WCA). Julkistamistilaisuudessa yhdistyi yli miljoonan pyöräilijän ääni yli 80 eri maasta kuudelta eri mantereelta. Suomea edustivat Pyöräilykuntien verkosto ja Helsingin Polkupyöräilijät.

WCA:n tehtävänä on edistää pyöräilyä liikennemuotona (sisältäen vapaa-ajan pyöräilyn ja pyörämatkailun) ihmisten hyväksi maailmanlaajuisesti. Päätaivoite on vaikuttaa sellaisten maailmanluokan toimijoiden kautta kuin YK, Maailmanpankki, OECD/ITF (International Transport Forum) ja WHO osoittamalla pyöräilyn rooli ja merkitys globaaleihin kestäväen kehityksen haasteisiin vastaamisessa. Tiedon ja asiantuntemuksen välittäminen sekä yhteistyö maailman eri pyöräilyä edistävien järjestöjen välillä ovat myös WCA:n agendalla.

Juhlavalta kalskahtavasta nimestä ja kovista tavoitteista huolimatta kyseessä ei ole mikään raskas ja pönöttävä organisaatio, vaan Euroopan pyöräilyjärjestö ECF:n kautta toimiva ketterä verkosto. Voimaa ja painoarvoa kansainvälisiin neuvottelupöytiin tuo ilman muuta se, että edustus on aidosti maailmanlaajuinen ja mukana ovat myös niin sanotut nousevat talousmahdit. WCA:n ohjausryhmässä ovat edustettuina Australia, Intia, Kanada, Saksa, Thaimaa ja Yhdysvallat.

”Tiedämme, että on olemassa sekä valtava kysyntä että tarve pyöräilyn edistämiseksi joka puolella maailmaa. WCA:n perustaminen on erittäin tärkeä askel yhteisen viestimme viemiseksi perille kansainvälisten päätöksentekijöiden keskuudessa. Yhdessä olemme vahvempia!” iloitsi ECF:n ja nyt myös WCA:n presidentti Manfred Neun.

”Globaalin tason toimintaa, jolla on paikallisia vaikutuksia ja paikallisen tason toimintaa, jolla on globaaleja vaikutuksia,” tiivisti ECF:n ja nyt myös WCA:n pääsihteeri Bernard Ehn-sink.

Maailman pyöräilyliittouman perustamiseen oli myötävaikuttamassa myös Tampereen Polkupyöräilijät osallistumalla huhtikuun lopussa Dublinissa pidettyyn ECF:n vuosikokoukseen, jossa tehtiin päätös WCA:n perustamisesta. Hyvä Suomi ja eläkään pyöräilevä maailma!

Velo-city konferenssin 2014 muuta antia puretaan tarkemmin Poljin-lehden seuraavassa numerossa.

Matti Hirvonen
päätoimittaja

*Kun näen aikuisen ajamassa
polkupyörää, tiedän että ihmisrodulla
on vielä toivoa. (H.G. Wells)*



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



SUOMI PYÖRÄILEE

Poljin 3/2014

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

Kannessa Pyöräilyviikon avaustapahtuma Joensuun torilla 10.5.2014, kuva: Matti Hirvonen.

Seitsemästoista 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 4/2014 ilmestyy elokuussa viikolla 33.
Lehteen tarkoitettujen aineistojen on oltava toimituksessa 25.7.2014 mennessä.

Ranskalainen vieras

Ranskan olympiakomitean Martin Citarella kävi Pyöräilykuntien verkoston vieraana huhtikuun puolivälissä. Martin valotti Ranskan liikunnan edistämispolitiikkaa, johon sisältyy vahva sosiaalinen ulottuvuus.

Tutustuin parisen vuotta sitten ranskalaiseen Martin Citarellaan Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit –hankkeen tiimoilta. Martin oli tuolloinkin työn merkeissä Suomessa, ja tapasimme Helsingin liikuntavirastossa. Kiinnostuksen Suomea kohtaan sekä kohtalaisen suomenkielen taidon Martin oli hankkinut jo muutamaa vuotta aikaisemmin ollessaan Erasmus-opiskelijavaihdossa Helsingissä.

Nykyisin liikennesuunnittelijana Pariisin esikaupunkialueen paikallisessa olympiakomiteassa työskentelevä Martin saapui huhtikuun puolivälissä Suomeen tutustua Tampereen ja Helsingin liikuntapaikkarakentamiseen, liikuntapolitiikkaan ja liikennesuunniteluun. Kaikkiaan viiden päivän vierailusta pari ensimmäistä päivää Martin vietti Tampereella, jonne myös minä matkustin yhdeksi päiväksi esittelemään Martinille Vuoreksen koulussa toteutettua koulubussiprojektia. Osallistuin myös Martinille järjestettyyn pyöräretkeen Pyhäjärven ympäri Tampereen Polkupyöräilijöiden ja Kaupin kanuunoiden oppaiden johdolla.

Vieraillessaan Helsingissä Pyöräilykuntien verkoston toimistolla Martin esitteli omaa järjestöään, Ranskan olympiakomiteaa, sekä maansa liikunnan edistämispolitiikkaa. Suomalaisittain oli erikoista että arkiliikunnan edistäminen on Ranskassa järjestöpuolella Olympiakomitean tehtävä. Olympiakomitea saa hallinnollisia tehtäviä valtiolta ja paikalliselta hallitukselta sekä auttaa urheiluseuroja ja järjestöjä niiden hankkeissa. Byrokratian ja organisaatioiden tasoja Ranskassa vaikuttaisi myös olevan huomattavasti enemmän kuin Suomessa. Erittäin mielenkiintoista oli kuitenkin liikunnan edistämisen sosiaalinen painotus. Esimerkiksi puolentoista miljoonan asukkaan Seine-Saint-Denisin departementin Olympiakomiteassa, jossa Martin siis työskentelee, yksi kuudesta työntekijästä keskittyy pelkästään liikunnan edistämiseen vankiloissa. Liikunnan ja sosiaalipoliit-

tisten tavoitteiden läheisestä suhteesta kertoo myös liikunnasta vastaavan ministerin toimialue, joka käsittää naisten oikeudet sekä kaupunki-, nuoris- ja urheiluasiat. Hyvinvointierojen kasvaessa Suomessa meillä olisi varmasti opittavaa Ranskan liikuntapolitiikasta.



Petteri Nisula ja Martin Citarella tutustumassa Vuoreksen koulun kävely- ja pyöräilyreitteihin.

Sisällysluettelo:

| | |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Sitä saat mitä mittaat TOP 5..... | 6 |
| Jalankulun edistämistä brittityyliin | 8 |
| Kuinka tehdään pyöräilykaupunki? | 11 |
| Seuranta – kokonaisvaltaisen pyöräilyn edistämistyön keskiö..... | 12 |
| Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma hyväksyttiin | 15 |

Pyöräilijän odotuskaiteet kokeilussa Vantaalla

Vantaalle on asennettu ulkomaisista pyöräilykaupungeista tuttuja pyöräilijöiden odotuskaiteita ensimmäistä kertaa Suomessa. Oranssinväriset odotuskaiteet tekevät liikennevaloissa odottamisesta mukavampaa ja helpottavat pyöräilijän matkaanlähtöä. Pyöräilijä voi nojata kaiteeseen pelkällä kädellä tai asettamalla jalan alakaiteelle.

Kaiteiden toteutukseen saatiin apua Malmöstä, jossa pyöräilijöiden odotuskaiteita on ollut jo vuosia. Malmöstä saatuja periaatepiirustuksia räätälöitiin Vantaalle sopivaksi ja asennukset tehtiin viime vuonna. Samassa yhteydessä tehtiin risteyksiin myös muita parannustoimenpiteitä.

Kaiteet sijaitsevat pyöräilyn pääreittien varrella Koivukylänväylän ja Kytötien sekä Martinkyläntien ja Raappavuorentien risteyksissä. Odotuskaiteiden kokeilupaikat valittiin muun muassa pyöräreitien tärkeyden, käytettävissä olevan tilan ja talvikunnossapidon edellytysten pohjalta. Oranssilla ”Vantaan värillä” kaidetta haluttiin korostaa maisemasta.

