

Poljin

*Putkoset polkevat
läpi vuoden*

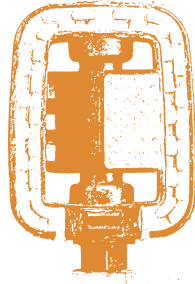
*Kalifornian mahtava
ilmapyörätie*

*Tavarapyörät
tulevat*



Hyvää Joulua!

Vähemmällä enemmän



Mielipiteet pyöräilyyn panostamisesta vellovat lehtien yleisönosastoissa puolesta ja vastaan. Kun kerran kaikki eivät voi aina pyöräillä, miksi asiaan tulisi tuhata yhteiskunnan rahoja?

Täytyy muistaa, että useimmat panostukset eivät kohdistu tasapuolisesti kaikkiin, moottoritiet eivät ainakaan. Eikö pyöräilyyn panostamisen perusteeksi riitä sekin, että kaksi kolmasosaa ihmisistä pyöräilee silloin tällöin. Pienillä lisätoimilla näistä useimmat voidaan saada pyöräilemään useammin. Panostuksesta tulee tuottava, koska pyöräilyllä on niin monia myönteisiä vaikutuksia.

Vastustajat näkevät pyöräilyyn edistämisen vain siltojen tai kaistojen rakentamisena. Pyöräilyyn ja kävelyn tukeminen tarkoittaa kuitenkin kokonaisvaltaisempaa ympäristön muutosta, jossain määrin se tarkoittaa palaamista vanhaan ja luopumista asioista, joihin on totuttu. Uutta hyvää ei voi saavuttaa luopumatta jostakin vanhasta.

Kaupunkisuunnittelun vallalla olevat trendit eheyttää yhdyskuntarakennetta ja kehittää keskustoja tukevat kävelyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen kehittämistä. Kävelyalueiden muodostaminen kuntakeskuksiin ja erikoisliikkeiden ja ruokatavara-kauppojen saaminen niiden houkutusiksi on pyöräilyyn edistämässä yhtä tärkeää kuin infrastruktuurin kehittäminen. Nykypäivän tavoitteena ei ole jakaa kaupunkia asu-alueisiin, teollisuusalueisiin, virkistysalueisiin ja niitä yhdistäviin liikenneväyliin. Toimintojen sekoittaminen tuottaa kaupungin, jossa tarvitsemme vähemmän matkoja, lyhyempiä matkoja ja hitaampia matkoja. Niiden avulla saamme elävän kaupungin.

Elävän kaupunkiin kuuluu vuorovaikutus. Elävässä kaupungissa nopeus ei enää olekaan kilometriä tunnissa, vaan se mitataan tapahtumina, kohtaamisina ja inspiraatioina kilometrillä. Kaupunki ei elä ilman kävelijöitä, eikä se tule toimeen ilman pyöräilijöitä ja linja-autoja.

Autot aiheuttavat tuhoa kaupungissa, maisemassa ja terveydessä niin kuin Raid puutarhassa. Pyöräily taas on harvinainen win-win-win-ilmio: se pitää yllä terveyttä, säilyttää ympäristöä ja vähentää liikenteen haittoja.

Markku Lahtinen
puheenjohtaja



Pyöräilykuntien verkosto ry



SUOMI PYÖRÄILEE

Poljin 7/2012

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

Lehden 7/2012 kannen kuva: Herttoniemi, Helsinki
kuvaaja: Risto-Jussi Isopahkala

Kuudestoista vuosikerta.
ISSN 1796-6388

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

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 1/2013 ilmestyy helmikuussa viikolla 5.

Lehteen tarkoitettujen aineistojen on oltava toimituksessa 18.01.2012 mennessä.

Seinäjoen haluaa lisää pyöräilyä

Pyöräilyyn lisääminen tukee Seinäjoen kaupungin yleisiä päämääriä, sillä kaupungin strategian tavoitteena on palvella asukkaita ja yhteisöjä hyvinvoinnin, turvallisen elämän ja kestävän kehityksen takaamiseksi.

Teksti: Mari Päätalo

Seinäjoen kaupungille on luotu pyöräilykaupunkistrategia, joka muun muassa nostaa esiin keinoja, joilla työnantajat voivat edistää työntekijöidensä työhyvinvointia kannustamalla heitä pyöräilemään. Strategiatyötä tehtiin viime elokuussa järjestetyssä työpajassa, johon osallistui kaupungin organisaatiosta laaja edustus: Seinäjoen kaupungin työterveys, kaavoitus, tekninen sektori, kulttuuritoimi, liikuntatoimi ja kehittämispalvelut. Lisäksi mukana oli ELY-keskuksen ja Lakeuden Elämysliikunta ry:n edustajat.

Seinäjoella haluttiin herättää kaupunkilaiset mukaan pyöräilyyn edistämiseen ja saada näkyvyyttä pyöräilylle. Kaupungissa järjestettiin pyöräilyseminaari, jossa oli mahdollisuus esittää toivomuksia pyöräilyasioista tuleville kuntapäätäjille. Liikkujan viikolla syyskuussa järjestetty Pyöräilykaupunkiseminaari veti Seinäjoen uuden kirjastotalon luentosalin täyteen asiasta kiinnostuneita kaupunkilaisia, kuntavaaliehdokkaita ja virkamiehiä.

Pyöräilyyn strategiatyössä tärkeimmiksi konkreettiseksi toimenpiteiksi nostettiin infrastruktuurin ja pyöräpysäköinnin parantaminen, pyöräteiden kunnossapidon kehittäminen ja pyöräily-

lyyn liittyvä tiedottaminen. Pyöräilykaupunkistrategia etenee kaupungin päätäjämisiin ja sitä on tarkoitus hyödyntää osana kaupungin strategiatyön kokonaisuutta. ■

Pyöräillääkseen ei tarvitse olla Pyöräilijä

Teksti: Jussi Aittoniemi, kaupunginarkkitehti

Seinäjoen tapaisessa kaupungissa suurin osa päämääristä on pyöräilymatkan päässä lähtöpisteestä. Siksi fillariin tarttuminen on helppoa - pyöräilyyn ei tarvitse liittää merkityksellistä harrastuneisuuden osoitusta, se ei ole erottumisen väline tai maailmanparantamisen manifesti. Pyöräily on yksinkertaisesti helppo, rentouttava ja lyhyillä matkoilla verraten nopea tapa päästä perille.

