

# Politiikka



**Vuoden pyöräilijä on edelläpolkija**

**Pyöräilevät  
kaupunginosat**

**Kävelykelpoinen  
kaupunki**

pääkirjoitus

# Menestyvä pyöräilymaa Suomi – totta vai tarua?

**S**uomi komeilee neljäntenä EU-maiden keskinäisessä pyöräilyvertailussa. Toukokuussa julkaistun pyöräilybarometrin mukaan Suomi on säilyttänyt asemansa vuoteen 2013 verrattuna. Edellä polkevat vain harmillisesti Ruotsi sekä odotettu kärkikaksikko Tanska ja Alankomaat.

Vertailun toteutti toista kertaa samalla kaavalla Euroopan pyöräilyjärjestö ECF ja siinä huomioitiin viisi eri pyöräilyn tilaan vaikuttavaa tekijää, joista on saatavilla vertailukelpoista ja tuoretta tietoa eri maiden välillä. Nämä tekijät ovat pyöräilymäärät (ensisijaisena arjen kulkutapana), liikenneturvallisuus (kuolemaan johtaneet onnettomuudet), pyörämatkailu (osuus koko matkailusta), pyöräkauppa ja -teollisuus sekä pyöräilyn edunvalvonta (pyöräilyn edistämisen organisaatiot).

Optimisti näkee vertailussa Suomen pyöräilyn nousevana suuravaltana, jossa ollaan kovaa vauhtia matkalla kohti kansallisesti asetettuja pyöräilyn lisäämisen tavoitteita ja Euroopanärkeä. Viime aikojen hyvät toimenpiteet muutamissa kaupungeissamme tuottavat tulosta. Pyöräliikenteen infrastruktuuria parannetaan ja hienoja kampanjat (kuten Pyöräilyviikko) aktivoivat kansalaisia pyöräilemään entistä enemmän.

Pessimisti sanoo, että vertailun kriteerit ovat väärin asetettu ja suosivat Suomea kohtuuttomasti. Pyörämatkailun korkeat pisteet ovat ironiaa, koska meillä on edelleen vakavia puutteita pyörämatkailun peruspalveluissa, kuten vuokraamisessa, kuljettamisessa ja opastuksessa.

Realisti on sitä mieltä, että sijoitus on oikeutettu. Nämä kriteerit on valittu siksi, että niistä ylipäättään löytyy jotenkin vertailukelpoista tietoa eri maista. Esimerkiksi EU:n laajuinen selvitys pyöräilymääristä antaa Suomelle korkeamman lukeman kuin kansallinen henkilöliikennetutkimus, mutta on vertailukelpoinen eri maiden kesken ja lisäksi neljä vuotta tuoreempi.

Paljon on kuitenkin tehtävää ja todelliseksi pyöräilymaaksi Suomella on vielä pitkä matka. Mutta on myös myönnettävä, että pyöräilyn edistämässä tapahtuu Suomessa juuri nyt paljon hyvää. Pyöräilyyn myös suhtaudutaan erittäin myönteisesti kansalaisten keskuudessa. Esimerkiksi Helsingin tuoreen pyöräilykatsauksen mukaan pyöräilyn edistämistä kannattavat myös lähes kaikki nekin kaupunkilaiset, jotka eivät itse pyöräile. Kansan tuki pyöräilylle on vahva ja se alkaa näkyä hiljalleen myös poliittisessa päätöksenteossa.

Kokonaiskuva Suomesta onkin juuri nyt varsin rohkaiseva. Pyöräily on selvässä nousussa juuri niissä kunnissa, joissa sen edistämiseen panostetaan. Eli luodaan sujuvampia olosuhteita sekä toteutetaan laadukasta viestintää, markkinointia ja tapahtumia. Tämän vuoden Pyöräilyviikolla nähtiin mainio kattaus näitä kaikkia.

*Matti Hirvonen*  
päätoimittaja



**PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO**



## Poljin 3/2015

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

Kannessa: Katuajokoulutusta Jyväskylässä.  
Kuva: Touho Häkkinen

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 4/2015 ilmestyy heinäkuussa viikolla 28.**

Lehteen tarkoitetun aineiston on oltava toimituksessa 16.6.2015 mennessä.



## *Velo-cityn 2015 terveiset maailmalle*

Nantesin Velo-city -konferenssi 2.-5.6.2015 ylsi uusiin määrittäisiin ennätyksiin. Maailman suurimmassa pyöräilyn edistämisen tapahtumassa oli 1550 osallistujaa 80 eri maasta, 91 näytteilleasettajaa sekä 65 luentoa, työpajaa tai vastaavaa koulutuksellista sessiota. Tapahtumassa poljettiin myös Pyöräparaati, johon osallistui noin 7000 henkilöä. Paraati oli riemukas yhdistelmä konferenssiväkeä ja ranskalaisia pyöräilyn ystäviä.

Suomesta paikalla oli monipuolinen 22 pyöräilyn edistäjän joukko edustaen kuntia, järjestöjä, viranomaisia, yrityksiä, korkeakouluja ja tutkimuslaitoksia. Päätäjäisseremonia perjantaina 5.6. huipentui Nantesin peruskirjan allekirjoittamiseen.

### **NANTESIN PERUSKIRJA: KESTÄVÄ TULEVAISUUS PYÖRÄILLEN**

Pariisin ilmastokokouksen ja uusien YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden julkistamisvuonna me tunnustamme, että maailman on otettava ratkaisuvia askeleita kestävämmän tulevaisuuden puolesta. Kaikkien kaupunkien, alueiden ja valtioiden sekä kansainvälisten poliittisten elimien pitäisi tunnustaa pyöräilyn merkitys maailman kestävän kehityksen kannalta.

