

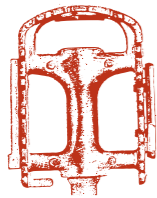
Pöytäkirja

*Laatu olosuhteisiin –
Pyöräilyn superväylät nousussa*

*Aloite: kaupunkien nopeusrajoitukset
30 kilometriin tunnissa koko EU:ssa*

*Pyöräilevä treenibussi
aloitti Tampereella*

Nopeudet alas



Asuinalueet ja kaupunkien keskustat tulisi rauhoittaa moottoriajoneuvoilta enintään 30 kilometriin, mieluiten 20 kilometriin tunnissa. Ranskassa on tietyillä kaupunkialueilla käytössä 10 km/h nopeusrajoitus, joka perustuu hevosen käyntinopeuteen.

Moottoriliikenteen rauhoittamisella on paljon voitettavaa, mutta vähän hävittävä. Nopeusrajoitusten alentaminen on tehokas keino edistää viisaampaa liikkumista ja kaikille viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. Voittajia ovat kokemusten mukaan ensisijaisesti houkuttelevuuttaan lisäävät kävely, pyöräily ja joukkoliikenne, mutta myös autoliikenne, kun väylien sujuvuus paranee. Liikennekuolemien ja -onnettomuuksien määrä vähenee, samoin kaikkia kansalaisia piinaava liikenteen melu.

Tavoite nopeusrajoitusten alentamisesta ei ole uutta eurooppalaisessa liikennepolitiikassa. Tieliikennettä koskevan Wienin yleis-sopimuksen aikaan vuonna 1968 nopeusrajoituksen rima kaupunkialueilla oli asetettu 50 kilometriin tunnissa. Jo 70-luvulle tultaessa monet kampanjat, aloitteet ja suunnitelmat tavoittelivat 30 km/h nopeusrajoituksia erityisesti Hollannissa, Saksassa ja Sveitsissä.

Suomikaan ei ole nopeusrajoitusten alentamisessa varsinainen perässäkulkija. Monissa kaupungeissamme on keskustojen nopeusrajoituksia laskettu jopa 20 ki-

Matti Hirvonen
Päätoimittaja

Polkupyöräilykuntien verkosto ry

Päätoimittaja
Matti Hirvonen
040 419 4555
matti.hirvonen@poljin.fi

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

Ulkoasu ja taitto:
Risto-Jussi Isopahkala

lometriin tunnissa (esim. Rauma, Kokkola, Lappeenranta) ja saatu aikaiseksi kävelyä ja pyöräilyä suosivaa viihtyistä kaupunkitilaa. Helsingissä on koko kaupungin alueella nopeusrajoituksia alennettu systemaattisesti 70-luvulta lähtien ja monin paikoin päästy jo 30 kilometriin tunnissa. Vielä kunnianhimoisempaa otetta ja rohkeampia avauksia kuitenkin tarvitaan. Esimerkiksi laajat kävelypainotteiset keskustat ja pyöräilyn kannalta turvallisen sekaliikenteen mahdollistavat ratkaisut loistavat vielä poissaolollaan.

Paikallista poliittista tahtoakin tuntuu olevan. Esimerkiksi Seinäjoella syyskuussa järjestetyssä Pyöräilykaupunki-seminaarissa kysyttiin, että pitäisikö keskustan nopeusrajoitus muuttua 30 kilometriin tunnissa. Kaikkien seitsemän valtuustopuolueen edustajat kannattivat esitystä.

Nopeusrajoitusten alentamiseen voi tulla lähitulevaisuudessa apua vireillä olevasta Euroopan kansalaisaloitteesta, joka esitellään tarkemmin tämän lehden sivulla 10. Viimeinen sana nopeusrajoitusten asettamisessa säilyisi paikallisilla viranomaisilla, mutta 30 kilometriä tunnissa olisi kaupunkialueilla standardi, josta poikkeaminen vaatisi erityisiä perusteluja.

Toki pelkkä liikennemerkin vaihtaminen ei pelkästään riitä, vaan tarvitaan myös laadukkaampaa liikennenympäristöä ja katutilaa, joka itsessään ohjaa alhaisiin nopeuksiin. Kävelyn ja pyöräilyn merkittävä lisääminen ei ole mahdollista, jos näihin kulkumuotoihin liittyvä turvallisuudentunne on alhainen.



Voiko pyöräilyä markkinoida – are we worth it?

teksti: Mari Päätaalo

Olen onnellisesti koudussa! Lempi tv-ohjelmani Good Wife on lakisalidraama ja maanantai-iltojeni kohokohta. Suljen oven, istun sohvalle ja varaan hyvää juotavaa ja syötävää. Seuraavan tunnin rentoudun. Mainostajat aistivat mielentilaani: terveyttä ja turvallisuutta, toimivaa arkea ja pientä luksusta arvostava naisen rentoutuu. Minulle kaupataan laadukasta kosmetiikkaa, särkylääkkeitä, vaippoja ja jogurtia. Because we're are worth it!

