

Pöytä

Rauhallista
Joulua!

ESPOON
PYÖRÄILY NOUSSUSSA

PYÖRÄILYN JA KÄVELYN
SEURANTA VAUHTIIN

EDISTÄMISOHJELMIEN VUOSI

Vuoden 2013 aikana ennätyksellisen monessa kunnassa valmistui pyöräilyn edistämishjelma. Näitä kuntia ovat ainakin Lahti, Helsinki, Espoo, Kokkola, Ylöjärvi ja Vantaa. Viime vuonna omansa saivat valmiiksi Joensuu, Seinäjoki ja Tampereen seutu. Edistämishjelmat eivät ole läjä turhia asiakirjoja, vaan niillä on tutkitusti myönteinen vaikutus rahoitukseen, toteutuneisiin toimenpiteisiin ja pyöräilymääriin.

On ilahduttavaa, että nämä tuoreimmat ohjelmat ovat aiempaakin parempia sekä prosesseina että sisällön puolesta. Tekeminen on ollut parhaimmillaan aidosti vuorovai- kuteista siten että asukkaat, virkamiehet ja poliittiset päättäjät ovat voineet sitoutua ohjelmaan jo sen työstämisen aikana. Myös valmis ohjelma on useimmiten saatu päätöksenteossa tarpeeksi korkealle. Viimeisimpänä Kokkolan pyöräilykaupunkiohjelma, joka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 9. joulukuuta.

Yksi merkittävä uusi elementti osana edistämishjelmia on ollut pyöräilyn ja kävelyn terveysvaikutusten taloudellisen hyödyn laskeminen käyttämällä WHO:n kehittämää HEAT-työkalua. Tämä on herättänyt suurta kiinnostusta mediassa ja auttanut varmas- ti saamaan pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi aivan uutta painoarvoa päätöksenteossa. HEAT-laskelmia on tehty tähän mennessä seitsemällä paikkakunnalla ja tulokset pu- huvat puolestaan. Pienimmässäkin kunnassa pelkästään pyöräilyn lisäämisen terveys- hyödyt ovat vuositasolla yli puolitoista miljoonaa ja esimerkiksi Espoossa 8,3 miljoonaa euroa.

Edistämishjelmien voimaan antaa kuitenkin eniten uskoa niiden kautta toteutuvat konkreettiset toimenpiteet. Joensuussa esiteltiin 10. joulukuuta huikeiden HEAT- tu- losten lisäksi tulevia toimenpiteitä pyöräilyn ja kävelyn hyväksi. Yksi niistä on aivan uraa uurtava Suomessa: hollantilaistyypisen, aidosti pyöräily-ystävällisen kierto- liittymän rakentaminen kahdelle keskeiselle paikalle kaupungissa. Mallia on haettu Drachtenista, jossa vastaava ratkaisu vähensi pyöräilyonnettomuuksien määrän viides- osaan entisestä.

Rauhallista Joulua ja pyöräilyn iloa vuodelle 2014!

Matti Hirvonen
päätoimittaja



LUVASSA MILJONNIEN EUROJEN HYÖDYT

Joensuun seudulla toteutettiin vuosien 2012–2013 aikana kävelyn ja pyöräilyn edis- tämishjelmiä, jossa painotettiin muun muassa kävelyn ja pyöräilyn arvostuksen nos- tamista alueen asukkaiden keskuudessa. Konkreettiseksi pitkän aikavälin tavoitteeksi kirjattiin kävelyn ja pyöräilyn yhteenlasketun kulkutapaosuuden selvä kasvu vuoteen 2020 mennessä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on sisällytetty myös kaupungin stra- tegiaan.

Pyöräilyn tai kävelyn kulkutapaosuuden kasvun tavoitteita asetettaessa on tärkeää selvittää mitä hyötyjä kasvulla voidaan saavuttaa. WHO:n HEAT-työkalulla suoritettujen laskennat kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen tuomista euromääräisistä terveyshyödyis- tä vastaavat osaltaan tähän keskeiseen kysymykseen.

HEAT-laskenta suoritettiin Joensuussa neljälle eri tilanteelle: kävely- ja pyöräily- määrän kasvu nykytasolta 10, 20, 30 tai 40 prosenttia. Laskenta-aika ulottui vuoteen 2030 saakka. Laskentojen perusteella 20 prosentin kasvu kävelyn määrässä toisi reilun 6 miljoonan euron edestä säästöjä vuositasolla. Vuonna 2030 saavutettavat kokonais- hyödyt olisivat noin 75 miljoonaa euroa. Pyöräilyn määrässä 20 prosentin kasvu tuot- taisi puolestaan lähes 4 miljoonan edestä hyötyjä vuositasolla, vuonna 2030 saavutet- taviin kokonaisyhtöyden ollessa noin 46 miljoonaa euroa.