Siksi tämän peruskirjan allekirjoittajat ja tukijat kehottavat kaikkia viranomaisia edistämään pyöräilyä.

### **KEHOTAMME KUNTIA JA ALUEELLISIA VIRANOMAISIA**

- integroimaan pyöräilyn kaikkiin linjauksiin varmistaen, että pyöräily on osa kaikkia nykyisiä ja tulevia päätöksentekoprosesseja, joissa selkeänä ja kunnianhimoisena tavoitteena on lisätä pyöräilyä.

- sisällyttämään pyöräilyn liikennejärjestelmiin ja luomaan turvallisen liikkumisen alueita, pyöräreittien verkostoja, pyöräpysäköintipaikkoja ja pyöränvuokrausjärjestelmiä – yhdistettynä kävelyn ja joukkoliikenteen infrastruktuuriin.
- edistämään liikkumistapojen muutosta ja lisäämään tietoisuutta ilmasto- ja ympäristöasioista sekä kaikista pyöräilyn hyödyistä.

### **KEHOTAMME EUROOPAN KOMISSIOTA, EUROOPAN PARLAMENTTIA JA EU:N JÄSENVALTIOITA**

- tunnustamaan pyöräilyn merkityksen EU:n ja kaikkien Euroopan maiden kestävän tulevaisuuden kannalta
- jatkamaan EU:n pyöräilyn tiekartan (Roadmap for Cycling) kehittämistä varmistamaan, että pyöräily otetaan huomioon EU:n politiikan eri sektoreilla
- osoittamaan riittävät budjetit pyöräilyn infrastruktuuriin, edistämiseen, tutkimukseen, tilastointiin ja pyöräilyn kehityksen seuraamiseen Euroopassa

### **KEHOTAMME YHDISTYNEITÄ KANSAKUNTIA JA SEN JÄSENVALTIOITA**

- tunnustamaan aktiivisen liikkumisen ja pyöräilyn tärkeän roolin kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamisessa
- tunnustamaan, että pyöräily tarjoaa ihmisille eri puolilla maapalloa mahdollisuuden matkustaa ilman kasvihuonekaasupäästöjä, ja siksi huomioimaan sen Pariisin ilmastokokouksen (COP21) sopimuksissa
- kannustamaan turvallisen ja miellyttävän pyöräilyn infrastruktuurin investointeihin maailmanlaajuisesti ja siksi integroimaan pyöräily osaksi YK:n Habitat III New Urban Agenda -ohjelmaa.

*Lisätietoja ja alkuperäinen "Charter of Nantes": [www.ecf.com](http://www.ecf.com)*

## *Sisällysluettelo:*

Kaupunginosissa pyöräillään tänäkin vuonna.....	4
Sähköpyöristä ratkaisu arkeen.....	5
Vuoden pyöräilijä on todellinen edelläpolkija.....	6
Lapsen mentävä aukko pyöräilykulttuurissa.....	8
Jeff Speck ja kävelykelpoinen kaupunki.....	10

Teksti: Minna Raatikka

# Kaupunginosissa pyöräillään tänäkin vuonna

**P** yöräilykuntien verkosto käynnisti Pyöräilevät kaupunginosat hankkeen viime vuonna 2014. Hankkeen tavoitteena on viedä suurimpiin kaupunkiin matalan kynnyksen pyöräilyn edistämisen toimintamallia, jolla pyöräily juurrutetaan kaupunginosa- ja asukasyhdistysten toimintaan. Toimintamalli on sisältänyt lukuisia eri toimintamuotoja, joille yhteistä on se, että niiden järjestäminen ja niihin osallistuminen on pyritty tekemään mahdollisimman helpoksi.

Verkoston hankkeessa olivat viime vuonna aktiivisesti mukana Jyväskylä, Oulu ja Turku. Helsingin Polkupyöräilijät on toteuttanut toimintamallia käytännössä vuodesta 2013 alkaen Helsingissä. HePo:n alkuperäiseen suunnitelmaan sisältyi ajatus hankkeen levittämiseksi muualle Suomeen Pyöräilykuntien verkoston kautta. Yhteistä eri kaupungeille on ollut se, että paikallisilla pyöräilyjärjestöillä ja -aktiiveilla on ollut merkittävä rooli toiminnan toteuttamisessa. Konkreettinen organisointitapa ja toteutetut toimintamuodot ovat vaihdelleet kaupungeittain.

## Kannustavia tuloksia

Jyväskylässä palkattiin koordinaattori vetämään hanketta ja se käynnistettiin

todella laajalla toimintamuotojen kirjolla Huhtasuon kaupunginosassa. Pyöräilyteemainen syksy alkoi 17.9. asukasillalla, jonka aikana ideoitiin tapahtumia yhdessä. Syksyn kuluessa Huhtasuon kaupunginosassa on järjestetty muun muassa pyöränhuollon opastusta, maahanmuuttajanaisten pyöräilykurssi, pyöräileviä työmatkabusseja kolmelle eri reitille, perhepyöräretki ja muita pyöräretkiä, pyöräilypäivä, kaavakoulu ja katuajokoulutusta. Pyöräilyteemaisia tapahtumia on järjestetty useita joka viikko syyskuun ajan, ja toiminta jatkui vielä lokakuuhun. Ohjelmaa oli tarjolla niin lapsille, nuorille kuin aikuisillekin. Tänä vuonna tavoitteena on hyödyntää syksyn 2014 saatavia kokemuksia ja laajentaa toimintaa muihin Jyväskylän kaupunginosiin.