Pyöräkaiteita ei tällä hetkellä ole suunnitteilla enempää, vaan niistä kerätään kokemuksia. Kommentteja ja kehitysideoitu voi lähettää Vantaan kaupungin liikennesuunnitteluun.

Lisätietoja: teppo.pasanen@vantaa.fi



Kilometrikisa – tuunaamalla vieläkin kannustavammaksi

Kilometrikisa on loistava keksintö. Leikkimielisen kisan varjolla se on kannustanut monia kokeilemaan pyöräilyä esimerkiksi työ- ja asiointimatkoilla, lisännyt pyöräilyä ja saanut ihmisiä miettimään ja jopa muuttamaan kulkutapojaan. Kisa on laaja, joten esimerkiksi liikennealan yritysten ja virastojen tulosten keskinäinen vertailu on mahdollista ja tuo hauskan lisämausteen kisalle.

WSP Finland on osallistunut kisaan kolmena kesänä. Ihmisten saaminen mukaan on yleensä helppoa, mutta vaikeuksiakin on ollut. Yleensä hyvin vähän tai eivät ollenkaan polkevat perustelevat poisjäämistään sillä, että heidän liittymisensä heikentää joukkueen tulosta. Perinteisen kisan osalta he ovat oikeassa: joukkueen tulos lasketaan jakamalla yhdessä poljettu kilometrimäärä joukkueen jäsenten määrällä. Jos joukkue haluaa – tässä leikkimielisessä kisassa – sijoitua hyvin, pitää kaikkien osallistujien ajaa mielellään paljon. Koska hyvä sijoitus on tällaisessa lähtökohtaisesti pyöräilyyn kannustavassa kisassa kuitenkin

toisarvoista, kehitimme viime kesän kisaan varten vaihtoehtoisen laskentatavan, jolla vältetään edellä kuvatun kaltainen tilanne.

Onnistunut kokeilu

Yrityksemme osallistui vuoden 2013 Kilometrikisaan kuudella linjakohtaisella joukkueella. Kilometrikisan sivuilla tulokset laskettiin kisan virallisten sääntöjen mukaan polkijoiden määrän perusteella. Talon sisällä joukkueiden tulokset laskettiin siten, että joukkueen jäsenmääränä oli ko. linjan koko henkilöstömäärä, eli kaikki kuuluvat joukkueeseen. Tällöin jokainen poljettu kilometri hyödyttää joukkuetta. Tätä on helppo viestiä talon sisällä ja rohkaista ja kannustaa kaikkia osallistumaan.

Vuonna 2013 kisaan osallistui WSP:ssä selvästi enemmän polkijoita kuin edellisellä vuotena. Poljettujen kilometrien lisäksi hyvä tunnusluku on kilometrejä pyöräilleiden osuus koko linjan henkilöstöstä. Voittaneella joukkueella

osuus oli 64 %. Tuloksista näkyi selkeästi, että mitä suurempi osallistujien osuus oli, sitä paremmin joukkue menestyi kisassa.

Ensi kesän Kilometrikisassa käytämme jälleen tätä laskentatapaa. Viime kesänä linjojen välisen kisan tilannetta seurattiin viikottain intranetissä. Nostamatta erityisemmin esiin Liikenne ja Väylät -linjan voittoa voinee arvata muiden linjojen antaman haasteen kovenen entisestään ensi kesänä. Oikein hyvää ja mielenkiintoista Kilometrikisaa ja pyöräilykesää odottaen.



Teksti: Vannoutunut työmatkapyöräilijä
Timo Kärkinen, yksikönpäällikkö WSP

Pelko pyöräillä

Vaikka pyöräily on niin hyvä asia, silti monet pelkäävät pyöräillä. Miksi? Tätä kysyy englantilainen sosiologi ja kirjailija Dave Horton.

Useimmat ihmiset eivät halua pyöräillä nopean autoliikenteen hallitsemilla teillä. He kokevat ajatuksen pyöräillä raskaiden ajoneuvojen seassa tai lähellä pelottavaksi. Ihmisille voisi kuitenkin yrittää kertoa, että pyöräily on

- objektiivisesti turvallista – onnettomuusriski on hyvin pieni,
- suhteellisesti turvallista – esim. keittiössä on enemmän mahdollisuuksia loukata itsensä kuin pyöräillessä,
- paljon turvallisempaa kuin olla pyöräilemättä – terveyshyödyt ovat 20-kertaiset verrattuna onnettomuusriskeihin.

Silti jäljelle jää kysymys, miksi pyöräily on niin monien mielestä pelottavaa. Pelko on pyöräilyn suurin este. Pyöräilyn turvalliselta tuntumisen hyväksi täytyy työskennellä. Mutta onko olemassa joi-tain kulttuurisia ja poliittisia prosesseja, jotka saavat pyöräilyn näyttämään todellista vaarallisemmalta?

On kolme asiaa, jotka saavat pyöräilyn näyttämään todellista vaarallisem-

malta. Ironista kylläkin niiden tarkoitus on olla vastaus pyöräilyn vaarallisuuden ja tehdä siitä turvallisempaa, mutta sen sijaan ne ruokkivat pelkoja pyöräilyn vaarallisuudesta, ja toimivat siten tavoitteensa vastaisesti.

Tieliikenteen turvallisuuskasvatus saa pyöräilyn näyttämään muukalaiselta ja vaaralliselta. Jokaiselle ja aivan erityisesti lapsille opetetaan, että liikkuminen on vaarallista, tiet ovat vaarallisia ja erityisesti kävellessä ja pyöräillessä tulee olla hyvin varovainen. Tällainen viestintä on korostanut autoilua normaalina liikkumistapana saaden pyöräilyn näyttämään vaikealta, epämuikavalta ja vaaralliselta turvallisuusvastuun jäädessä ensisijaisesti pyöräilijälle.

Kypärän käytön edistäminen tai jopa pakollistaminen voi näyttää helpolta, nopealta ja järkevältä asialta tehdä. Mutta tämä ei edistä pyöräilyä, vaan liittyy pyöräilyyn vaarallisuuden ja sitä kautta lisää pelkoa pyöräillä. Siksi kypärän käytön edistäminen edistää autoliikennettä ja vaikuttaa negatiivisesti pyöräilyyn.

Lyhyellä ja keskipitkällä tähtäimellä ilmeinen ratkaisu pelkoon on erottaa

pyöräilijät autoista, mutta tässäkin on vaarana, että pelko pyöräillä ajoradalla lisääntyy. Ratkaisun täytyisi olla hidastaa nopeaa autoliikennettä, joka on ongelmien syy.

Yritykset tehdä pyöräilystä turvallisempaa saavat itse asiassa sen näyttämään vaaralliselta. Saada ihmiset pyöräilemään herättää kuitenkin myös vastustusta, koska pyydämme heitä tulemaan erilaisiksi. Pyöräilyn edistäminen olisi tehokkaampaa, jos lopettaisimme pyöräilyn näyttämisen vaarallisena ja vaikeana, vaan sen sijaan pyrkisimme tekemään siitä yksinkertaisimman ja helvimman asian maailmassa.

Kuinka sitten voittaa pyöräilypelko ja tehdä pyöräilystä normaalia. Siinä tarvitaan sekä pyöräilyn edistämistä ruohonjuuritasolla, jolloin pyöräilyn lisääntyessä sen turvallisuus paranee, että poliittista uudelleen ajattelua. Lisäksi tulee keskittää toimenpiteitä moottoriajoneuvoliikenteen tekemiseksi vähemmän vaaralliseksi.

(Lähde: *Velo-city Vienna 2013 Conference Magazine*)

Tavarapyörillä tehoa jakeluun

Yhä useampi yritys ymmärtää, että käyttämällä sekä tavallisia että tavarapyöriä helpotetaan ruuhkia kaupungeissa ja säästetään rahaa. DHL Hollanti korvasi 33 kuorma-autoa 33 tavarapyörällä ja säästi tällä vuodessa 430 000 euroa sekä 152 tonnia CO₂ päästöjä. ”Hollannissa 10 prosenttia kaikista ajoneuvoistamme on polkupyöriä ja trendi on kiihtyvää,” kertoi Arne Melse DHL Hollannista. ”Pilottihankkeistamme neljässä eri EU maassa näemme, että tavaraa on todella mahdollista jakaa pyörillä”. ECF:n CycleLogistics’in projektipäällikkö Dr. Randy Rzewnicki puolestaan kertoo, että isot kansainväliset yhtiöt kuten DHL soveltavat kuljetusmallejaan voidakseen käyttää polkupyöriä, koska 70 prosenttia jakelukustannuksista syntyy viimeisellä maililla ja näin yritykset voivat säästää rahaa ja parantaa tehokkuuttaan. Lontoossa on nyt noin 2000-3000 tavarapyörää ja arvion mukaan niiden myynti kasvaa tänä vuonna noin 20 prosenttia.