Pyöräilyn lisääminen on kansallinen tavoite, joten on selvää, että pyöräilyä täytyy myös edistää markkinoinnin keinoin. Pitäisikö pyöräilyn markkinoinnissa ottaa oppia muiden tuotteiden tai palveluiden markkinoinnista. Terveellistä jogurtia myydään toki niin sanottujen faktatietojen perusteella, mutta niiden lisäksi minulle myydään tarinaa: hetkiä ystävien kanssa, onnellista parisuhdetta ja kallisarvoisia hetkiä lastemme kanssa.

Ole ensimmäisenä jonossa

Britanniassa tehdään Chelsea Kensingtonin alueella Lontoossa Bike Minded -kampanjaa. Kohderyhmäksi on otettu 25-40 vuotiaat miehet, joiden houkuttelu pyöräilyyn katsottiin olevan yksinkertaisesti kaikkein helpointa. Markkinointi haluttiin aloittaa todennäköisimmästä asiakasryhmästä.

Kampanjan keskiön muodostaa Bike Minded nettisivusto. Sivustolta löytyy paljon sellaista, jonka kuvitellaan nuoria, työssäkäyviä ja koulutettuja miehiä kiinnostavan. Pelit, laitteet, kilpailut ja urheilu.

Pelata voi polkupyöräpooloa, joka on sivuston mukaan energistä, haastavaa ja kohteliaan aggressiivista. Laitteet ovat tietenkin polkupyöriä – niiden ominaisuuksia voi aina vertailla ja pohtia



(kuva on mainoskuva Olivian -lehestä.)

mikä sopisi parhaiten. Kilpailla voi tekeillä parhaan pyöräilyaiheisen lyhytelokuvan. Urheilla voi pelata ajankohtaisinta urheilulajia: polkupyöräpooloa. Polkupyöräpoolo on haastavaa, energistä ja kohteliaan aggressiivista. Kuten kohderyhmänsä.

Sivustolta löytyy ainakin sata syytä pyöräillä: vedotaan vastuuseen ympäristöstä, kalorien kulutukseen ja aivojen hapentarpeeseen. Polkupyörä lähtee ensimmäisenä liikennevaloista jättäen autot kauaksi taakseen. Tämähän ihan litisee testosteronia. Syy yksi: Ole ensimmäinen jonossa.

Naisenergiaa pyörillä

USA:ssa, Washingtonin osavaltiossa markkinoidaan pyöräilyä liikennemuotona erityisesti henkilöille, jotka eivät pyöräile – naisille. Kun pyöräilet, voit shoppailla ja samalla hoitaa kuntoasi. Kun pyöräilet, välität lapsistasi ja heidän turvallisuudestaan. Kun pyöräilet, näytät hyvältä, sillä yksi kampanjan peruslau-

seista on: Pyöräsi pukee sinua.

Polkupyörä on siis asuste, kuten käsilaukku. Sillä on tietty käytännön merkitys, mutta tärkeintä on, että se sopii persoonaasi: olet sitten Rock, Chic tai Cool.

Valistu ja vapaudu?

Näistä kansainvälisissä esimerkeissä puuttuvat täysin varoitukset lukuisista pyöräilijöitä alati liikenteessä väijyvistä vaaroista. Markkinoija luottaa, että pyöräilijä tietää ne muutenkin. Pyöräilijää ei kokoajan muistuteta käyttämään ajovälineitä, heijastinta, kypärää, kerrospukeutumista ja suuntamerkkiä. Tai kasvate-ta vanhempia vahtimaan, opastamaan, kouluttamaan ja valvomaan lapsiaan.

Markkinointikampanjoissa pyöräily tuo elämään iloa, vapautta, terveyttä, hauskuutta ja kisailua.

Pitäisikö Suomessakin markkinoida eikä vain valistaa?

www.bikeminded.org
www.everybodybike.org

Sisällysluettelo:

Pyöräilyuutiset	4 - 5
Laatua olosuhteisiin - pyöräilyn supervälät nousussa	6 - 7
Seinäjoella hyvä noste pyöräilyn edistämässä	8 - 9
Kaupunkialueiden nopeusrajoitukset 30 kilometriin tunnissa koko EU-alueella	10
Pyöräilevä treenibussi aloitti Tampereella	11

Poljin 5/2012

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

Lehden 5/2012 kannen kuva: Neljäs linja, lokakuussa 2012
Kuvaaja: Risto-Jussi Isopahkala

Kuudestoista vuosikerta.
ISSN 1796-6388

Painos: 950 kpl

Painopaikka: Askonpaino Oy, Helsinki

Toimituksen osoite ja osoitteenmuutokset:
info@poljin.fi

Pyöräilykuntien verkosto ry
Toinen linja 14
00530 Helsinki

Yhteistyössä:

Liikenne- ja viestintäministeriö
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Suomen Kuntaliitto

Poljin 6/2012 ilmestyy marraskuussa viikolla 46.
Lehteen tarkoitettujen aineistojen on oltava toimituksessa keskiviikkona 31.10.2012 mennessä.

Pyöräilyuutisia

Porkkana pyöräilijöille

Tanskalainen pyöräilyn edistäjä **Troels Andersen**, Frederician kaupunki sekä EFC ovat aloittaneet innovatiivisen projektin B-Track-B, jossa tavoitteena on lisätä pyöräilyn suosiota. Projekti toteutetaan RFID-laitteen avulla, joka paikallistaa poljetun matkan. Innovaation porkkana on se, että pyöräilijät voivat eri mobiilisovellusten avulla kerätä polkemastaan reitistä pisteitä, joista heidät sitten palkitaan.