Pyöräily jää helposti osaksi huomaamatonta arkipäivää, ja juuri siksi sen edellytyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Resursseja jaettaessa jo nykyisellään melko vaivattomasti mahdollistuva pyöräily on helppo sivuuttaa itsestään hoitavana asiana, ja kohdentaa panostukset muualle. Kannustavalla asenteella fillarikulttuuriin on kuitenkin mahdollista tavoittaa paljon kohtuullisel-



(kuuva: Terttu Rönkkö)

la vaivalla, kun tähtäin on kohdallaan.

Me pyöräilevät ei-pyöräilijät lie-
nemme lajiston enemmistö. Me emme nouse barrikadeille vaatimaan parannuksia, emme ole laatimassa ohjelmajulistusta Seinäjoesta pyöräilykaupungiksi. Silti otamme hiljaisella kiitollisuudella vastaan ne parannukset pyöräilyyn helpottamiseksi, joita emme itse osaa tai jaksa vaatia. Ja kenties huomaamattamme tartumme yhä useammin sarviin ratin sijaan. Ja hyvä niin, sillä kaiken muun lisäksi pyöräily on keski-ikäisen ja keskiläiskan virkamiehen oivallinen salaliikuntamuoto. Työ- ja kauppatyö- ja pyöräilyssä arkikiireinen perheenisäkin saa huomaamattaan jonkinmoisen annoksen ruumiinkulttuuria, ja omatunto soimaa ehkä hieman hiljaisemmin ennen iltasohvalle mässättämistä. ■

Sisällyshuettelo:

Pyöräilyuutiset	4 - 5
Putkoset polkevat läpi vuoden	6 - 7
Kalifornian mahtava pyörätie	8 - 9
Tavarapyörät tulevat	10
Pyöräilyyn hyöty Helsingissä	11

Pyöräilyuutisia

Julkinen pyöränpumppu Jyväskylän Kauppakadulle

Keski-Suomen opiskelija-asuntosäätiö on hankkinut julkisen pumpun pyöräilijöiden käyttöön. Pyöränpumppu on osoitteessa Kauppakatu 11 sijaitsevan KOASin toimiston edessä. Metrin korkuinen pumppu on käsikäyttöinen ja se sopii yleisimpiin pyörän venttiileihin.

”Polkupyörällä liikkuminen on Jyväskylässä opiskelijoille paitsi suosittu, myös lähes aina tehokkain tapa siirtymiseen. Autottoman asumisen tukeminen on myös osa KOASin ilmastovastuun toteuttamista rakennuskannan energiatehokkuuden kehittämisen rinnalla. Ja koska juuri Kauppakadulla on ympäri- vuotista pyöräliikennettä, mielestämme toimistomme edusta on myös siksi hyvä paikka kaupungin ensimmäiselle julkiselle polkupyöränpumpulle” perustelee KOAS:n hallituksen puheenjohtaja **Esa Salokorpi**.

Julkiset pyöränpumput ovat yleisiä monessa Euroopan maissa. Käsin pumpattava laite on helppokäyttöinen ja letkuppää sopii yleisimpiin polkupyöräventtiileihin. Teräksinen pumppu on suunniteltu kestäväksi yleistä käyttöä. Laite on brittiläisen Cyclehoopin valmistama ja sitä maahantuo Valpastin Oy. ■

Teksti: Mari Päätaalo



Julkinen pyöränpumppu on suunniteltu kestäväksi.

Lämmitettyjä pyöriteitä

Hollannissa Zutphen kaupungissa ja Utrecht'n maakunnassa ryhdytään kokeilemaan lämmitettyjä pyöriteitä. Hollannissa on vuosittain keskimäärin neljän viikon pakkasjakso, jolloin sattuu n. 7000 liukkaudesta johtuvaa pyöräonnettomuutta. Ideana on varastoida asfalttipinnasta kesällä kerättyä lämpöä maan sisään, josta se sitten talvella lämmittäisi asfalttia. Kustannukset olisivat 30 - 40 000 €/km. Tarkempia teknisiä yksityiskohtia ei jutussa kerrottu, mutta sen arvioitiin olevan taloudellinen onnettomuuskustannusten säästöt huomioden. Mielenkiintoinen, mutta ei välttämättä Suomen paljon kylmempään talviin soveltuva menetelmä. ■

Lähde: ECF Newsletter

Pyöräilyä vuoden ympäri

Tanskalainen tutkimus TU (Danish National Travel Survey) selvitti, miten tanskassa pyöräillään talvikuukausina. Tutkimus osoitti, että keskimäärin jokainen tanskalainen pyöräilee 40 % vähemmän talvisin, mutta silti he pyöräilevät. Arviolta noin 80 % pyöräilijöistä jatkaa vuoden ympäri. Tutkija **Anette Jerup Jørgensenin** mukaan pyöräily on tanskalaisille ensisijainen kulkumuoto, joka edustaa vapautta ja joustavuutta. Näin sääoloja ei pidetä pyöräilyn esteenä. Talvipyöräilyn suosio on vahvasti liitoksissa kunnossapidon laatuun. Auratut tiet ja liukkauden esto ovat tärkeitä turvallisuuskysymyksiä. Tanskan valtio onkin lisännyt vuonna 2012 talviaurauksen budjettia noin 270 000€. ■

Lähde: www.cycling-embassy.dk/2012/12/04/

Ensimmäinen pyöräterminaali Aarhusiin

Aarhus on Tanskan toiseksi suurin kaupunki ja sijaitsee keskeisellä paikalla muihin maan keskuksiin nähden. Välimatkat ovat kuitenkin melko pitkiä työmatkapyöräiltäväksi, joten kaupunki on ideoinut maan ensimmäisen pyöräterminaalialueen. Terminaalissa työmatkaajien on mahdollisuus vaihtaa työmatkan viimeinen etappi pyörään. Kaupunki haluaa tukea liityntäpysäköintia ja mahdollisuutta siihen, että kaupungin keskusta rauhoitettaisiin autoilta ja niiden aiheuttamilta haitoilta.