Oulussa vuonna 2013 perustettu Oulun polkupyöräilijät järjesti kaavakouluja, asukastupien opastuksia ja pyöräretken. Lisäksi ollaan laatimassa taloyhtiöille opas pyöräilyolosuhteiden parantamiseen sekä maahanmuuttajien kotoittamispakettiin tietoisuutta pyöräilystä. Lisäksi mietitään eri toimijoiden yhteistyönä pari potentiaalista työmatkabussi-reittiä (esim. Oulunsalo ja Maikkula) ja neuvotellaan kahvikuppitarjous ja jalkapumpun käyttömahdollisuus lähellä sijaitsevan huoltamon kanssa.

Turussa on tehty yhteistyötä kaupungin alueisiin ja Valonian kanssa. Turussa oli ajatuksena kokeilla työmatkabusseja ja pyöräileviä koulubusseja Turun Ladun ja Turun Polkupyöräilijöiden vetämänä. Pyöräileviä koulubusseja koskeva kokeilu toteutettiin kimpakyytipäivänä 17.9.2014 ja tapahtuma on videoitu markkinointikäyttöä varten.

Lisäksi muutama muukin kaupunki on viritellyt toimintaansa aloittaakseen matalan kynnyksen toimenpiteitä. Esimerkiksi Tampereella, Kokkolassa, Mikkelissä ja Lahdessa on ajatuksia lähteä kokeilemaan toimintaakun ensimmäisen vuoden oppien pohjalta.

## Kehitysideoita ja suuntaviivoja

Viime vuosi toi hyvien toimintamallien lisäksi myös avaintekijöitä onnistumiseen. Avaintekijöiksi on tunnistettu laadukas viestintä ja toimintaa organisoivan tahon löytyminen. Haasteena on ollut aktiivisen kaupunginosassa toimivan yhteisön tunnistaminen ja potentiaalisten ihmisten tavoittaminen. Ideoita ja toimintavalmiuksia löytyy, mutta tiedottaminen ja viestinnän keinot tulisi miettiä tarkoin: kenellä, mitä ja minkälaisen kanavien kautta.

Pyöräilykuntien verkosto on tänä vuonna kerännyt eri kaupungeissa toteutuneita toimia yhteen ja koostanut niistä tietopaketin kaikkien kuntien käyttöön. Tietopaketti löytyy hankkeen kotisivuilta. Sivulle kerätään lisäksi linkejä hyödyllisiin materiaaleihin. Pyöräilykuntien verkosto auttaa mielellään kaupunginosia toiminnan aloittamisessa.

Hankkeen kotisivut: [www.poljin.fi/fi/pyorailevat-kaupunginosat-hanke/](http://www.poljin.fi/fi/pyorailevat-kaupunginosat-hanke/)

Mikäli kiinnostuit ja haluat tietää lisää, ota yhteyttä projektipäällikkö Minna Raatikkaan, [minna.raatikka@poljin.fi](mailto:minna.raatikka@poljin.fi), puh. 040 518 0511.

*Katuajokoulu Jyväskylässä.*

*Kuva: Touho Häkkinen*



## Sähköpyöristä ratkaisu arjen liikkumiseen

Kangasalla käynnistyi hanke, jolla halutaan edistää sähköavusteisten ja tavarankuljetuspyörien yleistymistä. Kokeilupyöry.fi on osa valtakunnallista kävelyn ja pyöräilyn tutkimus- ja kehittämishanketta ja viralliselta nimeltään ”Pyöräilyn esteiden purkaminen sähköavusteisilla ja tavarankuljetuspyörillä.”

Tarkoitus on testata kolmea hypoteesia eli oletusta.

**Hypoteesi 1:** Sähköavusteiset pyörät ovat erityisen houkuttelevia yli 10 kilometrin pituisille työmatkoille.

**Hypoteesi 2:** Monelle perheelle tavarapyörä olisi hyvä vaihtoehto talouden toiselle autolle.

**Hypoteesi 3:** Tiedon jakaminen näistä vaihtoehtoisista pyöristä lisää niiden yleisyyttä.

Oletuksia testataan tarjoamalla muutamalle kokeilijalle mahdollisuus kokeilla sähköpolkupyörää tai tavarapyörää arjessaan. Tätä kirjoittaessa haku kokeiluihin on ollut käynnissä vajaan viikon ja hakijoita kokeiluun on yli 40 henkilöä. Hakemusten perustella vaikuttaa siltä, että sähkö- ja tavarapyörät kiinnostavat. Niiden hankintaa on pohdittu ja monet haluavat kokeilla, jotta voisivat tehdä päätöksen pyörän hankinnasta.

Alla muutama lainaus hakijoiden perusteluista. Kokeilijoita seurataan blogissa [www.kokeilupyora.fi](http://www.kokeilupyora.fi). Työn tulokset raportoidaan syys/lokakuussa 2015.

*Kirjoittaja Mari Päätaalo on Valpastin Oy:n toimitusjohtaja.*

”Tavarapyörä olisi oiva vehje kun maalla on kauppaan runsaat kymmenen kilsaa matkaa! Samalla kannattaisiin kyläkaupan toimintaa, kun autolla lähtee kauppaan tulee aina mentyä keskustaan asti. Hyötyliikunta on myös parasta ja mulle mukavinta liikuntaa. Tavarapyörällä saisi kätevästi ostokset kulkeen ja kunto nousis kohisten. Kokeiluun valmis ja hirvee hinku!”

”Olis mukava päästä taas pyöräilyn makuun muutama vuoden veltoilun jälkeen.”

”Pahat kulumat polvissa ovat rajoittaneet aiempaa ympärivuotista polkupyöräilyä, on pitänyt siirtyä bussin käyttöön, ettei hoitotyö vaarantuisi.”

”Luulen että sähköpyörällä kynnys lähteä töihin pyöräillen on paljon matalampi kuin normaalilla polkupyörällä.”