HEAT-laskentatyökalun antamat arviot perustuvat kävelyn ja pyöräilyn kuollei- suutta vähentävän vaikutuksen tuottamaan taloudelliseen hyötyyn. Arvio hyödyistä ei sisällä kaikkia sairastavuuden vähenemisen kautta saatavia tai muita mahdollisia käve- lyn ja pyöräilyn määrän kasvun tuottamia taloudellisia hyötyjä.

Lisäämällä kävelyä ja pyöräilyä voidaan myös vähentää ruuhkia ja saavuttaa matka- aikasäästöjä. Esimerkiksi henkilöauto ehtii kuljettaa tunnin aikana 3,5 metrin levyisellä ajokaistalla noin 2 000 henkilöä kun samassa tilassa mahtuu tunnin aikana kulkemaan noin 19 000 jalankulkijaa tai noin 14 000 pyöräilijää. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden rakentaminen on edullisempaa kuin moottoriajoneuvojen. On esimerkiksi tutkittu, että pysäköinnin rakentaminen nostaa asumiskustannuksia noin 20 prosenttia ja yh- den henkilöauton vaatimaan parkkiruututilaan mahtuu parkkiin noin kymmenen pol- kupyörää. Lisäksi kävely ja pyöräily ovat päästöttömiä liikkumismuotoja, joiden lisää- minen tuo energiasäästöjä öljynkulutuksen laskiessa.

Kävelyn ja pyöräilyn terveysvaikutusten taloudellinen arviointi Joensuussa -selvi- tystyö valmistui joulukuussa 2013. Työn rahoittajatahot olivat Joensuun kaupunki ja Liikennevirasto. Selvityksen toteutti Sito Oy. Raportti julkaistaan joulukuun aikana ja se löytyy ainakin seuraavista osoitteista:

www.kulkulaari.fi

www.kki.likes.fi

Poljin 8/2013

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

Kansikuva: Joensuu, joulukuuta 2013, Matti Hirvonen

Seitsemästoista vuosikerta.
ISSN 1796-6388

Päätoimittaja

Matti Hirvonen
matti.hirvonen@poljin.fi

Toimituskunta:

Markku Lahtinen (Kangasalan kunta)
Antero Naskila (Suomi Pyöräilee)
Petri Sipilä (Helsingin Polkupyö- räilijät)
Toimitussihteeri, Ulkoasu ja taitto:
Risto-Jussi Isopahkala

Painos: 1000 kpl

Painopaikka: Trio-Offset,
Helsinki

Toimituksen osoite ja
osoitteenmuutokset:
info@poljin.fi

Pyöräilykuntien verkosto ry
Toinen linja 14
00530 Helsinki

Yhteistyössä:

Liikennevirasto
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Suomen Kuntaliitto

Poljin 1/2014 ilmestyy tammikuussa
viikolla 5.
Lehteen tarkoitettua aineistoa on oltava
toimituksessa 15.1.2014 mennessä.

Sisällysluettelo:

Espon pyöräily nousussa	4
Walking for life	9
Virossa pyöräretkeilijä löytää perille	10
Pyöräily uutisia:	12
Pyöräilyn ja kävelyn seuranta	13

ESPOON PYÖRÄILY NOUSUSSA

teksti: Minna Raatikka

Espeen kaupunki on laatinut mallikkaan pyöräilyn edistämishjelman vuosille 2013-2024. Edistämishjelma sai alkunsa, kun Espoon kaupunkisuunnittelulautakunta kirjasi lautakuntasopimukseen (2009-2012) tarpeen pyöräilyreitistön kehittämissuunnitelman laatimisesta.

Yksi konkreettinen askel edistämishjelman tekoon oli vuoden 2012 alussa pidetty kaupunkisuunnittelun-, teknisen- ja liikuntalautakunnan yhteisminäari, jossa yhteistyössä käsiteltiin tulevaa pyöräilyn edistämishjelmaa. Seminaarissa oli positiivinen ote ja siellä nousi esille potentiaalisia oivalluksia pyöräilyn suhteen:

- Hyötypyöräilyn tulee olla helppoa ja turvallista erilaisille pyöräilijöille sekä kesällä että talvella
- Pyöräpysäköinnin tulee olla vaivatonta ja säältä suojassa
- Pyöräilyn tulee olla näkyvä osa liikennettä ja yhtä helppoa kuin autoilu

Nämä lähtökohdat ovat olleet oiva alusta Espoon edistämishjelmaa tekemiselle. Ohjelman tavoitteena oli asettaa määrällisiä ja laadullisia tavoitteita Espoon pyöräilylle. Lisäksi tarkoituksena oli löytää Espooseen parhaiten sopivia pyöräilyn edistämiskeinoja ja kuvata niiden vaikuttavuutta. Näiden lisäksi erittäin tärkeänä tavoitteena oli suunnitella kehittämisspolku: ”Mitä asioita, miten, missä järjestyksessä, milloin ja kuka asiat tekee”. Työ aloitettiin joulukuussa 2012 ja se valmistui elokuussa 2013.