Alueella on tilaa 100 pyöräpaikalle sekä 60 autolle. Lisäksi alueella on muitakin virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia. Pyöräparkeiksi voi myös vuokrata lukollisia lokeroita yön yli säilytystä varten (50 €/vuosi). Innovatiivisesta projektista vastaava **Pablo Celis** sanoo, että terminaali on oiva mahdollisuus myös eri yhtiöille edistää työmatkapyöräilyä ja näin viestittää positiivista sanomaa ja parantaa työntekijöidensä palvelua. Parkkialue on rakennettu yhteydessä Aarhusin uuden pyöräverkoston kanssa, joka tarjoaa suorat ja sujuvat yhteydet keskustojen välillä. Tulevaisuudessa on suunnitteilla pystyttävä lisää pyöräterminaaleja. ■

Lähde: www.cycling-embassy.dk/2012/12/04/

Pyörä löytyy älypuhelimella

Aarhus on Tanskan ensimmäinen kaupunki, joka kokeilee pi-lottiluonteisesti teknologian hyödyntämistä kadonneiden pyörien löytämiseen. Kaupunki on tilannut 150 000 kpl tageja jaetavaksi asukkaille. Tagi sisältää siihen syötetyn omistajatiedon, jota voidaan katoamisen yhteydessä hyödyntää. ”Heitämme vuosittain noin 1 000 hylättyä pyörää pois, sillä emme saa selville heidän omistajansa. Tämä on suuri ongelma.” kertoo kaupungin edustaja Pablo Celis.

Pyörässä olevan tagin voi koodata älypuhelimella, jolloin tieto sekä pyörästä että sen sijainnista voidaan lähettää sen omistajalle. Lars Thomsen on yksi sovelluksen kehittäjistä ja kertoo, että kehitystyön taustalla on karu totuus siitä, että lastenkennallisesti joka 8. minuutti joku Tanskassa kaipaa pyöräänsä. Taloudellisesti se tekee yhteensä noin 40 miljoonaa euroa pelkästään hylätyistä pyöristä.

Celiksen mielestä on mielenkiintoista nähdä kuinka moni asukkaista, joille on jaettu tagi, ottaa sen käyttöönsä. Samoin se, että kuinka moni pyörä häviää ja mahdollisesti löytyy tagin avulla. Tageja on jaettu 50 000 talouteen.

Sovelluksen kehittäjien keskuudessa koettiin iloinen yllätys, kun kaupungin pormestari sanoi ottaneensa tagin käyttöön omaan pyöräänsä. ■

Lähde: www.cycling-embassy.dk

WestFinnTour 2012 innosti

WestFinnTourin kolmas toimintavuosi sai pyöräilijöitä taas mukavasti liikkeelle. Kesän aikana seitsemässä kuntoajossa oli noin 2000 osallistujaa. Pyöräilyharrastus on lisääntynyt pohjalaisten maakuntiemme alueella merkittävästi. Osallistumalla neljään kuntoajoon WFT:n kiertueella, sai oikeuden päästä mukaan WFT:n arvonnassa Mallorcalle suuntautuvalla pyöräilyreissulle huhti-toukokuun vaihteessa 2012. Tänä vuonna voitot olivat **Gustav Finne** Uudestakaarelpöyystä sekä **Torrolf Lybäck** Kruunupöyystä. Fortuunoina toimivat Valpastin Oy:n toimitusjohtaja **Mari Päätaalo** ja **Ann Christin Willner** Kokkolan kaupungista. Lisää länsirannikon pyöräilykiertueesta ja myös Mallorcan reissusta osoitteessa www.westfinntour.fi ■

teksti: Timo Mämmi

Sähköavusteiset määriteltiin ennalleen

Nykyisen lainsäädännön mukaan sähköavusteiseksi pyöräksi määritellään pyörä, jonka moottorin teho on enintään 250W ja kulkee enintään 25 km/h. Euroopan parlamentin tuore päätös piti määritelmän samana, mikä on ECF:n tieturvallisuusvirkamiehen **Ceri Woollgroven** mukaan ensisijaisen tärkeää pyöräilyn tulevaisuuden kannalta.

”On tärkeää, että pyöräilyn vapaus säilyy. Jos sähköavusteen pyörä määritellään ajoneuvoksi sitä koskeva lainsäädäntö hankaloittaa pyörän käyttöä, esimerkiksi pakollisen vakuutuk-

Tanskalaisten kilometrikisa

Tanskalainen Bike to work- kampanja on lähtenyt käyntiin vuonna 1998. Kampanja järjestetään vuosittain joka toukokuussa. Kisassa kootaan työpaikalta joukkue ja useimmin pyöräillyt joukkue voittaa. Pisteitä saa yhdestä pyöräilypäivästä. Matkalla, nopeudella tai ajankohdalla ei ole väliä. Jos siis viisi joukkueen jäsentä pyöräilee samana päivänä, niin joukkue on ansainnut viisi pistettä.

