

Politiikka

**Pyöräily ja
ilmastotavoitteet**

#Pyöräilytalvi

**Autoistumisen kautta
takaisin polkimille**

Kunta ja konsultti

Monet suomalaiset kunnat ovat viime vuosina ilahduttavasti tehneet pyöräilyn edistämishelmia. Poliittisesti hyväksyty edistämishjelma on hyvä ponnahduslauta ja selkänaja pyöräilyn kehittämiseen. Ohjelma on tehokas kuitenkin vasta kun siinä määritellyt toimenpiteet toteutetaan. Muussa tapauksessa ohjelman tekoon laitettut resurssit ovat hukkaan heitettyjä.

Voidaan sanoa, että varsinainen pyöräilyn edistämis työ alkaa toden teolla vasta sitten kun pyöräilyn edistämishjelma on saatu valmiiksi. Toimenpiteiden toteuttaminen ja edistämis työ jalkauttaminen yli hallintorajojen on kovaa ja aikaa vievää työtä, kun koko organisaatio pitää saada sitoutettua ja puhaltamaan yhteiseen hiileen. Miten varmistaa toimenpiteiden eteenpäin vieminen, jos oma aika ei tahdo riittää? Voiko konsultti olla avuksi?

Konsultti pyöräilykoordinaattorina on hyvä toimintamalli silloin kun kunnalla on tarjota konsultille työpari. Kunnan työparin tehtävänä on toimia organisaation sisäisenä agenttina ja tunnistaa prosessit ja toimenpiteet, joihin pyöräilyn edistäminen kannattaa sisällyttää juuri sillä hetkellä. Kunnan työpari myös tuntee organisaation ja osaa ohjata konsultin oikeiden henkilöiden puheille. Konsultti puolestaan voi tuoda mukanaan vankkaa pyöräilyasiantuntemusta, laajan asiantuntijaverkoston, neutraalin toimijan mahdollisiin ristiriitatilanteisiin ja tietenkin sitä kaivattua lisäresurssia eli aikaa. Parhaimmillaan yhteistyö sujuu kun luottamus työparin kesken on molemminpuolinen ja työtä tehdään tiiviissä yhteistyössä.

Kunnan pyöräilyn edistäjäksi profiloitumista kunnan sisällä ja pyöräilyasioissa edustamista ei myöskään kannata ulkoistaa ulkopuoliselle toimijalle. Tämä ei ole kestävää pitkällä tähtäimellä, kun ulkopuolinen resurssi kuitenkin jossain vaiheessa poistuu kuvioista. Toiminta kannattaa alusta asti suunnitella siten, että se jatkuu myöhemmin omin voimin ilman suuria muutoksia.

Parhaaseen tulokseen konsultin ja kunnan yhteistyössä päästään, kun tavoitteena on alusta asti lopputilanne, jossa kunnalle saadaan tarpeeksi resursseja ja osaamista pyöräilyn edistämiseen. Konsultin käyttö lisäresurssina voidaan siis nähdä välivaiheena sille, että maaperä kunnassa omien resurssien kasvattamiseen kypsyy ja kunnalle saadaan pitkällä tähtäyksellä oma pyöräilykoordinaattori. Muutos tapahtuu yleensä hitaasti mutta varmasti – ole siis sitkeä ja rohkea. Uskalla tehdä kaupungistas se paras pyöräilykaupunki!

Riikka Kallio

Pyöräilykuntien verkoston hallituksen jäsen



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



SUOMI PYÖRÄILEE

Poljin 6/2016

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

Kannen kuva:
Martti Tulenheimo

Yhdeksästoista 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
Iso Roobertinkatu 3-5 A 22
00120 Helsinki

Yhteistyössä:
Liikennevirasto
Opetus- ja kulttuuriministeriö

Poljin 7/2016 ilmestyy joulukuussa viikolla 50.
Lehteen tarkoitetun aineiston on oltava toimituksessa 6.12. mennessä.



PYÖRÄILLEN TALVELLA

#PYÖRÄILYTALVI

Pyöräilytalvi inspiroi

Suomalaiset pyöräilyjärjestöt kampanjoivat 7.-13.11.2016 toista kertaa järjestetyllä #Pyöräilytalvi-viikolla pyöräilyn valoisian sanoman puolesta.

Valottomille pyöräilijöille jaettiin ledvaloja ja talviseen valokuvakisaan osallistuttiin yli tuhat kertaa – jotkut jopa Japanista asti. Kampanja kannusti pyörällä muulloin kuin talvella liikkuvia ihmisiä löytämään itsestään ilon ja kenties rohkeudenkin pyöräillä myös silloin, kun on pimeää, liukasta, märkää ja kylmää.

#Pyöräilytalvi-kampanja tuotettiin yhteistyössä muun muassa Liikenneviraston, Pyöräilykuntien verkoston ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:n kanssa. Vuonna 2017 kampanja järjestetään 13.-17.11.2017.

Teksti: Martti Tulenheimo

Kuvat: Pyöräiliitto

Lue lisää Pyöräilytalvesta sivuilta 4-5.