Ohjelman poliittinen käsittely alkoi syyskuussa 2013. Lopputuloksena kaupunginhallitus päätti allekirjoittaa Brysselin julistuksen ja kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi pyöräilyn edistämishjelman.

Ohjelma on luettavissa kokonaisuudessaan kaupungin kotisivuilla: www.bit.ly/1dgWAhx

Espeen pyöräilyn nykytilanne

Espeen pyöräilyn kulkumuoto-osuus on syysarvena 8 % kaikista tehdyistä matkoista (HSL 2012). Koko vuoden osalta kulkumuoto-osuus on 7 % (HLT 2010). Osuudet ovat samaa suuruusluokkaa koko pääkaupunkiseudulla. Espoossa pyöräilijöiden määrä ovat kasvaneet kymmenen viime vuoden aikana sekä aluekeskuksissa että niiden välisillä pyöräteillä enemmän kuin asukasmäärä. Potentiaalia kasvattaa pyöräilymääriä edelleen on runsaasti: henkilöauton osuus alle viiden kilometrin matkoilla on yli puolet. Espoon kaupungin pyöräilyasiantuntija Silja Savolaisen mielestäni olisi erityisen tärkeää saada lyhyiden matkojen pyöräilyn kulkumuoto-osuutta kasvatettua ja vähennettyä vastaavasti henkilöautoilun osuutta. >>

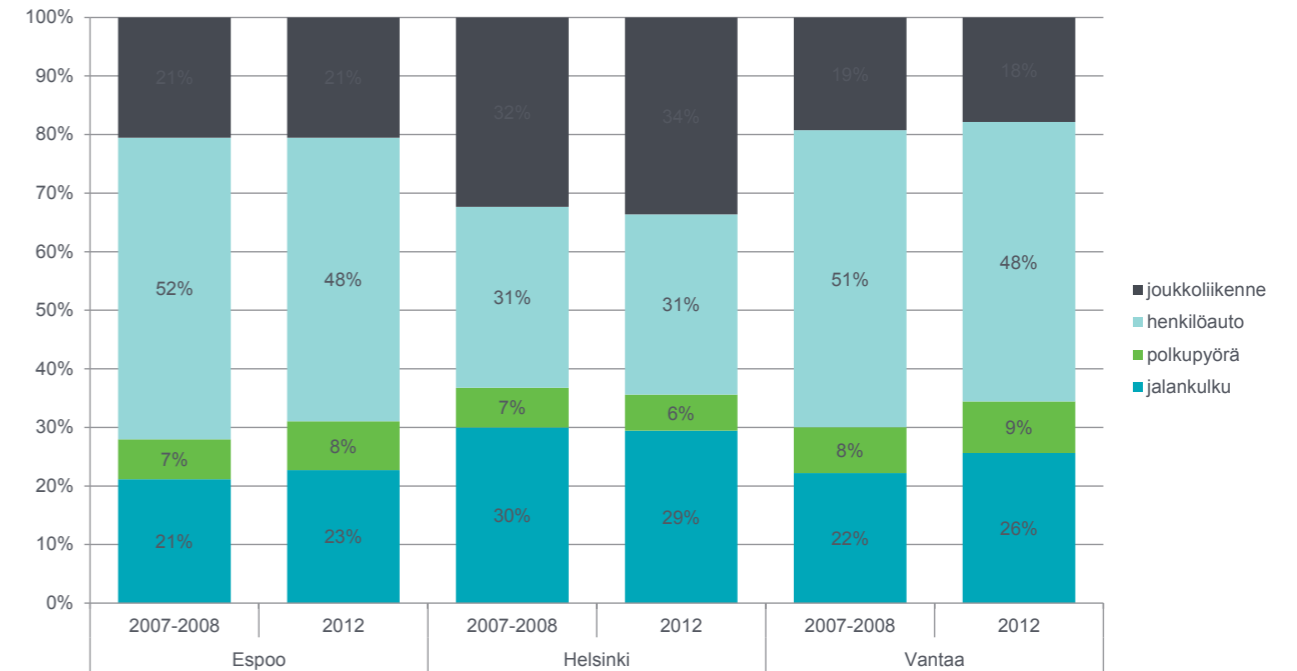


Espeen edistämishjelman työpajassa mietittiin ja priorisoitiin eri kaupungin toimijoiden kanssa keinoja edistää Espoon pyöräilyä. Pyöräilykuntien verkosto oli mukana työpajassa sparraamassa työskentelyä. (Kuva: WSP Finland)