”Koska asiointi- ja työmatkat ovat sen verran pitkät, olen jo muutaman vuoden käyttänyt niihin vain omaa autoa. Pyörätie kotoani on kyllä tosi hyvä, mutta muutama mäkiosuus on melko raskas. Pienten matkojen autoilusta hyvällä kesäsäällä tulee joskus ihan huono omatunto jo luonnonkin kannalta saati sitten omaa mielenvirkeyttä ja kuntoa ajatellen.”

”Ajattelin, että tätä pyörää olisi kiva kokeilla, koska voi olla että sen voisi hankkia joskus, kun siihen ei tarvitse sitä erillistä korttiakaan. Voi olla että tuo tavarapyöräkin olisi hyvä, kun on se ratsastuskypärä ja eväät ja välillä vaihtovaatteita, mutta en oikein osaa sanoa kehtaanko sillä ajaa.”

”Kahden lapsen kускаaminen kerhoon ym. harrastuksiin, kaupassa käynti ja muut päivittäiset asiat helpottuisivat huomattavasti tavarapyörällä. Myös ekologinen puoli asiassa kiehtoo kovasti. Haluaisin myös testata, tulisiko usein lähdettyä esim. pidemmälle vaikkapa Tampereen keskustaan lasten kanssa, kun alla olisi menoa siivittävä peli.”



©Valpastin Oy

# VUODEN PYÖRÄILIJÄ on todellinen edelläpolkija

*Suomalaisen liikennesuunnittelun edelläpolkija Mauri Myllylä palkittiin Vuoden 2015 pyöräilijänä. Perusteena valinnalle olivat ainutlaatuinen pyöräilyn hyväksi tehty elämäntyö ja sen oppien jakaminen tuleville sukupolville.*

**V**altakunnallista pyöräilyviikkoa vietettiin 9.-17.5. teemalla ”Ilo irti työmatkasta”. Mauri Myllylän ansiosta työmatkan pyöräileminen on todellinen ilo kymmenille tuhansille oululaisille joka päivä.

”Myllylän suurin saavutus on yhteinäisen, kattavan ja erittäin toimivan pyö-

rätieverkoston luominen Oulun kaupungin alueelle”, sanoo Myllylää Vuoden pyöräilijäksi ehdottanut Samuel Koppe-roinen.

Verkosto mahdollistaa polkupyörän käyttämisen kaikkiin arkisiin tarkoituk-siin siten, että pyörä on nopein kulkuvä-line alle viiden kilometrin matkoilla. Nii-

tä on kaupungissa tehtävistä matkoista suurin osa. Oulussa pyöräilyn kulkutapa-osuus onkin 23 prosenttia, kun koko Suo-men keskiarvo on vähän yli kahdeksan prosenttia. Maaliskuussa 80-vuotta täyt-tänyt Myllylä pyöräilee itsekin kotikau-pungissaan Oulussa päivittäin.

Oulun kaupungin eläkkeelle ole-va kaupungininsinööri on jatkanut toi-mintaansa pyöräilyn hyväksi aktiivisesti myös virkamiestyöuran jälkeen ja toi-minut muun muassa liikenneministeri-ön Jaloin-hankkeen vetäjänä sekä Navi-co Oy:n mentorina. Nykyisten ja tulevien suunnittelijoiden riemuksi ja hyödyksi Myllylä on koonnut kokemuksensa ”Vai-kuttaminen kävelyn ja pyöräilyn hyväksi – hiljainen tieto käyttöön” -kirjaan, joka julkaistiin tammikuussa.

## Syytettiin ajokorttita ajosta

Edelläkävijän polku ei tässäkin tapauk-sessa ole aina ollut helppo. Muutosvasta-rinta oli ankaraa ja nyt kiiteltäjä Mylly-län pyöräliikennesuunnitelmia pidettiin 70-luvulla kerettiläisinä. Jotain mennei-den vuosikymmenten ilmapiiristä ker-too se, että pyöräilyn puolesta toimijaa syytettiin oman virkakunnankin keskuu-dessa ajokorttittomuudesta ja ehdotettiin jopa Myllylän erottamista. Vastoin luo-loja Myllylällä oli ajokortti, mutta silti parkkipaikalla vastaan tuleva kaupungin-lakimies saattoi kysyä miten Myllylä voi ajaa ilman ajokorttia. Tahdolla, taidolla ja tarttumalla kaikkiin tilaisuuksiin Myl-lylä sai kuitenkin suuren osan suunnitel-mistaan läpi.

**Vuoden pyöräilijä 2015 -kunniakirja luovutettiin Mauri Myllylälle julkistamistilaisuudessa 16.5. Helsingin Teurastamolla. Mukana kukittamassa oli myös Vuoden 2014 pyöräilijä Vappuliisa Hakalahto.**





**Kukkahattutädit riemastuttivat Stadin Kelat -tapahtuman pyöräkulkueessa 16.5. Helsingissä.**

### Kävelykatu aiheutti pahennusta

Myllylä itse korostaa nimenomaan kirkasta kokonaiskuvaa ja viihtyisää kaupunkia. ”Pyöräilyn edistäminen on mainio kaupunkisuunnittelun väline ja kaavoittajan pitäisi olla pyöräliikennesuunnittelijan paras kaveri. Kaikkia liikennemuotoja ja liikennenympäristöä on käsiteltävä kokonaisuutena”, Myllylä sanoo. Pyöräiliikenteen ensimmäinen kokonaissuunnitelma Ouluun syntyi 1972 ja on edelleen yksi Suomen parhaista.

Kävelykadun eli Rotuaarin rakentamista Ouluun Myllylä pitää yhtenä vaativimmista liikennehankkeista yhdessä saman aikakauden Tulliväylän ja sen ”miljoonamontun” kanssa.

”Rotuaari saatiin 20 vuoden työn tuloksena. Suunnitelma herätti aikanaan paljon pahennusta, kun uskottiin, että autolla on pakko päästä ovelle tai kaupat kuolevat”, Myllylä muistelee. Todellisuus on osoittautunut päinvastaiseksi.