#Pyöräilytalvi-kampanjan tavoitteet pähkinänkuoressa:

- Muutetaan pyöräilyn narratiivia ympärivuotiseksi
- Näytetään, että pyöräily on hauskaa myös talvella
- Inspiroidaan ihmisiä osallistumaan ilon kautta
- Tarjotaan esikuvia, joihin on helppo samastua



Sisällysluettelo:

Talvi tuli – jatketaan polkemista!	4
Autoistumisen kautta takaisin polkimille	6
Pyöräily auttaa saavuttamaan ilmastotavoitteet	10

Teksti ja kuvat: Martti Tulenheimo

Talvi tuli – jatketaan polkemista!

Vastasananut vitivalkea lumi peittää maan. Pakkanen paukkuu ja äänimaiseman täyttää vuodenajan huomioiden yllättävä hiljaisuus. Aamuruuhkan kohina kuuluu taustalla tavallista vaimeampana. Vain tuuli viheltää korviin viiltävästi.

Mittari näyttää vuodenaikaan nähden epätavallisia lukemia: -5 °C. Vuonna 2016 marraskuu on ollut Etelä-Suomessa poikkeuksellisen kylmä. Kolmenkymmenen vuoden keskilämpötila Helsingissä on +1,6 °C. Tasan vuosi sitten samaan aikaan lämpömittari oli viisi astetta pluspuolella.

Kello on 6:51. On tiistaiaamu marraskuun kahdeksantena päivänä. Helsingissä tupruaa lisää lunta ja Ylen aamutv napsahtaa kahvinkeitin seuraksi päälle monessa kodissa. Hyväntuulinen juontaja haastattelee aamun vierasta, helsinkiläisen pyöränvalmistaja Pelagon myymäläpäällikkö Kaisa Pohjapeltoa, millaista on pyörällä ympäri vuoden.

Marraskuussa aihevalinta voi tuntua monesta yllättävältä – mutta hyytäväästä säästä ja lumenpaljoudesta huolimatta kymmenettuhannet suomalaiset kulkevat tavalliseen tapansa töihin pyörällä. Myös talvella. Niin tekee Pohjapeltoakin, joka on saapunut Ylen studiolla pyörällä tavallisissa arkivaatteissaan keskustelemaan pyöräilystä.

Viesti on selkeä. Talvi tuli, mutta pyöräily jatkuu. Kuten elämä muutenkin jatkuu pohjoisessa maassa, jossa talvi on normaali osa vuodenkiertoa. Ei anneta kaamoksen masentaa, vaan pidetään pyörät pyörimässä!

Suomen suurin pyöräilyn talvikampanja

Suomalaiset pyöräilyjärjestöt kampanjoivat 7.–13.11.2016 #Pyöräilytalvi-viikolla pyöräilyn valoisan sanoman puolesta ympäri maata muun muassa jakamalla noin 20 paikkakunnalla valottomille pyöräilijöille 3000 ledvaloa ja tuhansia ”Pyöräilyn talvella” -esitteitä.

Samaan aikaan Pyöräiliitto järjesti toista kertaa talven tulon kunniaksi valokuvakisan sosiaalisessa mediassa. Kisaa vetivät kampanjaviikolla maanantaista perjantaihin Radio Helsingin aamujohdossa toimittajat Johanna Storek ja Emil Johansson.

Osallistujamäärä ylitti kaikki odotukset: kisaan osallistui reilusti yli tuhat hienoa kuvaa, kaukaisimmat Japanista asti. Aktiivisten osallistujien määrä löi kaikki ällikällä. Tai ei aivan – sillä kun Pyöräiliitossa mietittiin tehokkainta keinoa aktivoita ihmisiä pyöräilemään marraskuussa, päädyttiin alun perinkin siihen, että parasta on houkutella ihmiset kertomaan oma tarinansa omin kuvin ja sanoin.

Kaikkein toimivimmaksi kanavavaksi tavoitteen saavuttamiseen arvioitiin perinteisen median ja uuden median yhdistelmä: kampanja pitää saada näkyväksi ja kuuluvaksi samaan aikaan radiossa, somessa ja kaduilla. Televisio tehostaa viestiä entisestään.

Innostavat esimerkit näkyviksi

Kampanjan päätavoite oli tavoittaa jo valmiiksi pyöräileviä, sosiaalisessa mediassa aktiivisia ihmisiä ja houkutella heidät mukaan kampanjan äänitorviksi omilla kasvoillaan ja kuvillaan. Toinen kohderyhmä oli ns. suuri yleisö, jonka tavoittamiseksi käytettiin tavallisten ihmisten jakamia valokuvia ja niiden ympärille rakentuvia arkisia tarinoita.

Viesti kulkee parhaiten innostamalla. Kampanjaan lähti kisan ansiosta mukaan tuhatmäärin tavallisia ihmisiä – ja heidän kauttaan sanoma kulki suusta suuhun eteenpäin. Tapahtumat tavoittivat kymmeniätuhansia ja medioiden välityksellä yli kaksi sataa tuhatta suomalaista.