RFID-tagin avulla pyöräilijä voi seurata polkemiaan kilometrejä sekä osallistua sosiaaliseen yhteisöön. Sosiaalisen median hyödyntäminen lisää pyöräilijöiden yhteisöllisyyttä sekä tavoittaa helposti lisää potentiaalisia pyöräilijöitä.

Tagin hinta on 0,5€/ pyörä ja se on tarkoitettu nimenomaan niiden kaupunkien käyttöön, jossa ei ole ennestään vahvaa pyöräilykulttuuria. Projektin tausta-ajatuksena on, että jos pyöräilystä palkitaan, niin se rohkaisee muitakin tarttumaan pyörään esimerkiksi auton sijasta. Näin kaupungista kehitty ympäristöystävällinen, kestävä ja terveellinen.

“jos pyöräilystä palkitaan, niin se rohkaisee muitakin tarttumaan pyörään”

B-Track-B ei ole ensimmäinen laatuaan. Vastaavanlaisia on jo kokeiltu Yhdysvalloissa. Tanskalainen Andersen on vakaasti sitä mieltä, että sovellukset eivät pelkästään tule yleistyään vaan niiden avulla saadaan myös todellista muutosta aikaan.

Lähde: www.ecf.com, uutinen 28.8.2012

Hämeenlinnaan ensimmäiset kaupunkipyörät

Hämeenlinnan kaupunki on hankkinut viisi polkupyörää henkilöstön ja kunta-laisten käyttöön pyöräilykauden aikana. Talvella pyöriä ei lainata.

Kaupunkipyörän voi lainata vain yhdeksi päiväksi kerrallaan ilman ennakko-varausta, 20 euron panttia vastaan.

Kööpenhaminan Bike Tube

Tällä hetkellä noin 8 500 pyöräilijää päivittäin joko kantaa pyöränsä portaita pitkin tai kiertävät päästäkseen Fisketorvetin ostoskeskukseen. Vuonna 2013 olosuhteet ovat kuitenkin toisenlaiset. Pyöräilijöille avataan 235 metriä pitkä ramppi, joka kulkee noin 5m- 6m korkeudella jalkakäytävästä. Kööpenhaminan kaupunki on sijoittanut hankkeeseen noin 4,3 miljoonaa euroa.

Lähde: Tanskan ulkoministeriön ”Denmark in Canada” -verkkosivut, uutinen 18.4.2012



Vuonna 2013 valmistuva ”Bike Tube”



(kuva: Hämeenlinnan kaupunki/ viestintä)



(kuva: Pekka Tahkola)

Kansainvälinen talvipyöräilykongressi Oulussa 13-14.2.2013

Oulun kaupunki on Suomen rajojen sisäpuolella tunnettu pyöräilykaupunki. Nyt se haluaa olla sitä entistä enemmän myös maailmanlaajuisesti, erityisesti talvipyöräilyn osalta. Pohjoisessa pyörät eivät nimittäin jämhähdä paikoilleen talvella. Oulussa talvipyöräilyn määrä matkasuoritteesta huitelee talven kylmimpinä kuukausinakin noin 10 – 12 % tienolla. Se on lukema, johon monet kaupungit eivät pääse edes kesähelteillä. Oulussa talvipyöräily on normaali

juttu. Kyse on ennen kaikkea kulttuurista, jonka muodostumiselle erinomainen pyöräilyväylien verkosto, hyvä talvikunnossapidon taso sekä pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen kehittämissuunnitelma antaneet loistavat mahdollisuudet. Oulussa talvella pyöräilevät mummotkin.

Oulun talvipyöräilyn ihmettä on käyty esittelemässä ympäri maailmaa eri kongresseissa. Esimerkiksi Velo-City -konferensseissa Pariisissa 2003, Kööpenhaminassa 2010 ja Vancouverissa

2012 talvipyöräilyä koskevat esitykset herättivät kuulijakunnassa suurta kiinnostusta. Ja miksipä ei? Löytyyhän pohjoiselta pallonpuoliskolta tuhansittain suuria ja keskisuuria kaupunkeja, joissa talviset olosuhteet ovat tuttu ilmiö ja asettavat omat haasteensa ympärivuotisen pyöräilyn kehittämiseksi.

Esitykset Velo-City -konferensseissa ovat poikineet Oulun kaupungin edustajille lukuisia esitelmöintipyyntöjä eri puolilta maailmaa. Niinpä Oulussa ryhdyttiin miettimään talvipyöräilyn aihealueen ympärille omaa tapahtumaa osana Oulun kaupungin kehittämishanketta ”Oulu –maailman paras talvipyöräilykaupunki”. Ensimmäisen kerran talvipyöräilykongressi järjestetään helmikuussa 2013. Kongressi on kaksipäiväinen. Parhailaan on menossa esitelmäehdotusten hakeminen ja myös ilmoittautuminen on avattu kongressin sivulla www.ibikeoulu.com. Kongressin tavoitteena on jakaa kokemuksia ja hyviä käytäntöjä eri puolilta maailmaa ympärivuotisen pyöräilyn kehittämiseksi.