### Tekosyynä talvi

Oulu on viime vuosina niittänyt myös kansainvälistä mainetta talvipyöräilyn mallikaupunkina, jonka oppeja kopioidaan muun muassa Kanadan ja Yhdysvaltojen miljoonakaupungeissa. Ympärivuotisen pyöräilyn suosion mahdollistaa Myllylän suunnittelema pyörätieverkosto.

”Autoliikenteestä eroteltu pyöräilyverkosto on helpompi ylläpitää talvella, kun ei tarvitse tukeutua vain tienposkiin ja autoiteiden aurasvallien katveeseen”, Myllylä sanoo.

Suomalainen paradoksi on, että talvella pyöräilevien määrä kasvaa mitä pohjoisempaan mennään. Se osoittaa vain sen, mikä merkitys on hyvällä suunnittelulla ja ylläpidolla. ”Talvi-tekosyy oli suosituin argumentti, miksi pyöräilyä ei kannata Oulussa edistää”, Myllylä muistelee.

Oulussa ei pyöräilykaupungin maineesta huolimatta kannata jäädä polkemaan paikallaan.

”Keskustan alueella on edelleen pahoja puutteita ja pyöräilyn selkeämpi erottelu jalankulusta tekisi pyöräilystä sujuvampaa. Suurin taistelu on aina käyty keskustasta, muualle sujuvien pyöräväylien toteuttaminen on ollut helpompaa”, Myllylä sanoo.

Myllylän ansiokkaisiin ajatuksiin voi tutustua myös hänen Liikennementori-blogissaan: liikennementori.wordpress.com. 🌸

## Vuoden pyöräilijä

### Suomi Pyöräilee -yhteistyötoimikunta valitsee

Vuoden pyöräilijä 2015 -diplomi ja 200 euron lahjakortti Bike Planet -polkupyöräliikkeeseen luovutettiin Mauri Myllylälle lauantaina 16.5. Stadin Kelat -tapahtumassa Helsingin Teuras-tamolla.

Vuoden pyöräilijää voi ehdottaa perusteluineen poljin.fi-sivujen kautta. Valinnan tekee Suomi Pyöräilee -yhteistyötoimikunta, jossa ovat mukana Pyöräilykuntien verkosto ry, Suomen Pyöräilyunioni ry, liikenne- ja viestintäministeriö, Terveystieteiden tutkimuskeskus, Liikenneturva, Helsingin Polkupyöräilijät ry, Suomen Hostellijärjestö ry, Suomen Latu ry, Helsingin kaupunki, Suomen tuki- ja liikuntaelinliitto ry, Helkama Velox Oy, TunturiHellberg Oy sekä Urheilu- ja vapaa-aikatukkuiliikkeit ry.

Aiemmin Vuoden pyöräilijöiksi on valittu muun muassa Mikko ”Peltsi” Peltola 2007, Osmo Soininvaara 2008, Hannu-Pekka Björkman 2009, Oras Tynkkynen 2010, Lauri Tähtä 2011, Kaisa Leka 2012, Teppo Moisio 2013 ja Vappuliisa Hakalehto 2014.

# LASTEN PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN

## *Yhteistyötä, rohkaisua ja konkreettisia tekoja*

Lapsella on oikeus pyöräillä -hankkeen toinen toimintavuosi on käynnissä. Nyt on hyvä hetki katsoa sekä eteen- että taaksepäin. Miksi hanke alun perin käynnistettiin? Mitä on tehty? Mitä aiotaan vielä tehdä? Mitä lapsen oikeus pyöräillä tarkoittaa?

**P**yräilykasvatushankkeen tavoitteena on kannustaa lapsia ja perheitä pyöräilemään päiväkotit- ja koulumatkoja sekä vapaa-ajalla. Tätä on tehty sekä kuntatasolla että yksittäisissä kouluissa ja päiväkodeissa. Kuntayhteistyö on käytännössä tarkoittanut kunnissa järjestettyjä Pyöräilykasvatuksen startti -tapaamisia eli opetustoimen, varhaiskasvatuksen, vapaa-aika-, nuoris- ja liikuntatoimen sekä teknisen toimen kanssa toteutettuja tapaamisia, joissa on ideoitu käytännön toimenpiteitä lasten, nuorten ja perheiden pyöräilyn edistämiseksi. Päiväkotit- ja kouluyhteistyö on toteutunut sekä konkreettisin vierailukäynnin että viestinnän keinoin.

### **Arvostusta ja uhkakuvia**

Hanke käynnistettiin, sillä suomalaisessa pyöräilykulttuurissa on monessa kohdin lasten pyöräilyn mentävä aukko. Yhtäältä lasten pyöräily on kulttuurinen itsensänselvyys: lähes jokaisella lapsella on mahdollisuus oppia pyöräilemään jo alle kouluikäisenä. Pyöräilytaitoa siis eittämättä arvostetaan. Samalla lasten pyöräilyyn liittyy monenlaisia uhkakuvia ja niihin liittyviä rajoituksia. Lasten pyöräilyn edistämisen yhteydessä päätyy helposti keskustelemaan aiheesta: uskallanko päästää lapseni pyöräilemään muualle kuin kotipihalle? Keskustelu kääntyy helposti myös suuntaan: eihän alakouluissa edes saa pyöräillä kouluun, eivät ainaakaan eka- tai tokaluokkalaiset. Niinpä.

Lapsella on oikeus pyöräillä -hankkeessa on lähdetty rakentamaan yhteis-

työverkostoja kunnissa – tarkoituksena on kunnan päätöksenteosta vastaavien toimijoiden kokoaminen saman pöydän ääreen lasten pyöräilyn edistämisen mahdollisuuksia ja rajoja pohtimaan. Tämän lisäksi on käyty pyöräilemässä lasten kanssa päiväkodeissa ja kouluissa.