Kisailijoita on vuosittain yli 100 000. Henkilökohtainen osallistumismaksu on noin 7€ (50 DKK). Palkinnot vaihtelevat lomamatkasta pyöriin ja erilaisiin pyöräilytarvikkeisiin. Kisan järjestää Tanskan pyöräilyjärjestö (Dansk Cyclist Forbund) yhdessä Tanskan urheilujärjestön kanssa. Kampanjaa pidetään maan laajimpana liikuntaohjelmana. ■

Kisan faktoja ja vaikutuksia:

Vuonna 2011 kampanjallaan osallistui 93 478 henkilöä ja 9 141 joukkuetta.

Yhteensä kisassa poljettiin 1 225 160 päivää. Se kattoi 12 686 443 km, joka on noin 3698 Tour de Francea.

Yleisimmin kisaan osallistui naisia (68 %) iältään 36-55v.

Kisaajista noin puolessa työmatka oli alle 10km, noin puolessa yli 11 km ja noin 17 %:lla yli 24 km.

Suurin osa sanoivat pyöräilevänsä koko matkan töihin ja takaisin, 10 % tilanne oli vaihteleva ja 5 % hyödynsi pyörää liityntämatkoilla.

Yleisimmät kisan kannustimet olivat liikunnan hyöty (88 %) sekä hiilidioksidipäästöjen vähentyminen (60 %). Lisäksi suurin osa (86 %) piti sosiaalista kanssakäymistä tärkeänä tekijänä.

Melkein kolmannes kisaajista (27 %) sanoi, että kampanja on innostanut heitä liikkumaan enemmän.

Lähde: cyclingresourcecentre.org.au

sen sekä lisenssin hankkimisen muodossa”, kertoo Woollgrove. Lisäksi selkeä erottelu moottoriajoneuvosta on tärkeää sekä suunnittelun että infrastruktuurin kannalta.

ECF tukee sähköavusteisten pyörien käyttöä yhtenä kestävä liikunnan kulkumuotona. Sähköavusteiset pyörät ovat olleet huimassa suosiossa Euroopassa. Myynti oli noin 700 000 kappaletta vuonna 2011. Luku on suuri verrattuna esimerkiksi paljon tuettujen sähköautojen viime vuoden myyntiin, joka oli Länsi-Euroopassa 11 500 kappaletta.

Parlamentin päätös pitää vielä ratifioida neuvoston toimesta ennen kuin se on lopullinen. ■

Lähde: ECF, 2012 www.ecf.com/press_release/20-11-2012



Putkosille talvipyöräily on aikataulu ja pukeutumiskysymys. (kuva: Reetta Putkonen)

Putkoset polkevat läpi vuoden

Poikittaisröntä vihmoo naamaa. Jalankulkijat puskevat läpi sohjoisen asfaltin ja kiroavat märkiä kenkiään, mutta perhe Putkonen eli Jussi, Reetta, Vilma ja Veera polkevat posket punaisena Baanaa pitkin tarhaan ja töihin.

teksti: Reetta ja Jussi Putkonen

Jokainen vatkaa omalla pyörällään liikennesääntöjä parhaansa mukaan noudattaen. Perheen kuopus Veera (3 v) on oppinut ajamaan vasta syksyllä, joten sohjokeli aiheuttaa matkanopeuden hidastumisen, kun taas perheen esikoinen Vilma (6 v) soimaa perhettä ”muhittelusta” eli hidastelusta reitillä.

Kausipyöräilyn kyseenalaistajat

Putkosille pyöräily on tavallisin keino liikua paikasta toiseen. Autoon turvaudutaan pitkillä matkoilla, vaikka Jussi polkikin kesällä Ouluun. Joukkoliikennettä käytetään tarpeen mukaan, mutta pyörä on kulkuvälineistä ykkönen. Putkosille

talvipyöräily ei ole muuta kuin aikataulu ja pukeutumiskysymys. ”En ymmärrä ihmisiä, jotka pyöräilevät kesällä, mutta eivät talvella” kommentoi Jussi. ”Toisaalta onpahan pyöräteillä (jos ne ovat ylipäättään aurattu) enemmän tilaa vatkata.”

Jussi on kotoisin Oulusta, joten liekö pohjoisen puhuri karaisnut miehen niin, että hän ei käytä pitkiä kalsareita edes tulipalopakkasilla. Jussi on saanut myös Reetan asennoitumaan pyöräilyyn ympärivuotisena kulkumuotona. ”Tavattuamme Jussi kysyi: miksei voisi polkea talvisin. Kun en siihen osannut vastata, hyppäsin pyörän selkään myös tammikuussa. Onneksi joku ymmärsi kyseenalaistaa kausipyöräilyä” Reetta naurahtaa.

Reetasta pyöräily on virkistävää liikuntaa. Kiireisellä perheen äidillä liikkuminen jää muuten vähiin, joten työmatkapyöräily mahdollistaa edes minimiliikunnan. ”Pyöräily antaa energiaa koko päiväksi. Aamulla on pirteä ja illalla, kun pyöräilen Lauttasaaresta kotiin, jäävät työasiat mukavasti pyörätielle.” Toisaalta hänen mukaansa pyöräily on mahdollista läpi talven, koska perheen asuinpaikka on valittu arkiliikunnan helppouden mukaan. ”Valitsimme neliöiden ja oman pihan sijasta kätevän työ- ja tarhamatkan” Reetta vetää yhteen asuinpaikan valintaa Töölössä.

”Valitsimme neliöiden ja oman pihan sijasta kätevän työ- ja tarhamatkan”

Pysäköinti ja työmaat riesana

Liikennesuunnittelijana työskentelevälle Reetalle suurinta päänsivua pyöräilyssä eivät aiheuta pyöräteiden puute, vaan jalkakäytävälle pysäköidyt autot ja työmaista aiheutuvat epäjatkavuuskohdat. ”Lapset pyöräilevät jalkakäytävällä, mikä ei minusta ole ongelma, vaikka minä ajan ajoradalla pyörätien puuttuessa. Taloissa tehtävät remontit sulkevat satunnaisesti jalkakäytävän ja joudun kierrättämään lapset ajoradan kautta. Läheltä piti -tilanteet syntyvät juuri näistä hetkistä, kun varsinkin kolmevuotiaan ajotapa on aika kiemurteleva” tilittää Reetta. ”Pienellä vaivalla työmaahaittojen hallinnassa, saataisiin tämäkin asia kuntoon” antaa Reetta vielä palautetta sekä virkamiehille että remontoijille.