Ilon kautta

#Pyöräilytalvi tuo ilo edellä esille sitä, että talvi ei ole este pyöräilylle. Kampanja kertoo suomalaisille, että pyöräily onnistuu myös talvella, kun osaa itse löytää pyöräilyä iloa myös silloin, kun on kylmä ja osaa riittävästi varautua talven epämiellyttäviltä tuntuviin puoliin.

Kampanjan keskeinen tavoite on rikkoa mielikuva, että on olemassa myyttinen ”pyöräilykausi”, joka kestää suurin piirtein vapusta syyskuuhun. Kampanjan arkinen tavoite on osoittaa, että vaikka Suomi on pohjoinen ja talvinen maa, niin silti tuhannet suomalaiset pyöräilevät ympäri vuoden joka tapauksessa.

Kun mediassa puhutaan ”pyöräilykaudesta”, käytännössä sillä tarkoitetaan, ettei talvella muka voi pyöräillä. Kampanja haluaa hyvässä hengessä näyttää, että vastoin tätä mielikuvaa talvella voi varsin hyvin pyöräillä.



Tapahtumat tavoittivat
kymmeniätuhansia ja
medioiden välityksellä yli
200 000 suomalaista.



Mielikuvat tehty muutettaviksi

Kampanjan nimi on sanaleikki. Kampanja on kääntänyt puheenparren ”talvipyöräilystä” ympäri pyöräilytalveksi, koska pyöräily on ympärivuotista, eikä talvela pyöräily ole mikään erillinen pyöräilyn ”laji”, vaan osa pyörällä liikkumisesta. Talvi tulee kaikille, ei vain pyörällä kulkeville.

Kun mediassa puhutaan ”talvipyöräilystä”, luodaan mielikuvaa ”talvipyöräilijöistä”, jotka ovat tavallisista ihmisistä poikkeavia sissejä. Kampanjan tavoitteena on kertoa siitä, että pyöräily on oikeasti myös talvella kivaa ja että pyörällä kulkevat ihmiset ovat ihan tavallisia, mukavia, töissä käyviä ja lapsiaan, koiriaan ja kissojaan rakastavia ihmisiä arkivaatteissa – eivätkä esimerkiksi riskejä elämänsä etsiviä extremeurheilijoita hasuissa erityisvarusteissa.

Kampanja alleviivaa, että pyöräily on liikennettä – myös talvella. Pyöräiliikenne on hyvä käsite kuvaamaan sitä ajatusta, jota kampanjalla pyritään tuomaan esille.

Voimaa yhteistyökumppaneilta

#Pyöräilytalvi-kampanjan menestyksen salaisuus on laaja verkosto erilaisia yhteistyökumppaneita. #Pyöräilytalvi on osa Liikenneviraston Kulje viisaasti –liikemisenohjauksen hankekokonaisuutta, ja sitä ovat kahden vuoden aikana tukeneet eri tavoin iso joukko erinomaisia kumppaneita. Yhteistyöverkoston piirissä ovat muun muassa Pyöräiliiton paikallistoimijat ympäri Suomea, Pyöräilykuntien verkosto, Helsingin kaupunki, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä HSL, pyöränvalmistaja Pelago Bi-

cycles, teknologiayritys Reaktor, markkinointitoimisto Måndag, radiokanavat Radio Helsinki ja Bassoradio sekä lukuisat paikalliset kumppanit ympäri maata.

Menestyksellinen kampanja tavoitti laajan yleisön

Kampanja välitti laajalle joukolle ihmisiä uudenlaista kuvaa talvella pyöräilystä. Se keräsi paljon mediahuomiota, loi marraskuussa myönteisen julkisen ilmapiirin pyöräilyn ympärille ja onnistui kokoamaan yli tuhat Instagram-kuvaa viidessä päivässä. Lisäksi kampanja hitsasi Pyöräiliiton paikallistoimijoita pyöräilyn edistäjinä tiiviisti yhteen, nosti valtavien joukko tavallisia suomalaisia roolimalleiksi ja vahvasti Pyöräiliiton kehittämää uudisanaa 'pyöräilytalvi'.

Luonnollisesti tärkeintä talvella pyöräilyssä on, että pyöräiliikenteen väylät ovat kunnossa. Siihen ei mielikuvakampanjalla voida vaikuttaa. Se on kuntien ja ELY-keskusten vastuulla. Tulokset tällä saralla antavat yhä odottaa itseään monin paikoin ympäri Suomea. Pyörä-

väyliä talvikunnossapitooon kuitenkin kannattaa panostaa. Helsingin uuden pyöräilybarometrin mukaan niistä, jotka pyöräilevät kesällä, 19 prosenttia pyöräilee myös talvella. Helsingissä talvella 2015–16 tehdyn kunnossapitopilotin tuloksena 10 kilometrin kokeilureitillä pyöräiliikenteen volyymi kasvoi 20 % edelliseen talveen verrattuna.

Kello lähestyy seitsemän aamu-uutisia. Pohjapelto käy läpi perusasiat ja antaa hyviä vinkkejä talven varalle. Leveämmät renkaat tuovat varmuutta ja nastoja kannattaa käyttää – pakko ei ole. Talvella pyöräilyssä ei ole mitään erityisiä sääntöjä tai kaikille yhdenmukaisia ohjeita. Paitsi yksi: valoja pitää käyttää.