*”Tässä kohtaa me pysähdyttiin syömään eväitä ja kiipeilemään näissä puissa”*

Lasten pyöräily on ennen muuta iloista ja leikinomaista tasapainoilua, kiihdytelyä ja retkeilyä. Aikuisen näkökulmasta liikunta lisääntyy, mutta lapselle tärkeintä on omien taitojen esittely ja taitojen karttumiseen liittyvä riemu. Hankkeessa lasten pyöräilyn edistämisen lähtökohdaksi on lapsen ilo ja riemu, joiden toivotaan tarttuvan myös aikuisiin. Näin on jo käynytkin. Viime vuoden kuluessa toteutimme useassa päiväkodissa 4-7 -vuotiaille lapsille parituntisen harjoittelun ajotaitoradalla. Lapset oppivat monenlaisia asioita, kukin taitojensa mukaan. Joltain irrotettiin tarpeettomiksi muutuneet apupyörät, joku oppi ajamaan kaa-hailun sijaan hiljaa, joku taas oppi kiihdyttämään vauhtia ja tekemään oikean hätäjarrutuksen. Ajotaitoharjoittelun jälkeen lapset eivät olisi malttaneet lopettaa pyöräilyä, vaikka keskittyminen alkoi selvästi herpaantua nälän ja päivälevon painaessa päälle. Jälkeenpäin olemme kuulleet, että lasten pyynnöstä päiväkodeissa on tehty pyöräretkiä lähialueille ja että perheet ovat alkaneet pyöräillä päiväkotimatkinsa. Kun lapsilta kysytään, parasta on ”kun ne matkat menee nopeammin”. Retkillä puolestaan ”on kiva yrittää ajaa

letkassa ja kiipeillä puissa ja syödä eväitä”. Muistutammekin aikuisia siitä, että retkiaikataulu kannattaa suunnitella sopivan väljäksi, sillä pyöräilyn jännitystä ja tiukkaa keskittymistä on hyvä purkaa juosten ja kiipeillen.

### **Rajoitusten kumoaminen**

Myös koululaiset nauttivat pyöräilystä. Suomalaisissa kouluissa oppilaiden pyöräilyä on kuitenkin vielä aivan liian paljon rajoitettu: monissa kouluissa elää sinnikkäästi sukupolvesta toiseen vaikuttanut 1.-2.-luokkalaisten pyöräilykielto, josta on hankkeen aikana keskusteltu rehtoreiden ja opettajien kanssa. Ilolla voimmekin todeta, että usealla paikkakunnalla monissa kouluissa ikään perustuvat rajoitukset on keskustelujen jälkeen kumottu. Näin kymmenet ja tulevaisuu-



*Pyöränhuoltopäivä Vironniemen päiväkodissa.*



## Suomalaisessa pyöräilykulttuurissa on monessa kohdin lasten pyöräilymentävä aukko.

deessa sadat ja tuhannet lapset saavat mahdollisuuden pyöräillä koulumatkansa! Ajotaitoharjoittelun ja liikenteessä liikkumisen taitojen tukena kouluissa on hyödynnetty vastikään uudistettua Koululaisten pyöräilymerkkiä.

Koulunsa aloittavien vanhemmille on viety viestiä pyöräilevistä ja kävelevistä koulubusseista: vanhempien yhteistyöllä lapset pääsevät harjoittelemaan turvallisia reittejä ja tarpeellisia liikennesääntöjä, jotka tulevat tutuiksi vain niitä toistuvasti kulkemalla. Kouluista on kuulunut positiivista palautetta: lapset ovat pyöräilyn jälkeen paremmin hereillä kuin auton takapenkillä nuokutun koulumatkan jälkeen ja autoliikenne on ainakin joidenkin koulujen läheisyydessä vähentynyt.

Koulupäivän liikunnallistaminen on ajankohtainen aihe sekä vaalivuoden että koulujen opetussuunnitelman perusteita muuttavan OPS 2016:n myötä. Olemme kuntavierailuilla keskustelleet pyöräilystä osana koulupäivää. Opettajien kertoman mukaan pyörillä on kuljettu esimerkiksi urheilukentille tai -halleille ja museoihin tai vaikkapa lähimaastoon biologian, maantiedon, kuvataiteen tai matematiikan tunnilla. Teknisen työn tunnilla on opeteltu pyöränhuollon perustaitoja. Vain mielikuvitus on rajana. Joissain kouluissa raja on tullut vastaan myös asianmukaisen pyöräpysäköinnin järjestämisessä, mutta onneksi tällaiset käytännön seikat ovat useimmiten neuvottelukysymyksiä. Hankkeessa kannustammekin koulujen oppilaskuntia ottamaan esille pyöräilyn edistämiseen liittyviä kysymyksiä, joista koulujen liikenneympäristöjen kartoittaminen ja pyöräpysäköinnin järjestäminen ovat usein asialistalla ensimmäisinä. Koulujen sisäiset neuvottelut opettavat myös hyödyllisiä kokoustaitoja opilaalle.

### Tahdon asia

Kuntayhteistyö on aloitettu pyöreän pöydän keskusteluilla kunnissa, joissa pyöräilyn edistämisen asiat ovat tavalla tai toisella olleet ajankohtaisia. Tavallisimmin pyöräilyn edistäminen on yhdistynyt kunnan uuteen hyvinvointiohjelmaan tai vastaavaan. Kuntatasolla tärkeintä pyöräilyn edistämässä on tahtotila: olemme kantapään kautta oppineet sen, että lasten pyöräilyä voi edistää vain silloin, kun yhteistyötahot ylipäättään suhtautuvat pyöräilyyn myönteisesti. Yhteinen sävel on yleensä löytynyt viimeistään silloin, kun on alettu puhua lasten liikunnan edistämisestä, jossa koulumatkojen kulkeminen omin voimin on olennaisessa roolissa. Tästä näkökulmasta kävely on aivan yhtä tärkeää kuin pyöräily ja molemmat peittoavat auton kyydissä istumisen mennessä tullen.