Liikennekasvatusta

Lasten itsenäinen liikkuminen ja oppiminen siihen, ettei heitä kuskata ovelta ovelle on Putkosilla tärkeää. Vanhemilla tapa liikkua on opittu jo lapsuuden kodista. Veeralta kysyttäessä mikä pyöräilyssä on parasta, tulee vastaus kuin apteekin hyllyltä: ”ilman appareita pyöräily”. Tytön itseluottamus kasvoi huomasti, kun syksyllä jätettiin apupyörät pyörävaraston nurkkaan. Vilmalta kysyttäessä, mikä on mukavinta pyöräilyssä hän vastaa: ”kaikki”. Vastaavasti kysymykseen mikä on ikävintä, vastaus on totinen: ”lumessa polkeminen, koska se on niin raskasta.” Tällä hetkellä jännitetään ensi syksyä ja Vilman kouluun menoa. Antaakohan ope pyöräilyluvan jo ensimmäisellä luokalla? ■

Kalifornian mahtava pyörätie

Pyöräilyhuuma synnytti 1880 luvulla, 1890 luvulla ja muutamina 1900 luvun alkuvuosina joukon keksintöjä joita tulitisiin pian omaksumaan autoiluun. Seuraavassa artikkelissa on kuvattu yksi tällainen keksintö. ”Bicycle freeway” rakennettiin ennen kuin koko ”Freeway” termiä oli vielä keksitty.

Suomentanut Risto-Jussi Isopahkala T.D. Tedham:in artikkelin mukaan.

Seuraava suomennos on artikkelista, jonka julkaisi Person's Magazine alunperin marraskuussa 1901, numerossa Good Roads Magazine:

Etelä-Kalifornian kaupungit, Los Angeles ja Pasadena, on nyt yhdistetty mitä omituisimmalla ja kiinnostavimmalla tavalla. Halki kauniin maaseudun kulkee 14,5 kilometriä pitkä upea, sileä ja puupintainen kohotettu pyörätie. Sitä reunustavat vihreät kukkulat, jotka tarjoavat joka kohdasta näkymät lumipeitteille Sierra vuorille.

Tällä upealla radalla voi nauttia silkkää pyöräilyä runoutta. Pasadenasta voi lasketella lipuen alas Los Angelesiin ilman sen kummempaa polkemista, vaikkakin kallistuma on äärimmäisen pieni. Reitti kulkee pääosin pitkin Arroyo Seco:n itärantaa, joka tarjoaa hienon puitteen tälle puiselle virralle, jota tammitset kukkulat ympäröivät. Reitin pinta on täysin pölytön ja mudaton, ja epävarmakin pyöräilijä pitää sitä leveää tietä turvallisempänä, koska sillä ei tarvitse vältellä hevosista, junia tai raitiovaunuja, ei kulkukoiria tai vaeltelevia lapsia.

Eteläisessä Kaliforniassa on ihana ilmasto ja kaunis, vihreä ja säteilevä vana. Villikukkien kukkiessa keskellä talvea sen luulisi olevan pyöräilijän paratiisi. Oikeastaan on vain yksi haittapuoli -

todella hyvää pyöräilytieta ei löydy koko maasta! Missä eniten hyvää tietä tarvittaisiin, siellä niitä vähiten löytää. Nyt kaupungit kuitenkin yhdistää ilmassa kulkeva pyörätie ("sky cycle free-way").

Varovaisen arvion mukaan, vierailijat mukaan laskettuna, pyöräilijöiden määrä näissä kahdessa kaupungissa on noin 30 000. Todettakoon merkinä pyöräilyinnostuksesta, että väestössä on peräti 5000 numeroitua pyöräilykeksijää. Sunnuntaisin innostuneet pyöräilijät suorastaan parveilevat huonoilla teillä kaupunkien välillä. He kohtaavat rohkeasti hiekkaa, pölyä ja jyrkkiä mäkiä, joita vastaan heidän pitää taistella.

Korkeusero on noin 180 metriä, isomman kaupungin ja sen esikaupunkialueen välillä. Tämä ei hätkäytä harastajia, vaikka 32 kilometrin mittainen matka paikkakunnalta toiselle ja takaisin on melkoinen kestävyttä vaativa saavutus. Tällä hetkellä on olemassa vain vähän hyviä pyöräilyteitä ja mahdollisuudet rakentaa lisää ovat pienet, koska useita junaraitteita pitäisi ylittää.

Siispä mikä siunaus onkaan tämä uusi pyöräreitti kauniille Kalifornian kaupungeille! Uskotaan että viiden vuoden kuluttua teollinen toiminta on kasvanut niin, että maa nauttii suuremmasta varallisuudesta kuin koskaan aiemmin.

Pyöräilijöiden joukko kasvaa ja moninkertaistuu joka kaudella. Moottoripyörät ovat tulossa myös. Se päivä on vielä kässillä jolloin motoroitu pyöräilijä voi ostaa vain muutamalla sentillä paineistettua ilmaa riittävästi pyörättämään moottoria, saavuttaakseen kahdenkymmenen kilometrin huippunopeuden. Näin ollen ja kohtuullisesti arvioiden Pasadenassa, kaupunkien kuningattressa, ja hänen metropolissaan Los Angelesissa tulee olemaan noin 100 000 pyöräilijää ja 10 000 moottoripyöräilijää muutaman vuoden kuluessa. On hyvä, ettei heidän tarvitse puskea vanhan, kuhmuraisten punatiilitien päällä.