(kuva: Pekka Tahkola)



Laatua olosuhteisiin – pyöräilyn superväylät nousussa

Pyöräily on todellinen kulkutapavaihtoehto silloin, kun pyöräilyverkko on laadukas ja toimiva.

teksti: Mette Granberg

Useissa Euroopan maissa on suunniteltu ja toteutettu korkeatasoisia pyöräväyliä, joita kutsutaan maasta riippuen pyöräilyn moottoriteiksi, pikaväyliksi tai laatukäytäviksi. Suomessakin pyöräilyn laatukäytävät tekevät tuloaan.

Hollannissa osataan

Pyöräilyn uranuurtajamaassa Hollannissa pyöräily-ympäristö on kokonaisuudessaan laadukasta, mutta pyöräilyn pikareiteille (fietsssnelwegen) on määritelty erilliset korkeat laatustandardit. Pyöräilyn pikareittien tavoitteena on kannustaa yhä useampia työmatkaisia pyörän selkään aiempaa kauempaa. Pyöräilyn pikareitit eivät kiertele ja niiden viivytykset on minimoitu liikennevaloissakin. Punaiseksi päälylystetyn pyöräilyn pikareitin on oltava vähintään neljä metriä leveä ja reitin kaltevuus saa olla enintään kolme prosenttia. Lisäksi reitin on oltava valaistu sekä sisällettävä katettuja levähdyspaikkoja aina kahden kilometrin välein.

Lontooseen tilaa pyöräilylle

Suur-Lontoon alueella pyöräilyn moottoritiet (cycle superhighways) yhdistävät asuinalueita ja työpaikkoja sekä mahdollistavat helpon liittymisen metroon. Sinisten pyöräväylien tarkoituksena on osoittaa, että myös pyöräilijät kuuluvat

katukuvaan ja että autoilijoiden tulee kunnioittaa kahdella pyörällä kulkijoita. Reiteillä on opastusta ja viitoitusta.

Kööpenhaminassa panostetaan superreitteihin – ja politiikkoihin

Yhtenäisyys, suoruus, helppo pääsy ja kattavuus ovat asioita, joihin Kööpenhaminan seudun pyöräilyn superreitit (Cykel Super Stier) perustuvat. Kööpenhaminan seudullakin pyöräilyn superreiteillä pyritään palvelemaan erityisesti työmatkapyöräilyä. Pyöräilyn superreiteistä pidetään joka vuosi paikallispolitiikoille konferenssi, jossa käsitellään mm. ruuhkautumista ja pyöräilyä ratkaisuna tähän. Konferenssin suosio on vaihdellut, mutta viime vuonna tapahtuma oli niin suosittu, että tila oli lähellä loppua kesken.

Suomi mukana

Myös esimerkiksi Saksassa ja Ruotsissa on suunniteltu ja toteutettu laadukkaita pyöräilyn superreittejä ja Suomessakin on havahduttu korkeatasoisten pyöräreittien tarpeeseen. Alkuvuodesta 2012 valmistuneessa kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa toimenpidesuunnitelmassa pyöräilyreittien laatutason parantaminen on tuotu esille tärkeänä edistettävänä asiana.

Pyöräilyn pääverkkoosuunnitelma valmistunut Helsingin seudulle

Helsingin seudulla suunnitelma pääpyöräilyverkoksi ja laatukäytäväksi julkaistiin syyskuussa 2012. Suunnitelma kattaa 14 kuntaa. Pääpyöräilyverkon kokonaispituus on laatukäytävät ja seutureitit sisältäen noin 900 km, josta yhteensä vähän alle 90 km on rakennettavia yhteyksiä. Vaikutusarvion mukaan verkolla on toteutuessaan myönteistä vaikutusta erityisesti pyöräilysuoritteeseen ja pyöräilyn kulkutapaosuuteen työmatkoilla. Suunnitelmassa korostetaan pyöräilyn laatukäytävien toteutusta ratakäytäviin, jotka ovat suoria ja mäettämiä ja sopivat näin erinomaisesti pyöräilyyn. Laatukäytävien toteuttaminen jälkikäteen radan varteen on vaikeaa ja kallista. Olisikin tärkeää, että pyöräilyn laatukäytävät tehtäisiin radan varteen samalla kuin uusia kaupunkiratoja rakennetaan.

Lähteet: European Cycling Federation ECF, What is a bicycle highway? (<http://www.ecf.com/news/the-great-debate-when-is-a-bicycle-superhighway-a-superhighway/>), Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely, HSL:n julkaisu 21/2012, Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012, Lise Borgström Henriksen ja Tine Brandt-Nielsen, Cykel Super Stier, Velo-City workshop 29.6.12 aiheena Cycle Super Highways.



(kuvat: Kalle Vaismaa)



Kuva yllinnä: Toukokuussa 2012 avattiin 17,5 kilometrin pituinen ”cykelsupersti” Kööpenhaminasta Albertslundiin. Väylän numero on C99. Matkan varrella on opaskylttejä, jotka ovat samaa standardia kuin muutkin Tanskan pyöräreittien opasteet.