(Lähde: *ECF's Newsletter: April 24, 2014*)



Kuva: Matti Hirvonen

Sitä saat mitä mittaat

TOP 5

Kävelyn ja pyöräilyn mittaaminen on valtakunnallinen liikennepoliittinen tavoite, josta on myös monia etuja ja hyötyjä kunnille sekä suunnitteluun että koko kunnan kehittämiseen.

Liikenneviraston julkaisusarjassa ilmestyi juuri Liikenteen tutkimuskeskus Vernen tekemä tuore raportti ”Kävelyn ja pyöräilyn seuranta - ohjeita mittariston kokoamiseen” (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2014). Työssä on hyödynnetty esimerkkejä ulkomaisista ja suomalaisista seurantamalleista, asiantuntijaraporteista sekä tuloksia kahdesta onnistuneesta työpajasta. Julkaisu esittelee keskeisimmät käytössä olevat menetelmät ja mittarit pyöräilyn ja kävelyn seurantaan. Näistä mittareista kunta voi koota oman pyöräilyn ja kävelyn seurantamittaristonsa.

Mutta mikä on se tekijä joka motivoi kuntia mittaamaan pyöräilyä ja kävelyä? Onko mittaaminen hankalaa ja työlästä? Ja miten tieto tulisi raportoida? Näihin kaikkiin kysymyksiin vastaa Liikenneviraston julkaisu, joka antaa eväät seurannasta motivoitumiseen, taustojen ymmärtämiseen ja mittareiden valintaan. Seurannan pääpiirteet voidaan karkeasti jakaa viiteen tärkeään aiheeseen, jotka ymmärtämällä ja sisäistämällä ollaan jo voiton puolella seurannan onnistumisessa.

Seuranta on tuottava investointi

Seurantaan kuluvat eurot mielletään usein vain menoeräksi, ja niistä onkin tiukassa taloustilanteessa helppo säästää. Todellisuudessa seurannasta verrattain pienellä taloudellisella panostuksella selville saatava tieto auttaa kuitenkin merkittävien summien ja resurssien jakamisessa ja rahan käytön kohteen oikeellisuuden varmistamisessa. Käyttämällä resursseja oikeaan ja tarpeelliseen kohteeseen taataan mahdollisimman hyvä ja kannattava lopputulos kaikkien osapuolten kannalta.

Seurantatietoa voidaan hyödyntää niin valtio-, maakunta-, seutu- kuin kuntatasollakin. Seuranta toimii tavoitteiden asettamisen ja toteutumisen tarkkailun apuna sekä apuna budjettien allokoinnissa ja kohdentamisessa. Seurannan avulla saadaan kokonaiskäsitys koko toimintaympäristöstä, jolloin päätöksenteko helpottuu ja on vakaalla pohjalla.

Olemassa olevan tiedon keräämistä yhteen

Pyöräilyn ja kävelyn seurannan ei tarvitse välttämättä olla mahdollisimman suuri ja massiivinen kuluerä. On tärkeää selvittää, mitä tietoa oma kunta tai muu taho kerää jo valmiiksi esimerkiksi muissa yhteyksissä tai olemassa olevissa barometreissä ja tutkimuksissa. Valtakunnallista tietoa on tarjolla paljon erilaisen kyselyaineistojen ja paikkatiedon muodossa. Turvallisuuteen liittyvää tietoa keräävät Poliisi ja vakuutusyhtiöt. Samoin erilaiset järjestöt saattavat kerätä hyödynnettävää tietoa yleisellä tasolla. Liikennemäärädataa kerätään joukkoliikenteessä ja selvillä ovat myös esimerkiksi pysäköintilaitosten käyttömäärät. Tietolähteitä voivat olla myös muun muassa kunnan liikuntatoimi liikuntapaikkoihin liittyvissä tiedoissa sekä terveys- ja sosiaalitoimi esimerkiksi pyöräilyyn ja kävelyyn liittyvien terveyshyötyjen muodossa.

Yhdistelemällä erilaista dataa eri tietolähteistä ja käyttämällä hyödyksi jo olemassa olevaa tietoa, vältetään turhaa ja päällekkäistä työtä, säästetään kustannuksia ja saadaan koottua entistä rikkaampaa tietoa monipuolisia lähteitä käyttämällä. Aina ei siis ole tarve tehdä kokonaan uutta tutkimusta halutun tiedon selvittämiseksi, vaan kannattaa hyödyntää laajasti jo olemassa olevaa tietoa.

Ymmärrys on tärkein

Seurantatietojen selvittämiseksi on tarjolla jos jonkinlaista menetelmää hyvin moninaisiin käyttötarkoituksiin. Menetelmiä kannattaa käyttää rohkeasti, kunhan ymmärtää käytettävien menetelmien rajoitteet ja ominaisuudet. Tutkimusmenetelmiä on olemassa niin määrällisiä kuin laadullisia, ja useat menetelmät ovat yhdistelmiä molemmista. Määrälliset menetelmät tuottavat paremmin edustavaa ja yleistettävissä olevaa tietoa, kun taas laadulliset menetelmät antavat syvempää tietoa liikkumisesta tai tutkittavasta ilmiöstä.

1

SEURANTA ON INVESTOINTI, JOLLE ON ODOTETTAVISSA TUOTTOJA. Pieni osuus resursseista käytetään varmistamaan, että suurempi osuus resursseista käytetään järkevästi.

2

SEURANTA TARKOITTAÄ MINIMISSÄÄN OLEMASSA OLEVAN TIEDON KOKOAMISTA YHTEEN. Seuranta voi toteuttaa myös pienillä rahallisilla ja aikaresursseilla.

3

SEURANNASSA TÄRKEINTÄ YMMÄRRYKSEN TUOTTAMINEN, EI VÄLTÄMÄTTÄ MENETELMIEN TILASTOLLINEN LUOTETTAVUUS. Menetelmiä on olemassa eri käyttötarkoituksiin, ja niitä voi hyödyntää kunnan tunnistaa rajoitteet.

4

KOKONAISVALTAINEN SEURANTA ANTAA PAREMMAN KUVAÄN TILANTEESTA. Perinteisten liikkumiskäyttäytymisen tunnuslukujen lisäksi on syytä mitata myös laatua ja tyytyväisyyttä sekä tunnuslukuja prosessin eri vaiheissa.

5

SEURANTATIEDOSTA ON SYYTÄ OTTAA KAIKKI HYÖTY IRTTI. Tiedon kerääminen pelkkään omaan käyttöön on tuhlausta: viestintä on olennainen osa seurantaprosessia.



Ilman riittävää julkisuutta ja näkyvyyttä seurantatyö on mennyt hukkaan.

Menetelmiä valittaessa kannattaa miettiä tiedonkeruun käyttötarkoitusta. Täytyykö tiedon olla tilastollisesti pätevää, vai haetaanko enemmänkin suunta-antavaa tietoa? Tuleeko tutkimuksen olla toistettavissa täysin samanlaisena ja onko koko vastaajajoukon kontrollominen täysin välttämätöntä? Toki tilastollisesti edustavaan tietoon kannattaa pyrkiä, mutta sen ei tulisi olla esteenä tiedonkeruulle ja eri menetelmien käytämiselle. Usein seurannassa, varsinkin seurannan aloittamisvaiheessa, on tärkeämpää keskittyä kokonaiskuvan ja ilmiön ymmärtämiseen ja selvittämiseen eikä tilastollisen tarkkuuden täydelliseen saavuttamiseen.