Mahtavan pyörätien keksijä ja edistäjä on varakas pasadeenalainen herra Horace Dobbins, kun taas Cycle Way Comppanyn varatoimitusjohtaja on osavaltion entinen kuvernööri herra H. H. Markman. Kun ensimmäinen lakiehdotus pyörätiestä esitettiin lainsäädäntäelimelle se kaadettiin – suunnitelmaa pidettiin kimeerisenä.* Vuonna 1897 kuitenkin esitys virallisesti hyväksyttiin, ja vaikka kellään muulla kuin idean rohkealla organisaattorilla ei ollut uskoa projektiin, yleisön julkinen tuki voitti lopputuloksen. Kaikista vaikeuksista ja vastustuksista huolimatta pyörätiestä tuli vihdoinkin totta koko pituudessaan ja



Ilmapyörätie (Sky cycle free-way) oli maalattu tumman vihreäksi.

se on nyt ehkä yksi huomattavimpia insituutioita eteläisessä Kaliforniassa.

Pitkä rata, joka mutkuttelee kuin suuri vihreä käärme yli kukkuloiden näiden kahden kaupungin välillä on rakennettu lähes kokonaan puusta, ja on tarpeeksi vahva kantamaan sähköraitiovaunun painon. Sillä on koko matkan, yhden kaupungin keskustasta toiseen, keskeytymätöntä etuajo-oikeutta, ylittäen tiet, kadut, rautatiet, väylät ja rotkot. Korkeimmillaan radalla on korkeutta noin viisitoista metriä. Maksimi kaltevuus 14,5 kilometrin matkalla on kolme prosenttia, ja sitäkin vain 600 metrin matkan. Muualla kaltevuuden keskiarvo on 1,15 prosenttia.

Tällä hetkellä pyörätie on tarpeeksi leveä neljälle pyöräilijälle ajaa rinnakkain, mutta sen leveys saatetaan kaksinkertaistaa nykyisestä. Tällä hetkellä vain polkupyörät ja moottoripyörät sallitaan tiellä, mutta kun rataa on levennetty, autoille voidaan sallia etuoikeus ajaa yli sen kauniin pinnan.

Insinööriin näkökulmasta tie on riemuvoitto. Peräti 381 000 metriä parasta Oregonin mäntyä käytettiin sen rakentamiseen. Puu on maalattu tumman vihreäksi. Yöllä pyörätie näyttää hohtavalta käärmeeltä, sillä se on kirkkaasti valaistu hehkulampuin molemmin puolin.

Pyörätiellä on kauniit pääteasemat ja Casino. Pääteasemat ovat pikku raken-

nuksia, maurilaista tyyliä, joissa pyöriä ja autoja voidaan vuokrata, korjata ja säilyttää. Casino sijaitsee yhdellä korkeimmista kukkuloista, kauniilla kaistaleella maata, joka on kastettu Merlemount Parkiksi, ja joka on nyt valmisteltu rauhalliseksi pakopaikaksi uupuneille kaupunkilaisille. Kukkulan laelta avautuu upea näkymä - Grand Sierra Madras varjostaa kaunista San Gabriel Valley:ta. Mount San Jacinto ja Mount San Bernardino nousevat 2743 metriä ja 3352 metriä, seisten vartioimassa vihreää maata täynnä appelsiini- ja oliivipuita. Siniset Tyynenmeren vedet kimmeltävät etelässä ja kaukana merellä silmäsi pystyvät havaitsemaan Santa Catalinan saaren. ■

[Internetin lähteiden mukaan pyörätie kulki Hotel Green:istä Pasadenassa, Plaza:an Los Angeles:ssä. Tietulli oli 10 senttiä yhteen suuntaan tai 15 senttiä edestakaisin. Ensimmäinen 1850metriä avattiin 1. tammikuuta 1890, mutta pyörätie oli tuohon tuomittu kaupallisten näkymien huonontuessa, johon vaikutti pyöräilyhuuman hiipuminen ja Los Angelesin alueen alkava autoistuminen.]

*lähde: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration
www.fhwa.dot.gov/infrastructure/the_great_cycle_way_.cfm*

**Mytologiassa hirviömäinen otus, jossa on osia eri eläimistä.*

Tavarapyörät tulevat

Eurooppalainen projekti CycleLogistic on tarttunut toimeen tavarapyörien potentiaalın hyödyntämisessä. Painavia syitä on monia. Noin 60 prosenttia kaikista kaupunkiympäristössä tapahtuvista matkoista liittyy erinäisten tavaroiden kuljettamiseen. Jos kaikki alle 500 kiloa painavien tavaroiden kuljettaminen tehtäisiin pyörällä, kaupunkien elämänlaatu paranisi huomattavasti. Tutkimusten mukaan 42 prosenttia moottoriajoneuvolla tehdyistä tavarakuljetuksista voitaisiin korvata tavarapyörien avulla.

Katsaus Euroopan nykytilanteeseen:

Saksa: Ilmastosuojelun aloitteesta seitsemässä eri kaupungissa testataan sähköisiä tavarapyöriä erilaisiin kaupunkien sisäisiin ja kaupallisiin kuljetuksiin. Saksan pyöräilyn edistämissuunnitelmassa 2020 suositellaan tavarapyöriä matkaketjujen osakuljetuksiin.

Ranska: Yhtiö La Petite Reine kuljettaa vuosittain miljoona lähetystä sähköpyörillä neljässä Ranskan suurkaupungissa, esimerkiksi Pariisissa.

Belgia: Gentissa aloitettiin Euroopan ensimmäinen tavarapyörä järjestelmä. Neljä tavarapyörää ovat osa kimppa-autojärjestelmää.

Sveitsi: Vuonna 1997 aloitettu palvelu, joka kuljettaa pyörällä kauppatavarat kotiin. Palvelun suosion myötä 21 % asiakkaista on siirtynyt asioimaan auton sijasta pyörällä tai jalan.