#Pyöräilytalvi-kampanja tuotettiin yhteistyössä muun muassa Liikenneviraston, Pyöräilykuntien verkoston ja Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä HSL:n kanssa. Vuonna 2017 kampanja järjestetään 13.–17.11.2017. 🌿

Kirjoittaja Martti Tulenheimo toimii erityisasiantuntijana Pyöräiliitossa ja on #Pyöräilytalvi-kampanjan tuottaja.



Velo-City Global 2016 -konferenssi Taipeiissa

AUTOISTUMISEN KAUTTA *takaisin polkimille*

Pyöriteollisuuden suurmaa Taiwan haluaa takaisin kadonneen kosketuksensa arkipyöräilyyn. Euroopan oppeja ei kuitenkaan niellä purematta.

Taiwanin pääkaupunki Taipei sai kunnian toimia järjestäjänä, kun VeloCity Global 2016 -konferenssi pidettiin ensimmäistä kertaa Aasiassa helmikuussa 2016. Helmi-kuinen Taipei otti konferenssivieraat vastaan sateisena, mutta melko lämpimänä ainakin Suomen talvesta tulevalle. Paikan päällä kävi ilmi, että minulla oli ainutlaatuinen ilo ja kunnia päästä konferenssiin, sillä olin koko tapahtuman ainoa suomalaisosallistuja. Tehtävä oli samalla erittäin haasteellinen: tiesin, että minulta odotetaan referointia konferenssin annista. Samalla tiesin, että yksi ihminen ei voi millään nähdä tai kuulla kaikkea – niinpä valikoin erittäin laajasta konferenssiohjelmasta esityksiä osin tietoisesti ja tarkoitushakuisesti, osin aivan sattumanvaraisesti.

Kuuntelin tietenkin kaikki yleisluennot, joiden aihepiirit vaihtelivat pyöriteollisuudesta kestävään kehitykseen ja kaupunkisuunnitteluun. Konferenssin läpileikkaavaksi teemaksi ja kuumaksi keskustelunaiheeksi muotoutui Euroopan parhaiden pyöräilykäytäntöjen sovittaminen tai sovittamatta jättäminen aasialaiseen kontekstiin. Puheenvuorot ja niiden herättämät ajatukset tiivistyivät mielessäni ja muistiinpanoissani lopulta yhdeksi suureksi Taiwania ja sen pyöräilyolosuhteita kommentoivaksi teemaksi. Samalla teen väkisinkin vääryyttä monille tärkeille konferenssissa käsitellyille teemoille, esimerkiksi lasten pyöräilyn edistämisen hyville käytännöille. Näitä esittelin muun muassa Pyöräilykuntien verkoston järjestämässä Velo-City -jälkiseminaarissa Helsingissä 30.9.2016. Esitykset löytyvät Kulkulaarista (<http://kulkulaari.fi/fi/pyoraily/tutkimukset-ja-tilastot/seminaarit>).

Taiwanin pyöräilyolosuhteet

Ensivaikutelma Taipeiista on hämmäntävän rauhallinen: kaduilla on autoja ja moottoripyöriä tai skoottereita varsin maltillisesti, eikä metrossa tai kaduillakaan juuri näy jalankulkijatungosta. Vierailun kuluessa syy hiljaisuuteen selviää: konferenssi on päätetty järjestää kiinalaisen uudenvuodenloman aikaan, jolloin kaupungit tyhjenevät paikallisten lähtiessä perheidensä ja sukujensa luokse vuoden ainoaa lomaa viettämään. Vierailija saa siis vain kalpean aavistuksen siitä, miltä Taipeiin liikenne näyttää, kun kaikki ovat kaupungissa.

Tällaisenaankin huomiota herättää skootterien suuri määrä. Niillä sukkuloidaan autojen seassa paljon autoliikennettä nope-

ammin. Valtavissa risteyksissä skootterit ampaisevat matkaan omista moottoripyörätaskuistaan, kun autot vasta ryhmittyvät sovittaakseen itsensä risteuksen toisella puolella kapenevalle ajoradalle. Jännitysnäytelmää olisi voinut seurata tien ylittävältä kävelysillalta vaikka kuinka pitkään.

Skootterin näppäryys kaupunkiliikenteessä välittyi myös Suur-Taipein alueella sijaitsevan Tamsuin merenrantakaupungin torikadulla. Kävelijät saivat väistellä, kun suuri osa asiakkaista saapui hedelmä- kala- ja lihaostoksille skootterilla. Ostokset saattoikin tehdä melkein kulkuneuvon selästä käsin – tai ainakin kypärää riisumatta.

Katukuvasta todella huomaa, että taiwanilaiset omistavat 649 moottoripyörää tai skootteria tuhatta asukasta kohti ja että 28 prosenttia matkoista Taipeiissa tehdään mainituilla kaksipyöräisillä (2013). Suur-Taipein alueella autojakin on aivan riittävästi: autojen kulkutapaosuus on 15 % kaikista matkoista ja noin neljännes asukkaista on rekisteröitynyt auton. Tiheään asutulla



Kilpailu kaistatilasta kuuluu moottoriajoneuvolla liikkuvan arkeen.