Kokonaisvaltaisuus voittaa yksipuolisen katsontakannan

Perinteiset liikkumiskäyttäytymisen tunnusluvut, kuten määrät ja matkaluvut ovat erinomaisia mittareita. Kokonaiskuvan saamiseksi pyöräilyn ja kävelyn luonteesta ja tilanteesta perinteisten tunnuslukujen rinnalle on kuitenkin suotavaa ottaa myös esimerkiksi pyöräilyn ja kävelyn laatua ja kulkutapojen käyttäjien tyytyväisyyttä mittaavia tunnuslukuja. Kokonaisvaltaiseen katsontatapaan kuuluu selvittää myös kuntien päätäntäprosessia ja liikennepolitiikkaa. Vain ottamal-

la käyttöön hyvin monipuolisia tunnuslukuja ja mittareita on mahdollista saada selville todellinen kokonaiskuva pyöräilystä ja kävelystä. Huomionarvoista on esimerkiksi ottaa huomioon kävelyn ja pyöräilyn lisäksi myös julkisten tilojen käyttö ja oleskelu, joita seuraamalla kuva infrastruktuurin käytöstä ja tarpeista täydentyy.

Onnistunut viestintä ulosmittaa hyödyn

Seurantatuloksista saatava hyöty jää vähäiseksi, mikäli tuloksia ei saateta onnistuneesti sidosryhmien tietoon. Tästä syystä viestinnän tuleekin olla kiinteänä ja tärkeänä osana seurantaprosessia, eikä vain sellaisena osana, joka toteutetaan, jos rahaa sattuu riittämään. Eri tahot ovat kuitenkin kiinnostuneita eritasoisesta tiedosta, joten raportin kohderyhmän tuleekin olla selvillä jo ennen tiedonkeruun aloittamista. On ymmärrettävää, että asiantuntijat, kuntalaiset ja poliitikot ovat kiinnostuneita erilaisesta ja erilailla esitetystä tiedosta. Poliitikoille tulee suunnata tietoa seurannan hyödyistä ja eduista helposti ymmärrettävässä muodossa pohjautuen vakaasti lukuihin ja tutkimustuloksiin. Asiantuntijat kaipaavat tarkempaa läpileikkausta käytetyistä tiedonkeruun metodeista sekä

enemmän käytännön ohjeistusta. Kuntalaiset taas tarvitsevat faktoja asioista, jotka liittyvät heidän päivittäiseen elämäänsä visuaalisesti ja kiinnostavasti raportoituna. Yksi raportti ei siis aina riitä, vaan voidaan tehdä erilaisia, eri käyttäjäryhmille suunnattuja raportteja. Tärkeää on miettiä myös julkaisukanava, julkaisuajankohta ja mahdollisimman toimiva ja informatiivinen ulkoasu. Ilman riittävää julkisuutta ja näkyvyyttä seurantatyö on mennyt hukkaan, eikä seurantaraportin markkinointiarvo toteudu.

Vähäisten resurssien ei tulisi olla syy jättää seuranta tekemättä, vaan pikemminkin motivaattori seurata kehitystä ja toimenpiteiden vaikuttavuutta. Menetelmien kirjosta löytyy sopivat niin suuren kuin pienenkin kunnan hyödynnettäviksi. Suuremmalla kunnalla resurssit tutkimusten tekemiseen ovat kenties paremmat, pienessä kunnassa seurannan tekeminen puolestaan on huomattavasti yksinkertaisempaa ja voidaan toteuttaa jopa omin voimin. Seurannan tekeminen ei riipu resursseista tai kunnan koosta, vaan tahdosta ja hyötyjen tiedostamisesta. 🌸

*Raportti löytyy osoitteesta
www.kulkulaari.fi.*

Jalankulun edistämistä

BRITTITYYLIIN

Elävä, toimiva ja viihtyisä kaupunkikeskusta muodostuu, kun usea tekijä on kohdallaan samanaikaisesti. Toimiva liikennejärjestelmä ei synny aivan sattumalta, vaan vaatii loppuun asti hiottuja visioita, päätöksiä ja rohkeutta päätösten toteuttamiseen.

Vime vuosina pyöräilyn edistäminen ja kehittäminen on nostanut päätään useissa Euroopan maissa ja lihasvoimaisesta liikkumisesta on tullut hitti. Kävely on osaltaan jäänyt huomioarvoltaan muiden kulkutapojen varjoon, vaikka sen merkitys keskustan viihtyisyydelle ja vilkkaudelle on kiistaton. Liikenteen tutkimuskeskus Vernen kaksivuotinen Pykälä II -projekti (v. 2011-2013) selvitti viiden toimivan kaupunkikeskustan edellytyksiä vieraillemalla kaupungeissa ja haastatteleamalla suunnittelijoita. Erityisesti Ison-Britannian Sheffieldin ja Peterboroughin kävelyolosuhteet ja niiden kehittäminen ajoittain haastavissakin taloudellisissa olosuhteissa tekevät vaikutuksen.

Taloukasvua kävelyolosuhteita parantamalla

Sheffield on suurehko, noin 500 000 asukkaan kaupunki Etelä-Yorkshiresä. Kaupunki on Lontoon metropolialueen ulkopuolella yksi maan nopeimmin kasvavista liiketoiminnan keskuksista kaksine yliopistoineen. Sheffield on tunnettu terästeollisuudestaan, jonka romahdettua 1970-luvulla myös kaupungin veto-voimaisuus ja viihtyisyys ottivat merkittävää takapakkia. 1980-luvun alussa Sheffield tunnettiin yhtenä Iso-Britannian köyhimmistä suurista kaupungeista. Sheffieldin teollisuusalueille alettiinkin aktiivisesti kehittää uusia toimintoja taloukasvun mahdollistamiseksi. Kaupungin kehittämistä ei haluttu jättää jo olemassa olevalle taholle muiden työtehtävien lisäyksenä, vaan kehittä-

miselle perustettiin oma organisaationa, Sheffield One. Tämä oli osa Iso-Britanniassa tehtävää uutta toimintamallia testaavaa kokeilua, johon otti osaa muutama muukin kaupunki. Rahaa ja yhteistyökumppaneita kehittämiseen hankkiva organisaatio oli menestys ja kaupunkiin virtasi uudenlaisia innovatiivisuuteen ja aineettomaan pääomaan perustuvia palveluyrityksiä.

Jalankulun ja kaupunkitilojen merkityksen talouden vilkkauteen ja sijoittajien määrään on huomannut myös Peterborough. Kaupunki on Itä-Englannissa sijaitseva nopeasti kasvava 173 000 asukkaan autokaupunki erinomaisten maantieteyhteyksien varrella. Kuitenkin kaupunki tähtää rohkeasti muun muassa jalankulkuparannusten siivittämänä

kohti Britannian ympäristöpääkaupungin tittelii. Pyöräily ja erityisesti kävely on nostettu arvoasteikossa autoliikenteen rinnalle omiksi arvokkaiksi kulkutavoikseen. Kaupungissa onkin pystytty verrattain pienillä toimenpiteillä muuttamaan jalankulkuolosuhteita huomattavasti paremmiksi ja tekemään keskustasta jalankulkijaystävällisen.

Niin Sheffieldissä kuin Peterboroughissakin on toteutettu merkittäviä projekteja ja investointeja kaupunkitilan ja jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi juuri taloudellisista syistä: mitä viihtyisämpi kaupunki ja keskusta, sitä enemmän sijoittajia ja yrityksiä kaupunki kiinnostaa. Bonuksena saadaan viihtyisä keskusta sekä tyytyväisiä asukkaita ja turisteja.

Rautatieasemalta poistettiin pysäköintialue ja vilkkaan kadun ja aseman väliin tehtiin vesieste melun vähentämiseksi. Asemalle saapujan ensivaikutelma kaupungista muuttui täysin. Kuvat: Genecon 2007.



Noin 1,3 km pituinen Gold Route yhdistää ydinkeskustan tärkeimmät kohteet rautatieaseman, yliopistokampuksen, kulttuuritoiminnot sekä ostoskeskustan siten, että matkan pituutta ei kävellessä edes huomaa. Kartta muokattu (Simon Ogden), kuvat Terhi Luukkonen ja Tuuli Rantala.