Itävalta: Tavarapyöriä käytetään kotiinkuljetuksissa, ikkunoiden pesun apuna ja jäätelön myymisessä puistoissa. Grazin kaupunki avustaa 1 000 € tuella kouluja, yrityksiä ja muita yhteisöjä, jotka ostavat tavara pyörän ja antavat sen vuokrauskäyttöön.

Iso-Britannia: Laatikoppypyöriä käytetään hyvin erilaisiin tehtäviin ja esineiden kuljettamiseen, esimerkiksi toimistotarvikkeiden, elintarvikkeiden, lääkkeiden sekä kukkien. Heathrowin lentokentällä toimii jopa pyöräambulanssi.

Romania: Bukarestissa aloitettiin vuonna 2012 ensimmäinen pyöräkuriiripalvelu. Se kuljettaa ovelta-ovelle- kuljetuksia kaupungin sisällä.

Suomi: Pääkaupunkiseudulla toimii ainakin kaksi pyörälähettyritystä, joilla on myös tavarapyörät käytössä. Pääkaupunkiseudun kierrätyskeskuksista voi lainata tavarapyöriä hankintojen kotiinkuljetusta varten.

Suurimmat haasteet

Yhtiöt pelkäävät kuljetuksen tai pyörien varastamista. Varastamista ei ole todettu suurena uhkana mutta toisaalta tavarapyörien yleistyessä myös niihin kohdistuva ilkeävalta mahdollisesti kasvaa.

Toinen haaste on pyörällä tehtyjen kuljetuksien saavutettavuus keskusta-alueen ulkopuolelle sekä kuljetuksien rajallinen maksimikuorma. Toisaalta nykyään tehokkaimmat tavarapyörät voivat kuljettaa jopa 500 kiloa kerralla. Lisäksi erilaisten kuljetusmuotojen yhdistäminen, niin että tavarapyörä hoitaisi osan matkaketjusta esimerkiksi haasteellisessa kaupunkiympäristössä, voisi tuoda etua koko logistiikan alalle. Muita haasteita olivat nykyisten kuljettajien asenne pyöräilyyn sekä kausivaihtelut. Näiden lisäksi on erinäisiä paikallisia tekijöitä, jotka hidastavat tavarapyörien yleistymistä. Esimerkiksi Belgian laki kieltää kolme tai nelipyöräiset pyörät bussikautalla. ■

Lähde: www.epomm.eu/newsletter/electronic/1212_EPOMM_enevs.php



(kuva: Mark Stosberg)

Suomen tavarapyöräilyn edistämissivusto: www.tavarafillari.fi

Tavarapyörien etuja verrattuna moottoriajoneuvoihin:

Halvempi vaihtoehto: alhaisempi hankintahinta, juoksevat kulut sekä ilmainen pysäköinti. Saksalainen tavarapyörien maahantuoja GobaX laski, että pizzeria pystyisi säästämään 6 300 € vuodessa, jos he tekisivät kuljetukset pyörällä.

Saasteeton ja nopea: pyöräily on sujuva sekä luotettava kulkumuoto muun liikenteen seassa.

Hyvä saavutettavuus: pyörällä pääse liikkumaan katuverkossa myös paikkoihin, johon muilla ajoneuvoilla ajo on kielletty, esimerkiksi kapeat kadut.

Pienet ympäristöhaitat: Hiilidioksidipäästöt vähenevät siirryttäessä saasteettomaan kulkumuotoon. Westminsterin yliopisto laski, että Lontoon keskustassa päästövähennys voisi olla jopa 62 %.

Imago ”vihreystä”: Kestävän kehityksen tukeminen on kilpailuetu esimerkiksi yritysten keskuudessa.

Korkea elämänlaatu: ei melua ja kaupunki siirtyisi autoilta ihmisille.

Pyöräilyn hyöty Helsingissä

Helsingin kaupunki teetti tänä vuonna selvityksen pyöräilyn yhteiskunnallisista hyödyistä. Selvitys tehtiin WSP Finlandissa Virpi Pastisen johdolla. Selvityksen tulokseksi saatiin, että pyöräilyn kaksinkertaistaminen vuoteen 2025 mennessä Helsingissä tuottaisi vuositasolla 80 miljoonan euron terveyshyödyt.

teksti: Minna Raatikka

Tulos puhuu kiistattomasti siitä, että liikkumavaraa nykyisen investointitason (noin 5 miljoonaa/vuosi) kasvattamiseksi pelkätään terveyshyötyjen näkökulmasta on perusteltua.

Selvityksessä laadittiin nykytilanteeseen vertailtavaksi kaksi eritasoista pyöräilyn investointiohjelmaa: 10 miljoonan sekä 20 miljoonan vuosi-investointiohjelma. Ne keskittyivät erityisesti laatuikätyvien, kuten Baanan, lisäämiseen sekä kanta-kaupungin pyöräverkon täydentämiseen. Kummankin tavoitekenaaron hyöty-kustannussuhteet ovat lähellä kahdeksaa. 20 miljoonan euron vuosi-investointiohjelma on kuitenkin nettohyödyiltään kannattavampi (kuva 1).

Pyöräily nopeutuu

20 miljoonan euron vuosiohjelmalla laatuikätyvien verkosta tulee jo niin kattava ja yhtenäinen, että pyöräilijät voivat taittaa pitkiäkin matkoja laatuikätyviä hyödyntäen. Tämä säästää matka-aikaa ja pyöräilystä tulee yhä houkuttelevampi vaihtoehto myös työmatkoilla. Aikasaastot muodostuvat ennen muuta pyöräilyn nopeutumisesta ja vähäisessä määrin myös tieliikenteen ruuhkautumisen vähenemisestä, kun pyöräilyn kysyntä kasvaa ja autoilu vähenee. Jälkimmäisen merkitys jää kuitenkin marginaaliseksi.