Hankkeessa on käyty erittäin hyviä keskusteluja kuntien varhaiskasvatusta, perusopetusta, nuorisotyötä, liikennesuunnittelua ja ylintä päätöksentekoa edustavien henkilöiden kanssa. Lukuisat keskustelut ovat muistuttaneet yhteistyön merkityksestä: ilman hallintokuntien rajat ylittävää yhteistyötä ja yhteistä tahtotilaa hyvätkään suunnitelmat eivät etene käytännöiksi. Toisaalta on hyvä muistaa, että jo keskustelunavaus saattaa viedä asioita yllättävän ripeästi eteenpäin. Pyöreän pöydän keskustelut ovat joissain kunnissa laajentuneet seminaareiksi, joissa on laaja-alaisesti yhdistetty kuntatoimijoiden ja pyöräilyn edistäjien asiantuntemus. Aivan parasta olisi saada myös lasten ääni mukaan tällaisiin seminaareihin!



*Päiväkoti Peikonpesän lapsia lähdössä pyöräretkelle.*

### Tehdään pyöräily mahdolliseksi

Ensimmäisen vuoden perusteella pyöräilyn edistäminen on nossesta myös suurimpien kaupunkien ulkopuolella. Pyöräilyn edistäminen päiväkodeissa ja kouluissa on osoittautunut yksityiskohtaiseksi räätälöinniksi: kunkin päiväkodin ja koulun liikenneympäristö on omanlainen ja sen sopivuus lasten pyöräilylle täytyy punnita tapauskohtaisesti. Lapsen oikeus pyöräillä tarkoittaa sitä, että aikuiset tekevät lapsen pyöräilyn mahdolliseksi. Lasten pyöräilyn edistäminen edellyttää turvallista liikenneympäristöä ja aikuisten apua. Hankkeessa rohkaisemme lasten kanssa eläviä ja työskenteleviä aikuisia lähtemään lasten kanssa liikenteeseen: toistuva pyöräily lisää valmiuksia. Pyöräilyn lisääntyminen tekee pyöräilystä turvallisempaa. Hankkeella on vielä tämän vuoden paras pyöräilykausi edessä. Ota yhteyttä, jos kiinnostuit lasten pyöräilyn edistämisestä: kokoamme edelleen yhteistyöverkostoja ja keräämme hyviä käytäntöjä kouluista, päiväkodeista ja kunnista.

Lasten pyöräilyn edistämisen malleja voi löytää esimerkiksi Ruotsista ja Tanskasta, joissa valtio ja kunnat ovat panostaneet sekä rakenteiden että hyvien käytäntöjen luomiseen terveyden, ympäristön ja liikenneturvallisuuden nimissä jo huomattavan pitkään. Lähdemme kuitenkin siitä, että koskaan ei ole liian myöhäistä aloittaa hyvän asian edistämistä. Kunta-, koulu- ja päiväkotiyhteistyön saralla on vielä paljon tehtävää. 🌱

*Kirjoittaja Sanna Ojajärvi on Pyöräilykuntien verkoston projektipäällikkö.*

Teksti, kuva ja piirros: Markku Lahtinen

# Jeff Speck ja kävelykelpoinen kaupunki

*Kukapa nyt kaupunkisuunnittelijaa uskoisi, mutta kun lääkäreillä, taloustieteilijöillä ja ympäristönsuojelijoilla on sama viesti, asia saattaa mennä perille.*

**K**aupunki, jossa on helppo liikkua jalan, on terveellinen, ympäristöystävällinen ja kaupallisesti hyvin toimiva.

YTK ja Lahden kaupunki olivat kutsuneet maineikkaan amerikkalaisen kaupunkisuunnittelijan Jeff Speckin pitämään tähtiluentoja Lahden keskustaan, joka tuntuu pursuavan kivijalkaliikkeitä ja kulttuurilaitoksia. Lahti on viime aikoina ollutkin tärkeimpiä kaupunkisuunnittelumenetelmien kehittäjiä, ja se on saanut ansaitsemansa huomion myös pyöräilyn tukemisesta.

## Hyvä kaupunki on tasapainoinen

Amerikkalaiset käyttävät kotitalouksiensa menoista jopa 40 prosenttia liikkumiseen, merkittävästi enemmän kuin Euroopassa. Ilman autoa on vaikea tulla

toimeen muualla kuin Portlandissa, jonka yhdyskuntarakenteen hajauttamista ehkäisevästä ”urban growth boundary” suomalaisetkin ovat koettaneet etsiä oppia. Portland onkin kahviloiden mekka, jossa rahaa liikkuu myös kulttuurissa ja kiinteistöissä. Ja portlandilaiset pyöräilevät 15 kertaa niin paljon kuin amerikkalaiset keskimäärin.

Funkiksen luomalle kaupunkitoimintojen erottamiselle ei Speckin mielestä ole enää perusteita, kun teollisuus ei syökse savua ja nokea ilmaan paitsi ehkä Kiinassa. Työpaikat ja kaupungit voidaan integroida jälleen kaupunkirakenteeseen niin kuin ennen teollistumiskauttakin. Asutuksen ja palvelujen tasapaino onkin toimivan kaupunkirakenteen tärkein ominaisuus. Tasapainoinen rakenne ei edellytä jatkuvaa liikkumista. Hyvässä kaupungissa kaikki on saavutettavissa

sa viiden minuutin kävelymatkan päässä.