Kuva vasemmalla: Reitti on suurelta osin olemassa olevaa Kööpenhaminan korkealaatuista väylää. Monin paikoin erotuksena on vain punainen viiva.

Kuva oikealla: Paikoin väylä kulkee sekaliikennekadulla, jolloin sen erottaa vain pienestä cykelsupersti-logosta.

Viereinen sivu, vasemmanpuoleinen kuva: Punainen viiva on pyöräilyn ”superväylän” tunnuksena.

Viereinen sivu, oikeanpuoleinen kuva: Punainen viiva päättyy, kun tullaan sekaliikennekadulle.

Seinäjoella hyvä noste pyöräilyn edistämiseksi

Seinäjoen kaupunki järjesti pyöräilykaupunkiseminaarin syyskuuisena torstai-iltana. Jaaksi-salissa kokoontui noin 60 ihmistä keskustelemaan pyöräilystä ja sen hyödyistä. Tärkeä osa seminaaria oli kuntavaaliehdokaille järjestetty paneelikeskustelu.

teksti: Mari Päätaalo

Seminaari oli osa Seinäjoen aloittamaa pyöräilykaupunkistrategiatyötä, jonka tavoitteena on etsiä keinoja pyöräilyn lisäämiseen Seinäjoella. Seinäjoen kaupungilla on tavoitteena tiivistää kaupungin keskustan rakennetta ja maankäytön tiivistyessä nähdään pyöräily ja sen edistäminen tärkeänä.

Seinäjoki haluaa myös suurena työnantajana edistää työmatkapyöräilyä. ”Kaupunki kannustaa työntekijöitään terveyttä ylläpitävään liikuntaan. Pyöräily on mitä mainiointa arkiliikuntaa. Säännöllisenä se täyttää hyvin terveysliikunnan kriteerit”, sanoo Seinäjoen kehittämisohtaja **Erkki Välimäki**.

Strategiatyö linkittyy luontevasti osaksi valtakunnallista liikkumisen ohjauksen työtä ja projekti saa avustusta Liikennevirastolta.

Seinäjokelaiset ovat aktiivisia pyöräilijöitä

Seinäjokelaiset pyöräilevät aktiivisemmin kuin suomalaiset keskimäärin, sillä 11 prosenttia heidän tekemistään matkoista pyöräillään. Tämä ilmenee valtakunnallisesta henkilöliikennetutkimuksesta vuodelta 2010-11. Kaupungissa on hyvät edellytykset edelleen lisätä pyöräilyä. Kaupunki on tasainen, välimatkat ovat lyhyitä ja kaupungissa on paljon opiskelijoita.

Esimerkkiä Oulusta

Seminaarissa kuultiin Oulun kaupungin kokemuksista pyöräilyn edistämisessä kun teknisen lautakunnan puheenjohtaja **Taina Pitkänen-Koli** kertoi

kotikaupunkinsa pyöräilymyönteisyydestä. Pitkänen-Koli käsitteli pyöräilyä sekä kaupungin päätöksenteon ja oman kokemuksena perusteella. Pitkänen-Koli korosti päättäjien vastuuta kaupunkisuunnittelusta. ”Kaupunkeja ei saa päästää hajaantumaan”. Pitkänen-Koli haastoi päättäjiä.

Oulussa pyöräiteiden talvihoito, kuten auraus ja liukkaudentorjunta, on kansainvälisesti tunnustettua. Pitkänen-Koli korosti kunnossapidon tärkeyttä ja myönsi, että Oulussakaan ei aina mennä ihan taitteen sääntöjen mukaan. ”Vieläkin on käsi kipeä, kun viime talvena kaaduimme pyörällä huonosti auratulla väylällä.”

Pitkänen-Koli pitää tärkeänä, että kaupungissa palvelut ovat saavutettavissa kävellen ja pyörällä. ”Pitkäjänteinen kehitystyö on Oulun pyöräilyn menestystarinan salaisuus”, summasi Taina Pitkänen-Koli.

Pyöräilystä teema kuntavaaleihin?

Tärkeä osa seminaaria oli kuntavaaliehdokaille järjestetty paneelikeskustelu. Kaikista Seinäjoen seitsemästä valtuustopuolueesta oli edustaja. Keskustelun perusteella vaikutti siltä, että pyöräilyn kehittämisellä on Seinäjoen kaupungissa hyvät edellytykset myös päätöksenteossa.

Panelistit toivoivat, että kaupunki toimisi esimerkkityönantajana kannustamalla työntekijöitään työmatkapyöräilyyn esimerkiksi tarjoamalla ilmaisia pyörähuoltoja. Kaupunki voisi kehittää myös liukkaudentorjuntaa ja lisäksi turvallinen pyöräpysäköinti kannustaisi kaikkia kaupunkilaisia pyöräilemään.



Pyöräilyaiheiseen paneeliin osallistui 7 kuntavaaliehdokasta. Pyöräilylle nostettiin monta kertaa vihreä Kyllä-kortti. Paneelin juonsi toimittaja Anssi Orrenmaa. (kuva: Terttu Rönkkö)



Seinäjoella pyöräillään. Kuva Seinäjoen kaupungin uuden kirjaston edestä. (kuva: Terttu Rönkkö)



Kaupunkialueiden nopeusrajoitukset 30 kilometriin tunnissa koko EU-alueella

Kansalaisaloite korostaa kaikille turvallisempien ja meluttomampien katujen tärkeyttä kaupunkiliikenteessä. Ihmisillä on oikeus liikkua ilman pelkoa.