Pyöräilyn kulutapaosuus nousee nykyisestä noin 6 prosentista investointivaihtoehdosta riippuen 10-11 %:iin vuoteen 2016 mennessä. Siirtymät syntyvät etupäässä henkilöautoliikenteestä ja joukkoliikenteestä ja vähäisessä määrin myös kävelystä. Väestömäärän kasvun myötä pyörämatkojen määrä lisääntyy vuoteen 2025 mennessä, mutta kulutapaosuus säilyy 10-11prosenttiin. Helsingissä tehdään vuoteen 2025 mennessä merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja, jotka yhdessä pyöräilyn edistämisen kanssa vähentävät matkoja henkilöautoliikenteestä.

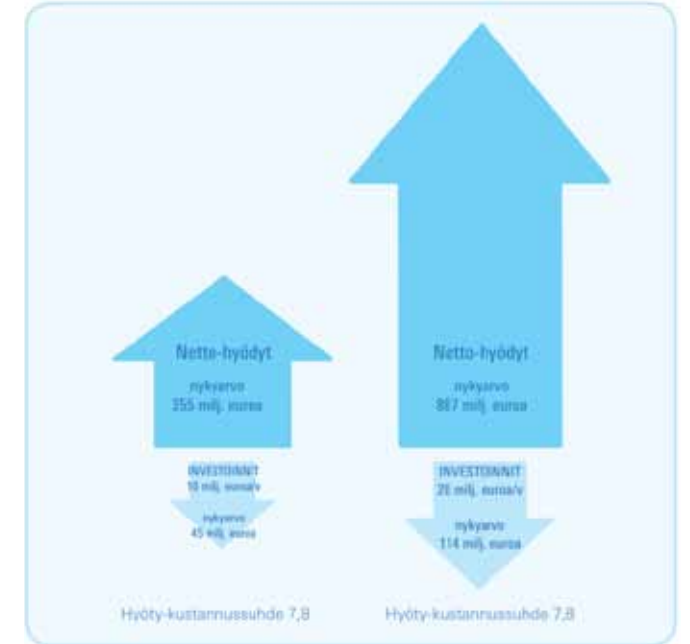
Kysymykset:

1. Mikä oli mielestäsi yllättävintä tutkimuksen tuloksissa?

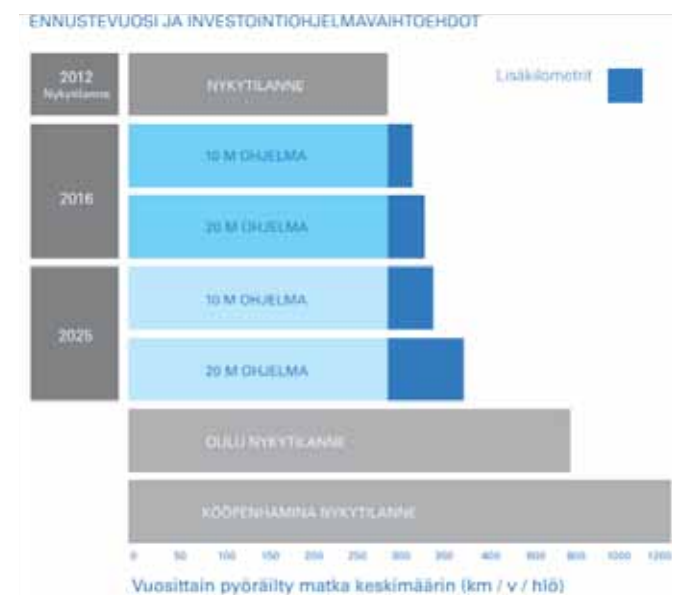
Yllättävää oli, että terveysvaikutukset olivat niin merkittävät ja että liikenteen mittakaavassa suhteellisen pienilläkin investoimilla, 20 miljoonaa euroa vuodessa, voidaan saavuttaa huomattavia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä, kun ne suunnataan pyöräilyyn.

2. Miten arvioit tämän vaikuttavan päättäjiin?

Toivon, että tulokset puhuvat puolestaan ja että päättäjät näkevät Helsingin yhä kasvavassa määrin ihmisen mittakaavaan sopivana kaupunkina. Pyöräilyn edistäminen on yksi osa tätä kehitystä. ■



Investointivaihtoehtojen investointikustannukset ja nettohyödyt. Esitetyt arvot ovat viiden prosentin laskentakorolla nykyhetkeen arvoitettuja tulevien vuosien yhteenlaskettuja hyötyjä ja kustannuksia. Laskentajakso kattaa investointivuodet 2013-2024 ja kolmekymmentä vuotta tämän jälkeen. (Pastinen, WSP 2012)

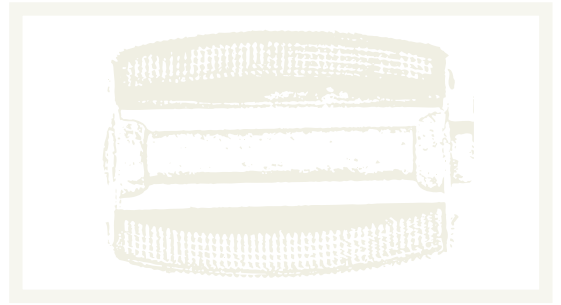


Investointivaihtoehtojen vaikutukset pyöräilijämäärien kasvuun arviointimenetelmän mukaan sekä vertailuarvoina Oulun ja Kööpenhaminan pyöräilyosuudet nykytilanteessa.



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 arkkiliikuntana, 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@espoo.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

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

JYVÄSKYLÄ

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

JÄRVENPÄÄ

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

KAARINA

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

KANGASALA

Markku Lahtinen (03) 3777 349
markku.lahtinen@kangasala.fi

KARVIA

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

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

Penntti Multaharju 040 573 0363
penntti.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
jyrki.hakkarainen@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@tamper.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-LIITTO 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

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

SITO OY

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

STRAFICA OY

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

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO RY

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 040 720 2872
mari.paatalo@valpastin.fi

WSP FINLAND OY

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