7



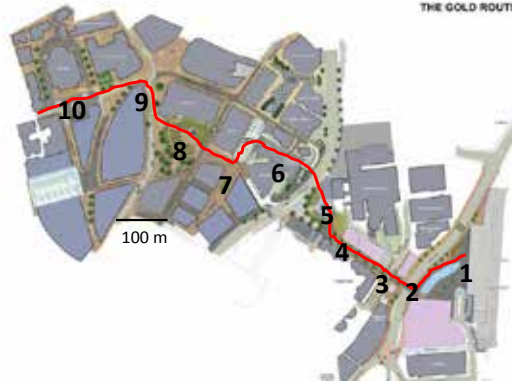
6



5



8



4



9

3



10



1

2



Rohkeita investointeja ja päätöksiä

Erityisen voimakasta Sheffieldin katutilojen kehitys oli vuosina 1998–2003, jolloin käynnissä oli Sheffield Public Realm Works -hanke. Hanke painottui katutilan muutokseen tilataiteen ja vesielementtien avulla, mutta todellinen pääpaino oli katujen ja tilojen muuttaminen kävelypainotteisiksi. Kehityksen tarkoitus oli luoda alueelle monipuolisia ja toisiinsa kytkeytyneitä kävelyreittejä erillään autoliikenteestä ja kadun ylityskohdissa jalankulkua painottaen. Pelkkien kävelyreittien ei ajateltu riittävän, vaan käyttäjämäärien ja oleskelijoiden lisäämiseksi uusien tilojen ja reittien tuli olla erityisen mielenkiintoisia ja viihtyisiä. Ydinkeskustan uusien tilojen kehittämiseen käytettiin noin 20 miljoonaa euroa. Neljäsosan kaupunki maksoi itse, neljäsosa saatiin hankkeeseen uskovilta sijoittajilta ja loput maksoi valtio National Lottery -rahastostaan. Kaupunkitilojen kehittämisen myötä keskustan ostosvierailujen määrän arvioitiin nousseen jopa 35 prosenttia.

Suurin yksittäinen muutos kaupunkitiloille ja kävelyolosuhteille oli Sheffieldin rautatieaseman edustan muutos, jossa ennen

parkkipaikkana ja vilkkaana ajoreittinä toiminut rautatieaseman edusta muutettiin viihtyisämmäksi kieltämällä yksityisajoneuvoliikenne alueelta sekä tuomalla alueelle vesiaiheita sekä istumapaikkoja (kuva 1).

Rautatieaseman edustan muutos yhdessä muiden uudistusten kanssa liitettiin yhteen ja tuotteistettiin Sheffieldin kävelyn lippulaivaksi, The Gold Routeksi. Fiksusti tuotteistettu kävelyreitti on ylpeys paikallisten keskuudessa ja tuttu myös turisteille. Reitillä ja sen katutilojen rakentaminen kesti kymmenen vuotta. Tänä päivänä 1,3 kilometriä pitkä reitti yhdistää Sheffieldin rautatieaseman keskustassa sijaitsevaan ostosalueeseen antaen samalla erinomaisen ensivaikutelman rautatieasemalle saapuvalla vieraalle ja toimien porttina kaupunkiin ja keskusta. Reitillä on useita vilkkaankin kadun ylityksiä, jotka on toteutettu erittäin kävelijäystävällisiksi ja reittiin sopiviksi. Vilkkain ylityksistä lienee aivan rautatieaseman edustalla kulkeva nelikaistainen Inner Relief Road. Vilkkaan kadun ylitys on tehty jalankulkijoille mahdollisimman miellyttäväksi kaventamalla väylän leveyttä suojatien kohdalla, sujuvalla ja jalankulkijoita suosivalla liikennevalo-ohjauksella sekä käyttämällä myös ylityskohdassa pin-

Keskustan eri alueita on yhdistetty toimivasti leveillä jalkakäytävillä toisiinsa Peterboroughissa. Jalkakäytävien levennys on toteutettu poistamalla katutilaa autoilta ja muuttamalla katuja yksisuuntaisiksi. Kuvat Terhi Luukkonen.



tamateriaalina laadukasta kiveystä. Täten reitti ei katkea ja jalankulkija tuntee olonsa etuoikeutetuksi. Reitti kaupunkitiloineen maksoi yhteensä 47 miljoona euroa. Kaupunkiin on suunniteltu myös uusia tuotteistettuja kävelyreittejä The Gold Routen oltua menestys. Uusi reitti The Steel Route yhdistääkin toisiinsa tärkeimpiä ostos- ja yritysalueita toimen näin kaupungin viihtyisyyttä lisäävänä uutena tekijänä erityisesti liiketoimintaa kaupunkiin tuovien yritysten silmissä.

Ei koko liikennejärjestelmää kerralla uusiksi

Peterboroughissa keskityttiin keskustassa palauttamaan sen vuosien takaisista viihtyisyyttä Public Realm -projektilla. Vuonna 2008 alkaneen projektin tarkoitus oli kehittää kaupunkikuvaa pa-

rantamalla kävelyolosuhteita ja -yhteyksiä keskustassa, luoda viihtyisiä ja tarkoituksenmukaisia kaupunkitiloja sekä palauttaa keskustan julkisivuja vanhaan loistoonsa. Toimenpiteinä tämä tarkoitti autoliikenteen rauhoittamista, uusien kävelyreittien rakentamista ja vanhojen parantamista, sekä kaupunkitilan parantamista rohkeasti purkamalla keskustan epäonnistuneita rakennuksia.

Aina kävelyolosuhteita parantaakseen ei ole kuitenkaan tarvetta muuttaa katua kävelykaduksi tai rajoittaa merkittävästi autoliikenteen kulkua. Tietyissä tilanteissa muutosta saadaan aikaan myös muuttamalla täysin alueen liikennejärjestelyjä. Peterboroughissa ja Sheffieldissä kävelyolosuhteita parannettiin tekemällä kävelykatuja ja aukioita yhdistävistä reiteistä laadukkaampia levennetyillä jalkakäytävillä ja joustavil-

la kadunlityksillä. Tila jalkakäytävien levennyksiin on otettu kadunvarsipysäköinnistä ja muuttamalla katuja yksisuuntaisiksi, kuitenkin estämättä auto liikennettä alueella.

Keinoja kävelyolosuhteiden parantamiseen on yhtä monta kuin niitä toteuttavia kaupunkejakin, mutta yleisenä ohjeena voidaan sanoa, että kaupungin tulee löytää riittävä into ja tahtotila kävelyolosuhteiden parantamiseen entisestään. Motivaatio voi löytyä esimerkiksi asukastyytyväisyyden tai uusien yritysten ja taloudellisen kasvun tavoittelusta. Jo pienillä muutoksilla, kuten panostamalla reittien katkeamattomuuteen, viihtyisyyteen ja esimerkiksi iltavalaistukseen on mahdollista muuttaa kaupunkikuvan luonnetta merkittävästi. Aina ei tarvita massiivisia rakenteellisia muutoksia, paitsi ajattelumalleissa. 🌱



Peterboroughin Cowgate -kadulta poistettiin v. 2013 kadunvarsipysäköinti muuttaen katu kävelypainotteiseksi. Keskustan ja rautatieaseman yhdistävä katu päällystettiin kävelyalueen tapaan, jotta autoilija tietää saapuvansa kävelypainotteiselle, shared space -kadulle. Muutoksen kustannukset olivat noin miljoona euroa. Kuva: Terhi Luukkonen.

Kuinka tehdään pyöräilykaupunki?

Suomi sai ensimmäisen ”pyöräilytohtorinsa” toukokuussa valtakunnallisella Pyöräilyviikolla. Käytännönläheinen aihe houkutteli väitöstilaisuudessa salin täyteen ja sai myös ansaittua mediahuomiota. Kyseessä on ensimmäinen Suomessa tehty pyöräilyn edistämisen väitöskirja.

Kalle Vaismaan liikennetekniikan alaan kuuluva väitöskirja ”Aloittelijasta mestariksi - Pyöräilyn kasvuun vaikuttavat toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa” tarkastettiin Tampereen teknillisen yliopiston (TTY) talouden ja rakentamisen tiedekunnassa perjantaina 16.5.2014.

Kaupungeissa pyöräillään enemmän, jos niissä on hyvät pyörätiet, pyöräily-ystävällinen liikenneverkko ja etenkin pyöräilymyönteiset päättäjät, sanoo tuore tekniikan tohtori. Hän tutki väitöstyönsään, miten kaupunkiliikkujat saataisiin vaihtamaan neljä pyörää kahteen.