Taipein perusfaktat

	Suur-Taipei	Taipei
Asukasluku	6,67 milj.	2,7 milj.
Päiväväestö	14 milj.	4,5 milj.
Pinta-ala	2 324 km ²	272 km ²
Väestötiheys	3609 hlöä/km ²	9956 hlöä/km ²
Rekisteröityjä autoja	1 775 037	787 676
Rekisteröityjä moottoripyöriä/ skoottereita	3 171 715	980 577



suurkaupunkialueella tämä tarkoittaa lähes kahta miljoonaa autoa. Onneksi pyöräilyn suuntakin on Taipeissa pitkästä ajasta ylöspäin: vuodesta 2014 pyöräilyn kulkutapaosuus on kasvanut 30 prosenttia vuodessa ja on nyt 5,5 prosenttia.

Taiwanin autoistuminen ja muu moottoriajoneuvoliikenteen kasvu on seurausta 1960-1990 -lukujen voimakkaasta talouskasvusta. Edelleen edullinen polttoaine tukee moottoriajoneu-

voliikenteen kasvua. Kaupunkitila on kuitenkin rajallinen ja ruuhkat vievät entistä enemmän ihmisten aikaa. Ihmisen kokoisen Taipein rakentaminen oli ainakin konferenssiin osallistuneiden taiwanilaisten mukaan osoitus suunnanmuutoksesta.

Kohti ihmisen kokoista kaupunkia

Taipein kaupunki on panostanut joukkoliikenteen kehittämiseen: Taipein ja Suur-Taipein alueella liikennöivä met-

Taipeita halkovan Tanshui-joen rannalla on tilaa pyöräillä.



Tamsuin vanhassa kaupungissa skootterilla pääsee puikkelehtimaan suoraan hedelmä- ja lihaostoksille.

ro avattiin vuonna 1996 ja sen rinnalle rakennettiin YouBike-kaupunkipyöräjärjestelmä vuonna 2009. Niin sanottujen vihreiden kulkumuotojen kulkutapaosuus on hiukan yli puolet (57 %) kaikista kaupungissa tehdyistä matkoista. Pyöräilyn osuus kaikista kaupungin sisällä tehtävistä matkoista on 5,5 prosenttia, joten lisättävää riittää. Onneksi pyöräilyn suunta on sentään pitkästä ajasta ylöspäin: vuodesta 2014 pyöräilyn kulkutapaosuus on kasvanut Taipeissa 30 prosenttia vuodessa

Kaupunkipyöräjärjestelmää esitteli konferenssissa King Liu, Giantin perustaja ja Giant Global Groupin puheenjohtaja, joka kertoi YouBiken toteutumisen olleen yksi elämän suurista unelmista. King Liun rakkaus pyöräilyyn ei jäänyt epäselväksi, sillä 81-vuotias puheenjohtaja kertoi paitsi pyöräilevänsä päivittäin työmatkoja yhteensä kaksi ja puoli tuntia myös osallistuneensa Taiwanin ympäriajoון viimeksi muutama vuosi sitten. Matka on lähes tuhat kilometriä.

Tällä hetkellä YouBike -asemia on 282, mutta tavoitteena on 400 aseman laajuinen järjestelmä. YouBiken 8656 pyörää ovat aktiivisessa käytössä Suur-Taipein alueella, sillä niillä tehdään päivittäin kymmenen matkaa per pyörä. Konferenssin aikaan näin kaupunkipyö-



Tanshui-joen varren leikkipaikat ovat täynnä lapsia.

rän selässä lähinnä turisteja, joille pyörän käyttöönotto oli tehty kiitettävän helpoksi: pyörän rekisteröinti oli helppo toteuttaa älypuhelimella, maksun voi suorittaa kioskeista (ja konferenssista) saatavalla arvokortti EasyCardilla ja pyöräparkkien sijainnin ja pyörätilanteen seuraamista helpotti mobiili saatavuussovellus.

Ihmisen kokoisen Taipeiin rakentamiseen kuuluu myös aloitettu pyöräilijäystävällisemmän infrastruktuurin kehittäminen. Satunnaisen vierailijan silmin näytti kuitenkin siltä, että pyöräilyyn suhtauduttiin pikemminkin vapaa-ajanviettopanana kuin varsinaisena liikenne- muotona: parhaat ja yhtenäisimmät reitit pyöräilylle löytyivät kaupunkia halkovan Tanshui-joen varrelta. Muualla kaupungissa pyörille varattuja kadunpätkiä löytyi sieltä täältä, mutta varsinaisesta reitiverkosta ei voi ainakaan vielä puhua. Pyöräreitistön kehittämisessä on päädytty ratkaisuun, jossa pyöräilijät ja jalan-

kulkijat kulkevat rinnakkain autoliikenteestä erotetuilla väylillään. Ratkaisun toimivuutta ei hiljaisena vuodenaikana päässyt omin silmin toteamaan. Konferenssi puhujat perustelivat ratkaisua sillä, että ”se mikä toimii Euroopassa, ei välttämättä toimi meillä”.