Teksti: Matti Hirvonen

Kansalaisaloite eli "European Citizens' Initiative" kaupunkialueiden nopeusrajoitusten asettamisesta enintään 30 kilometriin tunnissa koko EU:ssa julkistettiin Liikkujan viikolla. Aloitteen tekijät kahdeksasta EU-maasta esittelivät ehdotuksen Euroopan komissiolle sunnuntaina 16. syyskuuta. Suomessa aloitetta on vienyt eteenpäin Pyöräilykuntien verkosto.

Terveellisempi tulevaisuus

Visiona on 30 km/h nopeusrajoitus kaupunkialueella, joskin paikallisella hallinnolla olisi viime kädessä vapaus asettaa oma nopeusrajoitteensa turvallisuus sekä ympäristö huomioiden. Ajonopeuden alentaminen on todettu monissa Euroopan maissa vähentävän liikenteen kuolonuhreja, ilmansaasteita ja hiilidioksidipäästöjä sekä lisäävän väylien sujuvuutta. Lisäksi ympäristöystävälliset kulkumuodot, kuten kävely ja pyöräily, ovat nostaneet suosiotaan.

EU-tasolla nopeusrajoitusten alentaminen nousi viimeksi kunnolla esille kesäkuussa 2011, kun Euroopan liikenneturvallisuusasiakirja 2011-2020 (Koch) valmistui. Raportissa suositellun vahvasti 30 km/h nopeusrajoitusta kaupunkialueilla ja Euroopan parlamentin enemmistö asettui tukemaan tavoitetta. Parlamentin suositus käynnisti eri tahoilla viikkain keskustelun Euroopan laajuisen lainsäädännön aikaansaamiseksi.

Nyt ollaan kansalaisaloitteen osalta edetty siten, että Euroopan komissiolle on velvoite tehdä aloitteeseen liittyvät juridiset selvitykset kahden kuukauden sisällä. Sen jälkeen seuraava askel on aloitetta tukevien allekirjoitusten kerääminen. Miljoona allekirjoitusta tarvitaan vuoden sisällä, jotta Euroopan komissio voi harkita lainsäädäntöprosessin käynnistämistä.

Viisaampia investointeja

Hankkeen perustaja Rod King mainitsee, että Iso-Britanniassa kävely ja



(Kuva: Martti Tulenheimo)

pyöräily ovat lisääntyneet kaikilla niillä alueilla, joilla nopeusrajoituksia on alennettu 30 km/h. "Ihmisten turvallisuuden tunne kasvaa ja matkanteko helpottuu", kertoo King. Tällä on vaikutuksia myös joukkoliikenteen kysyntään sekä suurempiin taloudellisiin investointeihin kävelyn ja pyöräilyn suhteen.

"EU:n alueella liikkuu maasta toiseen satoja tuhansia ihmisiä päivittäin. On erittäin tärkeää, että julkisilla paikoilla vallitsee yhtenäiset turvallisuutta ja viihtyvyyttä edesauttavat säännöt", kertoo hankkeen kansainvälinen koordinaattori Heike Agthe Saksasta. Hänen mielestään tämänkaltaisen yhteistyön on mahdollista saavuttaa vain EU:ssa ja EU:n luonteva rooli on asettaa minimistandardeja, jotka hyödyttävät sen kaikkia kansalaisia.

Suomen lisäksi aloitteessa ovat mukana Itävalta, Belgia, Saksa, Luxemburg, Slovenia, Espanja ja Iso-Britannia. Lisäksi mukana on useita kansallisia sekä eurooppalaisia organisaatioita. Sidossryhmien kirjo on suuri ja eri järjestöjä on edustettuna muun muassa lääkäreiden, onnettomuusuhrien, pyöräilijöiden, ilmastosuojelun sekä luonnonsuojelun

piiristä. "Tällä hetkellä aloite koskettaa ainakin 14 eri maata", kertoo Martti Tulenheimo Euroopan pyöräilyjärjestöstä (European Cyclists' Federation).

Miten voin tukea aloitetta?

Aloitteelle voi osoittaa jo nyt tukensa verkossa osoitteessa www.30kmh.eu. Rekisteröitymisen voi tehdä heti ja osallistujille ilmoitetaan myöhemmin, milloin heidän allekirjoitustaan varsinaisesti tarvitaan. Allekirjoituksia aloitteeseen tarvitaan yhteensä miljoona, joten Suomenkin osalta nimiä pitää kerätä kymmeniä tuhansia.

Lisätietoja:

Matti Hirvonen / Pyöräilykuntien verkosto ry
matti.hirvonen@poljin.fi, puh. 040 419 4555



(kuva: Meri-Kaarina Rahkomaa)

Oletko kiinnostunut kävelevän tai pyöräilevän koulubussin tai treenibussin käynnistämisestä omalla paikkakunnallasi.