Pariisissa rajoitettiin autoilua saasteiden vuoksi kuluvan vuoden maaliskuussa. Lontoon pormestari vetosi viime joulukuussa asukkaisiin, jotta yhä useampi liikkuisi auton sijaan polkupyörällä. Kaupunkien kasvava autoliikenne aiheuttaa ympäri maailman ongelmia ihmisten turvallisuudelle, terveydelle ja jopa kansantaloudelle.

Ratkaisuksi ongelmiin Euroopan komissio esitti vuonna 2007 moottoroidun liikenteen korvaamista pyöräilyllä. Yli 60 kaupunkia Euroopassa on ottanut haasteen vastaan ja allekirjoittanut Charter of Brussels -peruskirjan, jonka tavoitteisiin kuuluvat muun muassa pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen sekä onnettomuuksien vähentäminen kaupunkiliikenteessä.

Laatu korvaa määrän

Väitöstyössään Kalle Vaismaa tutki laajasti toimenpiteitä, jotka mahdollistavat pyöräilyn osuuden kasvattamisen kaupungeissa ja kehitti toimenpidekehiksen pyöräilyn edistämiseksi. Tutkimuksen osa-alueita olivat liikennepolitiikka, maankäyttö, liikenneverkko, pyöräilyinfrastruktuuri, pyöräpysäköinti sekä erilaiset aktivointikeinot pyöräilyyn.



”Yleensä ajatellaan, että olennaista on rakentaa lisää pyöräteitä, jos halutaan enemmän pyöräilijöitä. Laatu on kuitenkin tärkeämpi kuin määrä”, Vaismaa toteaa.

Esimerkiksi 50 000 asukkaan Houtenin kaupungissa Alankomaissa on pyöräteitä vain 21 kilometriä, Tampereella taas lähes 800. Kuitenkin Houtenissa tehdään pyörällä puolet matkoista ja Tampereella vain 8 prosenttia.

”Alankomaiden kaupunkien tasaisuus ei ole tässä tärkein selittävä tekijä. Alankomaiden ja Tanskan kaupungeissa on ylivoimaisesti paras pyöräilyinfrastruktuuri. Muut maat ovat kaukana takana”, Vaismaa sanoo.

Pyörällä suoraan, autolla kierretään

Vaismaan mukaan laadukkaan pyöräilyinfran ohella olennainen tekijä pyörän käytön lisäämisessä on pyöräily-ystävällinen liikenneverkko. Kaupungin liikennejärjestelmää täytyy tarkastella kuin palapeliä, ei yhtä palaa kerrallaan. Päämääränä tulee olla autoliikenteen vähentäminen.

”Alankomaissa oikoreittien ansiosta matka samaan määränpäähän voi olla pyörällä puoli kilometriä ja autolla viisi.”

Pyöräily ja kävely eivät kuulu samalle välille kuin kaupunkien ulkopuolella,

missä on vain vähän jalankulkijoita. Keskuksissa ja asuinalueilla on tarpeen toteuttaa hidaskatuja, joissa autot ja pyörät voivat ajaa turvallisesti samalla ajoradalla.

Tärkein pyöräilyä edistävä seikka on kuitenkin kaupungin liikennepolitiikka. Muutosta ei tapahdu, jos päätöksentekijät ja virkamiehet eivät aidosti kannata kestävä liikenteen edistämistä.

”Ei pyöräilymyönteistä poliittista tahtotilaa saavuteta, kaikki pyöräilyn edistämiseen tähtäävä puhe on kuin tuuleen huutaisi”, Vaismaa toteaa.

Kalle Vaismaa on kotoisin Sydän-Hämeestä Pälkäneeltä. Hän työskentelee Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernessä, jossa hän johtaa Ihmisläheinen kaupunkiliikenne-tutkimusryhmää. Vaismaan toiveena on saada pyöräilyolosuhteet kuntoon, jotta hän voisi vähentää autoilua ja pyöräillä entistä enemmän.

Pyöräilykuntien verkosto onnittelee lämpimästi Kalle Vaismaata ja kiittää samalla Vernen koko tutkimusryhmää hienosta työstä pyöräilyn hyväksi.

Lisätietoja: kalle.vaismaa@tut.fi
Väitöskirjaan voi tutustua osoitteessa: <http://URN.fi/URN:ISBN:978-952-15-3286-3>

Seuranta

– kokonaisvaltaisen pyöräilyn edistämistyön keskiö

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastolle laaditun pyöräilyn seurantasuunnitelman keinoin pyritään paitsi monitoroimaan edistämishjelman etenemistä, myös vaikuttamaan päättäjiin ja lisäämään kaupunkilaisten pyöräilytietoisuutta.

P yöräilyn edistämishjelmät edellyttävät toteutuakseen pyöräilyolojen kokonaisvaltaista seurantaa, jotta toimien vaikutuksia ja vaikuttavuutta voidaan arvioida. Systemaattinen seuranta yhdessä avaintulosten monipuolisen viestinnän kanssa parantaa pyöräilyn institutionaalista asemaa ja perustelee pyöräilyn edistämisen merkitystä niin päätöksentekijöille kuin asukkaillekin.

Helsingin pyöräilyn seurantasuunnitelman laadinnan pohjana toimi kaupunginhallituksen tammikuussa 2014 hyväksymä pyöräilyn edistämishjelma. Edistämishjelman monitoroinnin lisäksi nähtiin tarpeelliseksi kehittää kokonaisvaltainen pyöräilyn seurantasuunnitelma, jonka osana määriteltäviä indikaattoreita seurattaisiin säännöllisesti ja verrattaisiin aikasarjassa. Keskeiset mittarit toimisivat jatkossa myös tarkentavien tavoitteiden asettamisen pohjana pyöräilyn edistämistyön strategisella tasolla.

Seurantasuunnitelman laadinnan aluksi määriteltiin kolme pääasiallista kohderyhmää (asiantuntijat, päättäjät ja kaupunkilaiset), joille seurantatietoa halutaan tuottaa. Kohderyhmillä tunnistettiin olevan erilaisia tietotarpeita ja odotuksia seurannalle – esimerkiksi asiantuntija painottaa seurantatiedon hyödynnettävyyttä suunnittelussa. Päättäjät saattaa toivoa selkeää tietoa pyöräilyn käytettyjen eurojen tuottamista kuntataloudellisista hyödyistä, kun taas kaupunkilainen arvostaa hänen oman elämänsä ja päivittäismatkojensa kan-

nalta olennaisia faktoja ja lukuarvoja. Erityisesti ulospäin viestittävän avainmittariston määrittelyssä pyrittiin itsensä selittäviin indikaattoreihin niin, että lukuarvot olisivat ymmärrettäviä muillekin kuin alaan perehtyneille.

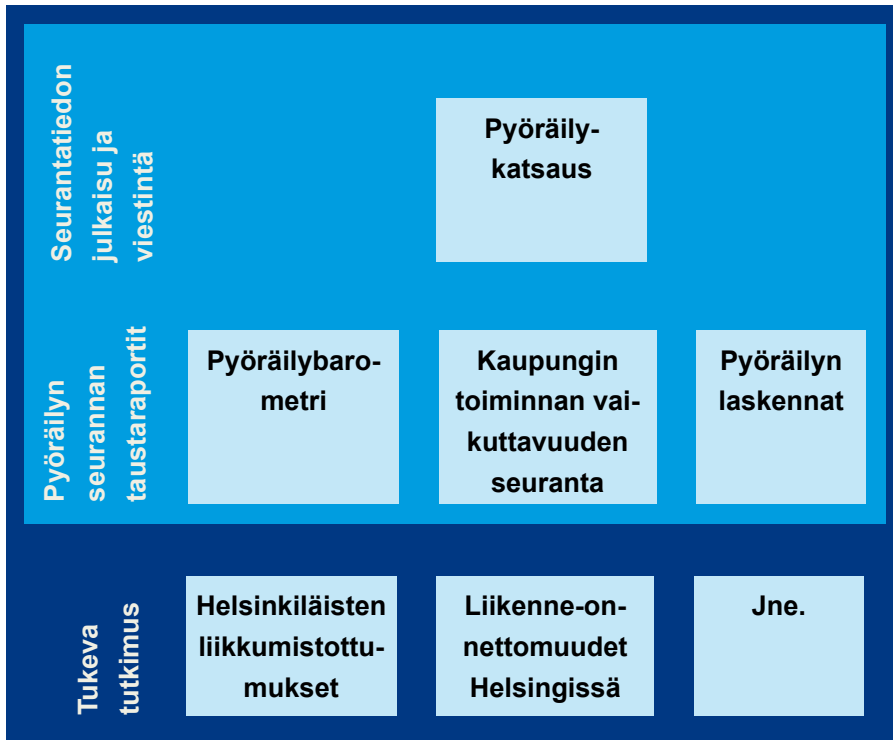
Seurannan kokonaisuus Helsingissä

Helsingin seurantasuunnitelman osakokonaisuuksia ovat pyöräilykatsaus, pyöräilybarometri, kaupungin toiminnan vaikuttavuuden seuranta sekä pyöräilyn laskennat. Pyöräilybarometrilla tarkoitetaan kaupunkilaisten mielipiteiden ke-