Pormestari ja asenneilmasto

Saaren ympäri kiertävä Tour de Taiwan -tapahtuma kuvaa hyvin Taiwania pyöräilymaana: maa on tunnettu polkupyörätuotannostaan ja saaren ympäri kiertävä pyöräreitti on suosittu niin taiwanilaisten kuin turistien keskuudessa. Leimallisesti Taiwan onkin kilpa- ja matkapyöräilymaa. Konferenssin osallistujat saivat vihiä Tour de Taiwan 2016 -tapahtuman merkityksestä heti kättelyssä. Avajaisohjelmaan merkitty Taipeiin pormestari Wen-Je Ko ei päässytäkään pitämään puheenvuoroaan, sillä 627 kilo-

metrin mittaisen matkan saaren ympäri kiertävä kilpailu oli juuri käynnistynyt ja pormestari oli mukana polkemassa. Pormestari pääsi maaliin juuri ennen konferenssi ohjelmaan sisältyvän pyöräparaatin lähtöä, joten saimme tuoreet kuulumiset kilpailusta ennen omaa 17 kilometrin retkeämme.

Pyöräparaatin reitti kulki osin Tanshui-joen rantaa kulkevaa pyörätietä pitkin, joten saimme kurkata taiteilaiden perheiden vapaa-ajanviettoon. Jokivarsi oli perheiden suosiossa eikä ihme: leveiltä pyöräteiltä löytyi tilaa kaiken ikäisille pyöräilijöille ja leikkipaikat tarjosivat viihtyisän lepo hetken. Keskikaupungilla lapsia näkyi enemmän skoottereiden kyydissä kuin pyörien selässä.

Konferenssiesityksissä pyöräilyn edistämisen suurimmiksi esteiksi nostettiin puutteellinen infrastruktuuri ja vallitseva asenneilmasto: etenkin pyöräilyn terveyshyötyjä ei ole vielä saatu julkiseen keskusteluun. Terveys- ja ympäristöargumentit eivät Taiwanin oloissa välttämättä osu yksiin. Paikallisen terveydenedistämisen organisaation johtaja Shu-Ti Chou korosti puheenvuorossaan yhteisen tavoitteen merkitystä: nykyisellään ympäristöaktivistit saattavat pelottaa vähäkin pyöräilijät sisätiloihin korostaessaan kehoa ilmanlaatu. Pyöräilyn esteet liittyivätkin ilmastoon ja ilmanlaatuun hiukan toisella tavoin kuin Suomessa, sillä Taiwanissa pyöräilyn esteiksi nähtiin liian huono ilmanlaatu ja liian kuuma ja kostea kesäkausi.

Parhaiden pyöräilykäytäntöjen soveltaminen

Taiwanissa pyöräily on viime vuosikymmeninä liitetty vapaa-aikaan, matkailuun ja pyöräteollisuuteen. Matkailumainoksissa ja esitteissä rakennetaan pyöräilyparatiisin imagoa. Samalla Taiwan on kadottanut kosketuksen arkipyöräilyyn.

Taipeiin kaupungin tavoitteena onkin pyöräilyn normalisointi eli esimerkiksi työmatkapyöräilyn edistäminen. Konfe-



Mennyt maailma kohtaa nykyisen: pyörällä kulkevat lastit olivat harvinainen näky Taipeiin uusilla pyöräteillä.

rensissä oltiin apulaiskaupunginjohtaja Charles Linin sanoin oppimassa eurooppalaisilta ja japanilaisilta.

Suur-Taipein julkisen liikenteen kehittäminen ja sen yhteys kaupunkipyöriin ovat lupaavia esimerkkejä suunnanmuutoksesta. Pyöräilyn edistäminen näkyy myös jossain määrin pyöräilyverkon kehittämisenä: kaupungista löytyy 112 kilometriä joen rannalla kulkevaa pyörätietä ja kaupungin keskustassakin on 382 kilometriä pyöräteitä ja -kaistoja.

Pyöräilijän paikka Taipeiin liikenteessä jäi isoksi kysymysmerkiksi. Uudet pyörätiet on erotettu moottoriajoneuvoliikenteestä, mutta kulkevat samassa tasossa jalankulun kanssa. Paikalliset konferenssiosallistujat vaikuttivat paikoin turhautuneilta eurooppalaisten esitellessä parhaita pyöräliikennetkaisujaan.

Kuumiksi kysymyksiksi puheenvuoroissa nousivat puutteellinen infrastruktuuri ja olematon pyöräpysäköinti. Oireellista oli, että kohteliaanvarovaisen kysymyksen pyöräilyinfran ja kokonaissuunnitelman puutteista esittivät yleensä eurooppalaiset konferenssivieraat.