Ota yhteyttä!

petteri.nisula@poljin.fi

Pyöräilevä treenibussi aloitti Tampereella

Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit laajeni elokuussa koulumatkoista myös harrastustoimintaan.

teksti: Petteri Nisula

Tampereen Ilveksen jalkapallojuniorit polkivat elokuun puolivälistä alkaen kuukauden ajan harjoituksiinsa treenibussissa. Vehmaisten kaupunginosajoukkueen kokemukset toiminnasta olivat hyviä.

Kimppakyydistä satulaan

Harrastusmatkojen mukaan ottamista ryhdyttiin pohtimaan Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit –hankkeessa jo viime syksynä. Pilotivaiheen kouluissa toteutetussa kyselyssä merkittävimmiksi syiksi olla osallistumatta toimintaan nousivat vanhempien ajan puute sekä ajatus, että lapset voivat tehdä koulumatkan riittävän turvallisesti muutenkin. Iltoihin ja viikonloppuihin ajoittuvat harrastusmatkat ovat usein pidempiä kuin koulumatkat.

Tampereen teknillisen yliopiston ja Destian vuonna 2009 valmistuneen tutkimuksen mukaan harrastusmatkoilla yleisin kulkutapa onkin auton kyydissä matkustaminen ja 30-44-vuotiailla lapsiperheiden vanhemmilla suurin yksittäinen arkivapaa-ajan matkatyyppi ovat kyyditsemismatkat. Harrastusmatkoilla, erityisesti urheiluseuroissa on jo pitkään ollut käytössä vanhempien järjestämiä kimpakyytejä autolla.

Pyöräilevien ja kävelevien koulubussien laajentamista harrastustoimintaan ryhdyttiin toteuttamaan ensin urheiluseurojen kanssa. Urheiluseurat ovat luonteva kumppani, koska hanke on osa Liikkuva koulu –ohjelmaa. Selvä on, että urheiluseurojen kautta ei

tavoiteta liikunnallisesti kaikkein passiivimpia lapsia ja perheitä. Omin voimin tapahtuvalle liikkumiselle harrastuksiin on silti tarvetta myös tässä joukossa. Fyysisen aktiivisuuden tavoite, vähintään kaksi tuntia 7-vuotiaalle, ei toteudu pelkällä ohjatulla harjoittelulla, jota on lapsilla tyypillisesti 2-3 kertaa viikossa tunti kerrallaan.

Yhteistyökumppaneiden etsintää

Nuori Suomi oli kiinnostunut hankkeesta ja se lähetti keväällä viestiä toiminnasta kaikille Sinettiseuroilleen. Projektimme taholta oltiin keväällä ja kesällä yhteyksissä suoraan seuroihin niillä paikkakunnilla, joissa olimme käynnistelemässä koulubussitoimintaa. Periaatteellisen myönteisestä suhtautumisesta huolimatta seuroja oli vaikea saada mukaan. Yhteystietoja seuroista löytyy lähinnä toiminnanjohtajille ja nuorisopäälliköille, jotka ovat kiireisiä seuran urheilun ja valmennustoiminnan koordinoimisessa. Joissakin seuroissa ja lajeissa harjoitusmatkat olivat myös niin pitkiä ja harrastajat asuivat niin hajallaan, ettei treenibussitoimintaa koettu mahdollisena.

Kiinnostava yhteistyömahdollisuus avautui kuitenkin liikkumisen ohjauksen ohjelman kautta, josta Pyöräilevät ja kävelevät koulubussit –hanke saa myös rahoitusta. Ohjelmassa on mukana Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat –hanke, jonka toteuttajana on suunnittelu- ja konsulttitoimisto Sito Tampere oy. Jalkapalloilijoiden harrastusmatkat –hanke toteuttaa monia viisaaseen liikkumiseen liittyviä toimenpiteitä lukuisten Ilveksen

juniorijalkapallojoukkueiden kanssa, mutta treenibussitoimintaan päätettiin aluksi kokeilla Vehmaisten kaupunginosajoukkue G-p 05:n kanssa.

Hyviä kokemuksia

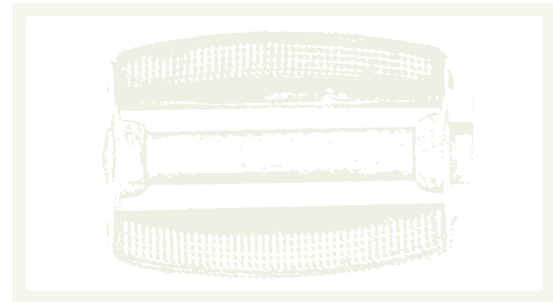
Koulutus- ja reittiensuunnittelulitaisuus pidettiin Vehmaisten joukkueen harjoitusten yhteydessä elokuun alkupuolella. Yhdelle reitille saatiin heti kuljettaja ja toiminta käynnistettiin seuraavalla viikolla. Kuukauden toiminnan aikana kyttiläisiä oli mukaan 6-7, sateisina päivinä vähemmän. Myöhemmin toiminnassa olleelle treenibussille löydettiin toinenkin vetäjä. Lisäksi muita vanhempia tuli jonkin verran mukaan jonon jatkoksi.