Yhdysvalloissa paikoitus on tuottoisimpia maankäyttömuotoja. Houstonia on käytetty tyypiesimerkkinä kaupungista, joissa kadut erottavat paikoituskortteleita, ja vain pieni osa kortteleista on rakennettuja. Speckin mielestä tontti-kohtaiset pysäköintivaatimukset estävät kävelykelpoisen kaupungin kehityksen. Keskitetyt paikoitusratkaisut puolestaan tukevat kävelyä. Samaa ajatusta on Euroopassa toittanut Hermann Knopflacher, jonka mukaan peli on menetetty, jos autopaiikka on lähempänä kuin lähin pysäkki.

Yhdysvalloissa on kokeiltu myös grynderivastuullista paikoitusta. Autottomat talot ovat menestyneet hyvin.

## Ratkaisuja löytyy

Korttelin koko on tärkeimpiä kävelykelpoisuuteen vaikuttavia fyysisiä tekijöitä. Portland on onnistunut tässäkin. Sen 60 metrin pituinen kortteli toimii kaksikaistaisilla kaduilla, kun taas Salt Lake Cityn 200-metrinen suurkortteli on edellyttänyt kuusikaistaisia katuja, jotka muodostavat vaikeasti ylitettävän esteen kävelijöille.

Knopflacherin vanha teesi siitä, että liikennemuutokset eivät vähenny röörejä avaamalla on todettu myös Yhdysvalloissa. Moottoritiekaupungit eivät ole menestyneet. Liikennesuunnittelussa on viime aikoina tehty myös toisenlaisia, kävelyä ja pyöräilyä helpottavia ratkaisuja. Kaistoja vähentämällä, neljästä kahteen tai kuudesta neljään, ja palaamalla yksisuuntaisuudesta kaksisuuntaisuuteen on saatu raivatuksi tilaa pyöräilykaistoil-



Jeff Speck luennoi Lahdessa.

## Kaupunkia ei saa päästää liikennesuunnittelijoiden, hulevesisuunnittelijoiden, kaupan konsulttien eikä arkkitehtien temmellyskentäksi.

le ja kadunvarsipaikoitukselle, jonka kannattajaksi Speck tunnustautuu. Kadunvarsipaikointi on tärkeää ei vain liikkeille, vaan kadulle, jonka jalkakäytävät rauhoittuvat suojaavan autorivin vuoksi. Nämä kaikki toimet ovat suosineet kävelyä ja kadulla viihtymistä, minkä seurauksena kauppojen liikevaihto on lisääntynyt jopa kaksinkertaiseksi ja vieläpä onnettomuudet ja rikollisuuskin ovat vähentyneet.

Muita näppäriä konsteja ovat kujannepuut, pyöräkaistat ja keskiviivamerkinistä luopuminen, jotka kaikki lisäävät liikenneturvallisuutta. Pyöräilyn määrä ei Speckin havaintojen mukaan missään korreloi ilmastoon ja sähkään, vaan infran laatuun ja määrään.

Jokaista onnistunutta kaupunkikehityshanketta kohti on aina kolme epäonnistunutta. Pitää siis tehdä monin verroin töitä, jotta onnistumisia saa aikaan. Speck korosti sitä, että generalisti on aina parempi kuin spesialisti. Kaupunkia ei saa päästää liikennesuunnittelijoiden, hulevesisuunnittelijoiden, kaupan konsulttien eikä arkkitehtien temmellyskentäksi. Kaupungin suunnittelu kuuluu kaupunkisuunnittelijoille.

Toivottavasti Suomeenkin saadaan kaupunkisuunnittelun koulutushaara. ☘

*Kirjoittaja Markku Lahtinen on Kangasalan kunnan kaavoitusarkkitehti ja Pyöräilykuntien verkoston puheenjohtaja.*



## Pyöräilystrategiat Euroopassa

Yhä useammat Euroopan maat ovat laatineet kansallisia strategioita pyöräilyn lisäämiseksi. Suurin osa strategioista ja toimitasuunnitelmista asettavat selkeitä toimia ja täsmällisiä tavoitteita pyöräilyn edistämiseksi.

Eurooppalainen pyöräilyn kattojärjestö ECF on kerännyt tietoa eri Euroopan maiden pyöräilystrategioista ja pyöräilyn tunnusluvuista. Tietoa löytyy nykyisistä pyöräilyosuuksista ja tavoitteista, vuosittaisesta pyöräilybudjetista sekä investoinneista.

Tietoja kerättiin 28 EU-maasta sekä Norjasta ja Sveitsistä. Puolet EU-maista (14 maata) on laatinut pyöräilyn edistämishelman ja asettanut pyöräilyn kasvulle tavoitteita. Investointien osuudet asukasta kohden vaihtelivat. Valtion oman rahoituksen

suuruus asukasta kohden vaihteli Tanskan 4,8 € ja Ranskan 0,15 € välillä. Suurin osa maista rahoittaa toimintaansa myös muiden kansallisten tahojen avulla. Näissä summat asukasta kohden vaihtelivat Tanskan 12 € ja Tšekin 1,6 € välillä. Suomen rahoitusosuuksista ei ollut saatu tietoja.

Eri maiden tavoitteet olivat vuoden 2009 Brysselin julistuksen mukaisia. Kunnianhimoisimpia tavoitteita olivat Tšekin 10 prosentin lisäys vuoteen 2020 mennessä ja 25 prosentin vuoteen 2025 mennessä. Vuonna 2013 pyöräilyn osuus oli 7 prosenttia. Suomenkin tavoite eli 20 prosentin lisäys vuoteen 2020 mennessä (vertailuvuosi 2005) on kunnianhimoinen (vuonna 2011 pyöräilyn kulkutapaosuus oli 8 %).