Turhautuminen tiivistyi eurooppalaisten pyöräilylähetyksien yhteisistunnossa, jossa hollantilaiset, saksalaiset ja tanskalaiset kertoivat hienoisessa maaotteluhengessä parhaista käytännöistään. Euroopan johtavien pyöräilymaiden hyvät käytännöt tuntuivat olevan valovuosien päässä taiwanilaisesta todellisuudesta. Parhaat keskustelut käytiinkin lopulta siitä, miten hyvät käytännöt eivät sovellu toisenlaisiin olosuhteisiin sellaisinaan vaan vaativat räätälöintiä. Joitain yleispäteviä neuvoja pyöräilyn edistämiseksi sentään saatiin.

Pyöräilyn edistämiseksi täytyy tietää missä, miksi, milloin ja millä mielellä ihmiset pyöräilevät.

Parempia liikennetkaisuja ja tilastointia

Hollannin pyöräilylähetyksen edustaja Saskia Kluitilla oli muutama konkreettinen neuvo: pyöräilyä pitää sujuvoittaa pyöräilijöiden eduksi toimivilla liikennevaloilla. Kun pyöräily näin lisääntyy, voidaan alkaa keskustella autojen vähentämisestä ja tilan varaamisesta pyöräilijöille. Toinen neuvo liittyi pyöräpysäköinnin järjestämiseen, joka kokemusten perusteella kannattaa toteuttaa yhdessä julkisen liikenteen toimijoiden kanssa. Julkisella liikenteellä kun on huomattavasti paremmat resurssit kuin pyöräilyä edistävillä organisaatioilla. Tanskan ja Saksan pyöräilylähetyksien edustajien Burkhard Storkin ja Nils Hoen viestit korostivat tiedonkeruuta: pyöräilyn edistämiseksi täytyy tietää missä, miksi, milloin ja millä mielellä ihmiset pyöräilevät, jotta voimme kehittää pyöräilyolosuhteita vielä paremmiksi.

Eurooppalaisten edelläkävijöiden viesteihin oli hyvä lopettaa Taipeiin Velo-City Global 2016 ja suunnata katse vuoden 2017 Velo-Cityyn, joka järjestetään maailman parhaan pyöräilyinfrastruktuurin tyyssijassa Hollannin Arnhem-Nijmegenissa. Toivottavasti konferenssi kerää suuren osallistujajoukon myös Euroopan ulkopuolelta. 🌸



PYÖRÄILY AUTTAA SAAVUTTAMAAN ILMASTOTAVOITTEET

Suomi on EU:n jäsenenä sitoutunut Pariisin ilmasopimuksen kunnianhimoisiin tavoitteisiin. Suomen pitää vähentää 39 prosenttia päästöjä vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Liikenteessä tavoite tulee olemaan vielä tätäkin suurempi.

Tavoite on mahdotonta saavuttaa ilman merkittävää muutosta kulkutapaosuuksissa kohti kestävämpiä liikennemuotoja – ja aikaa on vain 13 vuotta! Toimenpiteitä ohjaavat kirjoj-

tushetkellä vielä tekeillä oleva energia- ja ilmastostrategia sekä vuoteen 2030 tähtäävä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma KAISU, joka valmistuu ensi keväänä.

Pyöräliitto ja Pyöräilykuntien verkosto ovat koonneet yhteen 11 toimenpide-ehdotusta, joiden avulla valtio voisi edistää pyöräilyä ja saavuttaa ilmastotavoitteet.

1. INVESTOINTITUKEA KUNNILLE PYÖRÄILYINFRAN KEHITTÄMISEEN

Luodaan vuosittain kunnille ohjattava 30 miljoonan korvamerkitty rahoitus pyöräilyn ja kävelyn kehittämiseen. Tukea myönnettäisiin vain kunnille, joilla on erillinen pyöräilyn ja kävelyn budjettimomentti. Kunnat saisivat itsenäisesti päättää mihin investoinnin käyttävät, mutta raportointi perustuisi kulkutapajakauaman muutoksiin. Valtion tuki olisi enimmillään 30 % kunnan pyöräilyn ja kävelyn budjetista.

2. TOTEUTETAAN PYÖRÄILYN LAATUKÄYTVÄVERKOSTO

Liikenneviraston tulee suunnitella valtakunnallinen pyöräliikenteen laatukäytäväverkosto, jota ELY-keskukset lähtevät toteuttamaan. Verkosto tukee kuntien pyöräliikenneverkkoa, mutta on tarkoitettu erityisesti taajamien väliseen liikenteeseen. Laatukäytäviä tehdään sinne, missä niille on selkeä tarve: tiheimmin asutuille alueille, joissa on potentiaalia pyörällä tehtävien työ- ja virkistysmatkojen kasvuun.

3. KODIN JA TYÖPAIKAN VÄLINEN ANSIOTULOVÄHENNYS UUSIKSI

Suomen ympäristökeskus on esittänyt kodin ja työpaikan välisten matkojen verovähennyksen yksinkertaistamista malliin, jossa vähennys määräytyisi suoraan asunnon ja työpaikan välisen etäisyyden perusteella kulkutavasta riippumatta. Kilometripohjainen verovähennys lisää pyörä- ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja yksinkertaistaa verotusta. Korvaustasoa alentamalla valtio voi säästää jopa satoja miljoonia euroja.