hitystä seuraavaa pyöräilyaiheista kyselytutkimusta. Tutkimuksessa käytetään alue-, sukupuoli- ja ikäkiintiöitä kattavan ja vertailukelpoisen otoksen varmistamiseksi. Kaupungin sisäiseen käyttöön tarkoitettu laajempi pyöräilyn seurantaraportti, kaupungin toiminnan vaikuttavuuden seuranta, keskitettiin selkeimmin edistämishjelman toimenpiteiden toteutusvalmiuden ja edistymisen seurantaan. Nykyään jo säännöllisesti raportoivat pyöräilyn laskennat muodostavat kolmannen seurannan taustaraportin. Taustaraporttien tiedot koostetaan joka toinen vuosi ilmestyvään pyöräilykatsaus-julkaisuun yhdessä muun pyöräily-



Näytöllinen pyörälaskuri Helsingin Baanalla. Kuva: Esa Rantakangas.



aiheisen tutkimus- ja yleistiedon kanssa. Kaikista seurattavista indikaattoreista määriteltiin Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asiantuntijoiden kanssa tiivis avainmittaristo, jonka arvot nostetaan pyöräilykatsauksessa esitettäväksi.

Pyöräilykatsaus tarjoaa tietoa

Pelkkä tiedon varastointi ei riitä, vaan sen eteenpäin viestiminen on avainasemassa seurantatiedon vaikuttavuuden parantamiseksi. Yhtenä kansainvälisenä benchmarkina seurannalle pidettiin alusta asti Kööpenhaminassa kehitettyä seurantajulkaisua, Bicycle Accountia. Seurantajulkaisulle on ominaista avoin seurannan tulosten vertaaminen edellisten vuosien tuloksiin ja asetettuihin tavoitteisiin. Julkaisusta on toteutettu paikallisiin pyöräilyoloihin soveltuva versionsa aina Keski-Euroopan edistyneistä pyöräilykaupungeista Ruotsin kuntiin ja Yhdysvaltojen pyöräilymyönteisistä kaupungeista Australian metropoleihin.

Helsingin seurantasuunnitelmasa vastaava seurantatietoa esittelevä julkaisu nimettiin pyöräilykatsaukseksi. Julkaisun tarkoituksena on päättäjien ja kaupunkilaisten kannalta olennaisen tiedon kiteyttäminen helposti lähestyttäväksi ja tiiviiksi tietopaketiiksi. Avain-

mittariston arvojen, tavoitteiden ja kyselytutkimuksen tulosten lisäksi julkaisu tarjoaa pyöräilyaiheista yleistietoa ja teema-artikkeleita ajankohtaisista pyöräilyaiheista. Infografiikan ja muiden visualisointien avulla seurantatieto tehdään näkyväksi, kiinnostavaksi ja päättäjien sekä kaupunkilaisten kannalta ymmärrettäväksi. Pyöräilykatsaus pyrkii viestinnässä positiiviseen sävyyn sortumatta alleviivattuun valistamiseen tai pyöräilevien kaupunkilaisten pelottelemiseen. Tämän vuoksi myös pyöräilyn turvallisuustietoa pyritään esittämään sopivassa suhteessa ja kiihottomasti sekä tuomaan pyöräilyn terveys- ja muut hyödyt tarkasteluun mukaan. Teema-artikkeleiden aiheita ideoitii Helsingin seurantamallityön osana vuoden pyöräilijäksi 2013 valitun kaupunkitoimittaja Teppo Moision avustuksella.

Seurannasta selkeyttä tavoitteiden asettamiseen

Pyöräilyn edistämiseksi asetettujen tavoitteiden esittäminen samoissa kansissa seurannan tulosten kanssa tuo edistämistyöhön läpinäkyvyyttä. Säännöllinen yhteenveto varmistaa, etteivät strategia-työn tavoitteet jää sanahelinäksi. Pitkän

linjan tavoitteisiin pääsemiseksi voidaan asettaa välitavoitteita, jolloin huomataan ajoissa osa-alueet, joilla tavoitteet uhkaavat jäädä saavuttamatta. Hitaasti etenevien tai käyttäjien parissa tyytymättömyyttä tuottavien osa-alueiden pohjalta voidaan määritellä edistämistyölle keskittymis- ja painopistealueita. Tavoitteet on luonnollista sitoa seurannassa olevien avainmittareiden arvoihin, jolloin niiden toteutumisen seuranta on helppoa ja yksikäsitteistä. Poliittisen hyväksynnän myötä tavoitteet myös sitouttavat päättäjiä riittävän pyöräilyn investointitason turvaamiseen.

Ensimmäinen seurantakerros määrittää Helsingin pyöräilyolojen nykytilan. Seurannan aloittamisen ja nykyolosuhteita koskevien ensimmäisten tulosten sekä päätelmien jälkeen kyetään asettamaan konkreettiset tavoitteet ja toimet, jotka päivitetään edistämishjelmaan tai erilliseen pyöräilystrategiaan. Seuranta tulee asettaa kokonaisvaltaisen pyöräilyn edistämistyön keskiöön. Eri edistämistyön osa-alueiden ollessa seurannassa helpottuu myös kokonaiskuvan hallinta. Yksittäisiä, kokonaisuuden kannalta pieniä edistämistoimia ei tuomita tehottomiksi, kun tiedostetaan niiden raja-arvot osana kokonaisuutta.

Viestinnän ja -markkinoinnin kehittäminen

Pyöräilybarometrin eli koettua laatua mittaavan kyselytutkimuksen pääasiallinen tarkoitus on kaupunkilaisten tyytyväisyyden monitorointi eri osa-alueilla. Pyöräilybarometri järjestetään joka toinen vuosi. Koettua laatua kuvaavien mittareiden kehitystä voidaan hyödyntää suunnittelussa ja tavoitteiden asettamisessa. Kyselytutkimus on samalla otollinen mahdollisuus taustatiedon hankkimiseen kaupunkilaisista, joilla on erilaisia pyöräilytottumuksia. Taustatietoa hyödyntämällä kaupunkilaisista voidaan luoda käyttäjäprofileja eri pyöräilytottumusten ja -alttiuden mukaan. Käyttäjäprofililit toimivat kohdennetun pyöräilyviestinnän ja -markkinoinnin kehittämisen pohjana. Seurantatietoa voidaan hyödyntää pyöräilyviestinnän ja -markkinoinnin perustelutietona, mutta järkiperaisten argumenttien lisäksi pyö-



Helsingin Baanasta tuli jo avausvuonna 2012 kaupungin toiseksi suosituin pyöräilyväylä. Kuva: Risto-Jussi Isopahkala

räilyviestinnässä tulisi tiedostaa myös mielikuvamainonnan tärkeys ihmisten liikkumisvalinnoille muiden kulutusvalintojen tavoin.