Kuljettajana alusta asti toiminut Askon Järvenpäästä innosti treenibussin vetämiseen mahdollisuus saada lapset liikkumaan enemmän ja oppimaan liikennekulttuuria liikenteen seassa. Askon omat kokemukset olivat hyvin myönteisiä ja hänen mukaansa myös treenibussiin osallistuneet pojat ottivat asian omakseen.

Tampereen hyvien kokemusten perusteella yhteistyötä urheiluseurojen ja muiden harrastusjärjestöjen kanssa tehdään edelleen niiden organisaatioiden kautta. Lisäksi kontaktia luodaan suoraan aktiivisiin vanhempiin, jotka jo tälläkin hetkellä vievät lapsia pyörällä harrastuksiin. Harrastustoiminnassa treenibussien toteuttaminen vanhempien aloitteellisuudella on luontevaa. Yksi kanava tiedon levittämiseen ovat pyöräilyblogit ja keskustelufoorumit.

Pyöräilykuntien verkosto ry

- 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 arki liikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, yhteiskunnalle ja ympäristölle.

Verkoston tehtävänä on lisätä pyöräilyn ja muun kestävästi 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.

Pyöräilykuntien verkosto ry
Kuntatalo, Toinen linja 14
00530 Helsinki

VERKOSTOON LIITTYMINEN

Pyöräilykuntien verkoston toimintaan ovat tervetulleita kaikki pyöräilyn edistämiseen kiinnostuneet suomalaiset kunnat ja kaupungit sekä aiheesta kiinnostuneet tai sen parissa työskentelevät muut tahot.

Verkoston vuosimaksu määräytyy kunnan asukasluvun mukaisesti:

- kunnassa alle 7000 asukasta 220 EUR
- kunnassa alle 7001 - 10 000 asukasta 350 EUR
- kunnassa asukkaita 10 001 - 20 000 550 EUR
- kunnassa asukkaita 20 001 - 50 000 950 EUR
- kunnassa asukkaita 50 001 - 100 000 1350 EUR
- kunnassa yli 100 000 asukasta 1900 EUR

Vuosimaksu määräytyy yrityksen tai yhteisön koon mukaan seuraavasti:

- pieni yritys (alle 15 työntekijää) 220 EUR
- keskisuuri yritys (15 - 50 työntekijää) 550 EUR
- suuri yritys (yli 50 työntekijää) 950 EUR
- erittäin suuri yritys (yli 500 työntekijää) neuvotellaan

AKAA

Timo Toivonen 040 335 3378
timo.toivonen@akaa.fi

ESPOO

Eero Rouhiainen (09) 8162 4230
eero.rouhiainen@espool.fi

FORSSA

Jenni Järvinen (03) 4141 602
jenni.jarvinen@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

Helena Luoti (03) 680 1279
helena.luoti@janakkala.fi

JOENSUU

Martti Varis (050) 517 6874
martti.varis@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

KAUHAJOKI

Harri Virtanen (06) 2413 2380
harri.virtanen@kauhajoki.fi

KOKKOLA

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

KOUVOLA

Jyrki Ojanen 020 615 8290
jyrki.ojanen@kouvola.fi

LAHTI

Matti Hoikkanen (03) 8142 428
matti.hoikkanen@lahti.fi

LAPPEENRANTA

Pentti Multaharju 040 573 0363
pentti.multaharju@lappeenranta.fi

LEMPÄÄLÄ

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

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

OULU

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

PARAINEN

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

PIRKKALA

Mikko Keränen (050) 304 6390
mikko.keranen@pirkkala.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

Jyrki Hakkarainen (019) 289 2004
aili.tuppurainen@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

SALO

Ari Vainio (02) 7785 400
ari.vainio@salo.fi

SEINÄJOKI

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

TAMPERE

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

TURKU

Harry Jakkola 050 558 9234
harry.jakkola@turku.fi

TUUSULA

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

UUSIKAUPUNKI

Kari Koski (02) 845 151
kari.koski@uusikaupunki.fi

VAASA

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

VANTAA

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

VÄHÄKYRÖ

Tuula Haapaniemi (06) 475 1242
tuula.haapaniemi@vahakyro.fi

YLÖJÄRVI

Seppo Reiskanen (03) 349 5374
seppo.reiskanen@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

Anna Ruskovaara 040 196 8715
anna.ruskovaara@hsl.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

Okariina Rauta 041 524 7621
okariina.rauta@motiva.fi

NAVICO OY

Timo Perälä (040) 7060415
timo.perala@navico.fi

RAMBOLL FINLAND OY

Kaisa Kauhanen (040) 544 7879
kaisa.kauhanen@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 LUONNONSUOJELULIIITTO RY

Venla Virkamäki, (09) 2280 8268
venla.virkamaki@sll.fi

TAMPEREEN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Sanna Karppinen 040 574 0576
pj@tarakka.fi

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Kalle Vaismaa 040 849 0224
kalle.vaismaa@tut.fi

TRAFIX OY

Leena Gruzdaitis 040 778 6714
leena.gruzdaitis@trafix.fi

TURVATEC OY

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

VECO OY

Unto Vesterinen 040 589 2849
unto.vesterinen@veco.fi

VALPASTIN OY

Mari Päättalo 044 548 4385
mari.paatalo@valpastin.fi

WSP FINLAND OY

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