4. ANSIOTULOVEROVÄHENNYS PYÖRISTÄ JA NIIDEN TARVIKKEISTA

Myönnetään oikeus vähentää pyörien ja niiden tarvikkeiden ostosta aiheutuneita kustannuksia ansiotuloista. Vastava järjestely on käytössä mm. Irlannissa ja Hollannissa. Verovähennyksestä saisi enintään 1000 € ostoista joka 3. vuosi. Osa vähennyksestä tulisi takaisin lisäantyneen arvonlisäverotuoton ja pyöräalan yritysten maksamien muiden verojen muodossa takaisin.

5. LAAJENNETAAN LIIKUNTA- JA VIRIKESETELI PYÖRÄN HUOLTOIHIN

Tuloverolaki mahdollistaa verottomina työsuhde-etuina liikunta- ja virikesetelit. Näiden käyttöaluetta voitaisiin laajentaa kattamaan polkupyörien huollot. Seteleillä ei voisi ostaa polkupyöriä tai niiden osia, mutta niillä voisi maksaa polkupyörän huoltoon liittyvät palvelut. Kynnys pyörän huollattamiseksi on Suomessa korkea hintojen vuoksi. Työnantajan tarjoama etu poistaisi tämän esteen, ja olisi omiaan lisäämään arkipyöräilyä.

6. TUETAAN SÄHKÖAVUSTEISTEN PYÖRIEN HANKINTAA

Julkisuudessa on puhuttu sähköautojen hankintatuesta. Sähköavusteisten pyörien tuki olisi valtiolle paljon edullisempi, tehokkaampi ja kansanterveyden kannalta parempi. Hollannissa myydyistä pyöristä jo neljäsosa on sähköpyöriä, Suomessa vain muutama prosentti. Brittiläisen tutkimuksen mukaan sähköavusteinen pyöräily kiinnostaa myös monia ihmisiä, joita tavallinen pyöräily ei innosta. Tuki voidaan toteuttaa esimerkiksi ALV-alennuksena, ostosetelinä tai yrityksille suunnattuna.

7. KAUPUNKIPYÖRÄ- JÄRJESTELMÄT JOUKKOLIIKENNETUKIEN PIIRIIN

Kaupunkipyöräjärjestelmät kannattaa toteuttaa aina osana joukkoliikennejärjestelmää. Sen vuoksi niitä tulee tukea samoin perustein kuin muitakin kaupunki-seutujen joukkoliikennevälineitä.

8. KAUPUNKIPYÖRIEN LIPUNMYNNIN RAJAPINNAT AVOIMIKSI

Hallituksen esityksessä Liikennekaaresta kaupunkipyörät on määritetty osaksi liikkumispalveluita – ei kuljetuspalveluihin. Tämä on johtamassa siihen, että kaupunkipyöräjärjestelmien toimittajien ei ole pakko avata lipunmyynnin rajapintaa. Säädöskokoelmaa onkin muutettava niin, että kaupunkipyöräoperaattorit veloitetaan avaamaan myös lipunmyynnin rajapinta. Rajapinnan avaaminen integroi kaupunkipyörät matkaketjuun tehokkaasti.

9. RAJOITUKSIA ISOILLE AJONEUVOILLE KESKUSTOISSA

Helsingissä keskusta-alueille ei saa tulla yli 12 metrisillä ajoneuvoilla ilman erillistä lupaa. Myös ajoneuvojen päästöille on Helsingissä asetettu rajoituksia. Edellä mainitut rajoitukset ovat tällä hetkellä lainsäädännöllisesti hieman epäselviä. Rajoittamista tulee lainsäädännöllisesti selkeyttää. Suomessa on totuttu toteuttamaan pitkän matkan ja kaupunkien logistiikka samalla kalustolla. Tämän perinteen on muututtava, jotta kaupunkiympäristön laatu paranee ja ilmansaasteet keskustoissa vähenevät.

10. PYÖRÄLOGISTIIKAN INNOVAATIOILLE TUKEA

Tuetaan logistiikka-alan yrityksiä pyörälogistiikan kehittämisessä. Innovaatiotuki suunnataan pyörälogistiikkaan kuuluvien järjestelmien, käytäntöjen ja välineiden kehittämiseen. Pyörälogistiikassa on omat haasteensa ja erityisesti logistiikkaketjun toimivuutta joudutaan miettimään uudelleen siirryttäessä keveämpiin ajoneuvoihin.

OTA YHTEYTTÄ

Jos sinulla on lisää ehdotuksia, kommentteja tai perusteluja, niin ole meihin yhteydessä. Näin autat työtämme pyöräilyn edistämässä ja päästöjen vähentämisessä.

Matti Koistinen, Pyöräliitto,
matti.koistinen@pyoraliiitto.fi tai
Matti Hirvonen,
Pyöräilykuntien verkosto,
matti.hirvonen@poljin.fi

*Tavarapyörillä pystytään
vähentämään merkittävästi logistiikan
ilmastopäästöjä kaupungeissa.*