Seuranta maksaa itsensä takaisin

Seurantatiedon avulla voidaan ohjata suunnittelua vaikuttavuudeltaan tehokkaisiin toimiin ja tunnistaa olennaisimmat kehityskohteet. Seurannalla vaikutetaan pyöräilyä edistävien hankkeiden priorisointiin ja pyöräilylle myönnettyyn rahoitustasoon. Seurannalle suunnitellaan ja kohdennetaan resursseja, ja mietitään mitä monitoroidaan ja mikä on näkyvää. Helsingissä seurannan kustannuksiin on pyritty kiinnittämään huomiota; seurantasykli on laskentoja lukuun ottamatta määritelty kahden vuoden pituiseksi. Kun seuranta tehdään sopivassa laajuudessa niin, että hankitaan olennaista, vakioidun mittariston mukaista tietoa, seurannan jatkuvuus on turvatumppaa. Seuranta toistettaessa hankitun tiedon arvo nousee vuosi vuodelta vertailupohjan karttuessa.

Helsingin seurantasuunnitelma laadittiin samanaikaisesti Liikenneviraston valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn seurantamallin kanssa. Valtakunnallisen seurantamallin suositte-

lemien mittareiden huomioon ottaminen helpottaa Helsingissä saatujen seurantatulosten vertailua, kun pyöräilyn seuranta jalautetaan jatkossa myös muihin kaupunkeihin. Vertailtavuutta voidaan tehostaa esimerkiksi suhteuttamalla pyöräilyn infrastruktuuritietoa, pyöräilyyn käytettyjä resursseja ja muuta seurantatietoa asukasmäärään. Kaupunkien vertailu lisäisi tervetullutta kuntien välistä kilpailua pyöräilyn edistämistyön saralla ja tarjoaisi entistä kattavampia eväitä myös vuosittaisesta pyöräilykunnan valintaa varten. Vaikka Helsingissä pyritään vertaamaan paikallisesti saatuja tuloksia ensisijaisesti kaupunkiin itseensä ja kehittämään kaupungin omia pyöräilyoloja, niin vertailu muihin vauhdittaa kansainvälisten kokemusten mukaan tehokkaasti myös pyöräilymyönteisten päätösten syntymistä.

Seuraava askel Helsingissä on seurannan käynnistäminen pyöräilyolojen laatua kartoittavalla kyselytutkimuksella eli pyöräilybarometrillä. Ensimmäistä pyöräilykatsausta päästään näillä näkymin laatimaan alkuvuodesta 2015. ☺

Teksti: Risto Kujanpää, Strafica Oy

Kirjoittaja laati pyöräilyn seurantasuunnitelman diplomityönään Helsingin kaupungille ja on aiemmin työskennellyt kansainvälisessä pyöräilyn edistämistoimistossa Kööpenhaminassa.

Teksti: Mari Päätaalo

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma hyväksyttiin

Kangasalan päättäjät sitoutuivat lisäämään viisaampaa liikku- mista, kun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma hyväksyttiin kunnanhallituksessa 2.6.2014.

Oikeus liikkua omin jaloin

Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn työryhmä haluaa lisätä käve- lyä ja pyöräilyä merkittävästi vuoteen 2020 mennessä. Edistä- mishjelman luonnoksen tavoitteeksi on kirjattu, että kävely ar- kimatkoilla lisääntyisi nykyisestä 16 prosentista 20 prosenttiin ja pyöräily vastaavasti nykyisestä 8 prosentista 15 prosenttiin.

Näiden tavoitteiden täyttyminen toisi yhteensä 4,7 miljoon- nan euron keskimääräisen vuosihyödyn työikäisen kuolleisuus- den vähentymisestä. Laskelma perustuu maailman terveysjär- jestö WHO:n laatimaan laskentamenetelmään, jossa arvioidaan liikunnan lisäämisellä saavutettavat terveystaloudelliset säästöt.

Työryhmän mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen edel- lyttää monenlaisia käytännön toimia olosuhteiden parantami- seksi, mutta myös hyvän asian markkinointia. Talvi- ja kevä- tunnossapitoa tulee kehittää sekä parantaa nykyisiä väyliä ja poistaa reittien puutteita. ”Jotta kävelyn ja pyöräilyn edistämis- toimista saadaan hyötyä, investoinnit tulee kohdistaa sinne, mis- sä potentiaalia on eniten”, linjaa Kangasalan kunnan kävelyn ja pyöräilyn työryhmän jäsen, rakennuspäällikkö Merja Saarilahti.

Kuntalaiset haastetaan kävelemään ja pyöräilemään

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen lisäksi tarvi- taan muutoksia ihmisten asenteisiin ja liikkumistottumuksiin.

Tampereen seudun liikennetutkimuksen mukaan kangasalalai- set ajavat autolla myös hyvin lyhyitä matkoja – alle 2,5 kilomet- rin mittaisista matkoista lähes puolet tehdään nykyisin autolla.

”Tampereen seudun liikennetutkimuksen mukaan vajaa puolet Kangasalan asukkaista ei käytä polkupyörää koskaan” kertoo yleiskaavasuunnittelija Jenni Joensuu-Partanen.

”Haastamme jokaisen kangasalalaisen jättämään auton ko- tiin ainakin kerran viikossa ja kävelemään tai pyöräilemään yh- den alle 2,5 kilometrin matkan autoilun sijaan”, sanoo Joensuu- Partanen. Ohjelma on nähtävillä osoitteessa www.kangasala.fi/asuminen_ja_ymparisto/tekniset_ja_ymparistopalvelut/pyora- raily/.



Kangasalan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sai nimekseen "Oikeus liikkua omin jaloin".

Oik. alh. Pyörän päältä on hyvä vähän poseeratakin. Huutijärven poikia 50-luvulta.

Oikeus liikkua omin jaloin - vaikka räntää sataisi.





Liity edelläpolkijoiden kasvavaan joukkoon!

Pyöräilykuntien verkosto ry

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

Pyöräilykuntien verkoston päätavoite on pyöräilyn lisääminen liikennemuotona ja arkiliikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle.

Verkoston tehtävänä on lisätä pyöräilyn ja muun kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvää vuorovaikutusta ja tiedonvaihtoa eri tahojen välillä sekä tuottaa pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen liittyvää materiaalia.

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 |
| · keskisuuri yritys (15 - 50 työntekijää) | 550 euroa |
| · suuri yritys (yli 50 työntekijää) | 950 euroa |
| · erittäin suuri yritys (yli 500 työntekijää) | <i>neuvotellaan</i> |

AKAA
Heli Laine 040 335 3273
heli.laine@akaa.fi
ESPOO
Petri Suominen (09) 816 40240
petri.suominen@espool.fi
FORSSA
Tero Tiensuu (03) 4141 5602
tero.tiensuu@forssa.fi
HANKO
Hannu Simelius 040 581 5065
hannu.simelius@hanko.fi
HELSINKI
Marek Salermo (09) 3103 7123
marek.salermo@hel.fi
HYVINKÄÄ
Kimmo Kiuru (019) 459 4645
kimmo.kiuru@hyvinkaa.fi
HÄMEENLINNA
Hannu Sainio (03) 621 2318
hannu.sainio@hameenlinna.fi
JANAKKALA
Juha Prittinen (03) 680 1311
juha.prittinen@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 (03) 3777 349
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
KRUUNUPYYPY
Kaisa Karlström (06) 8343 405
kaisa.karlstrom@kronoby.fi
LAHTI
Matti Hoikkanen (03) 8142 428
matti.hoikkanen@lahti.fi
LAPPEENRANTA
Mauri Backman 040 506 5761
mauri.backman@lappeenranta.fi
LEMPÄÄLÄ
Jaakko Hupananen (03) 3744 600
jaakko.hupananen@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@nurmijarvi.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 050 304 6390
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
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
TAMPERE
Timo Seimela 040 758 2104
timo.seimela@tampere.fi
TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU
Katja Seimela 040 503 4237
katja.seimela@tampereenseutu.fi
TURKU
Juha Jokela, 040 838 9014
juha.jokela@turku.fi
TUUSULA
Juha Jokela 040 838 9014
juha.jokela@turku.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
MOTIVA OY
Sara Lukkarinen 040 672 1284
sara.lukkarinen@motiva.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 SÄHKÖPYÖRÄYHDISTYS RY
Juha Tarvainen 044 062 1963
info@efilari.com
TAMPEREEN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY
Matti Koistinen 044 279 5588
pj@tarakka.fi
TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO
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 Rantaruikka, 050 910 5810
turpo@turpo.fi
TURVATEC OY
Raine Anttonen (03) 7819 969
raine.anttonen@turvatec.fi
VALPASTIN OY
Mari Päättälä 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