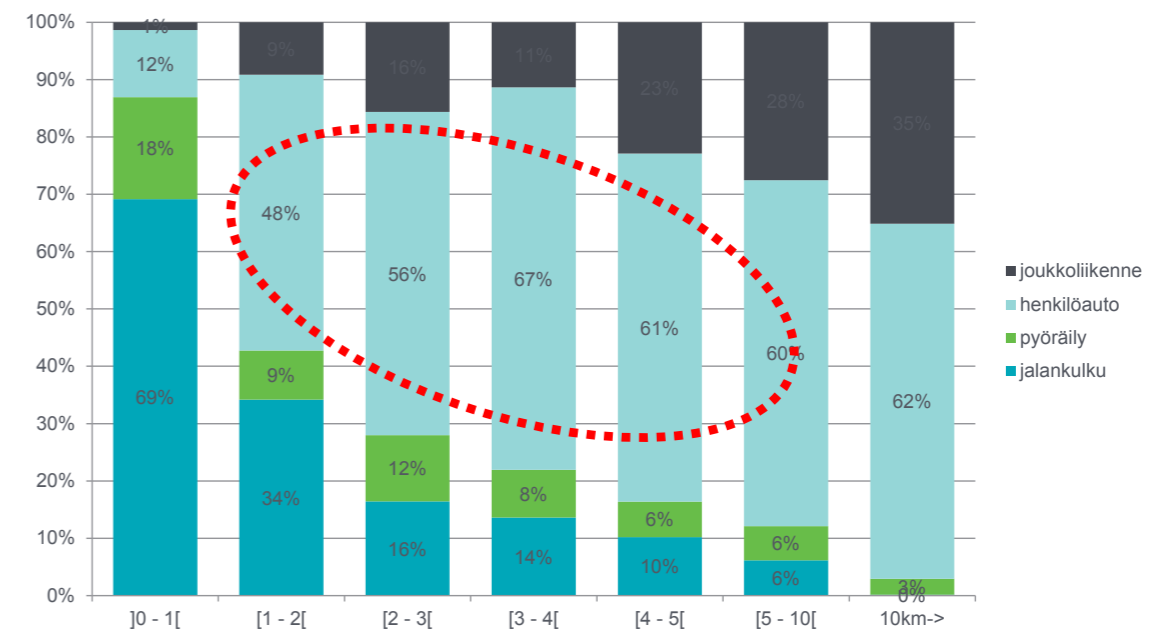
(oikealla) Taulukko Helsingin, Espoon ja Vantaan kulkumuoto-osuuksista sekä (oik. alh.) pyöräilyn potentiaalista (WSP Finland 2013) lähde: Helsingin-seudun liikkumistutkimus 2012, HSL

”Rohkaisevaa on ollut positiivinen vastaanotto ja kiinnostuneisuus monella taholla” -Silja Savolainen, Espoon kaupungin pyöräilyasiantuntija.

Kulutuspaosuudet Espoossa, Helsingissä ja Vantaalla (syksyn arkivuorokausi)



Espeolaisten pyöräilyn kulkutapaosuus eri pituisilla matkoilla (syksyn arkivuorokausi)





(kuva: WSP Finland)

Matkaketjujen ja laatureittien mallikaupunki

Tulevaisuudessa Espoon kaupunkiliikenne tulee vahvasti tukeutumaan raideliikenteeseen. Tämä tarkoittaa sujuvan ja helpon liikkumisen näkökulmasta sitä, että erilaisia matkaketjuja tulee vahvistaa. Pyöräilyllä on tässä suuri potentiaali. Laadukkaat pyöräpysäköintirakaisut, opastus ja reitit asemille nousevat suureen rooliin.

Matkaketjujen vahvistamisen lisäksi työmatkojen nopeuttaminen laatureittien avulla on nähty avaintekijäksi pyöräilyn suosion nousuun monessa eurooppalaisessa kaupungissa. Espoossa on monta viihtyisää keskustaa ja eri aluekeskusten väliset reitit voidaan nähdä potentiaalisina pyöräilyn laatuväylinä. Espoossa on lisäksi erityinen mahdollisuus toteuttaa monet laatuväylyistä viihtyisinä viherreitteinä.

Pyörämatkojen kulkumuoto-osuus on 15 % vuonna 2024

Espoolla ei ole aikaisemmin ollut määrällistä tavoitetta pyöräilylle. Valtakunnallisesti kävelyn ja pyöräilyn strategiassa 2020 on linjattu että vuonna 2020 kävely-, pyörä- ja joukkoliikenteen yhteinen kulkutapaosuus nousee 32 prosentista

35–38 prosenttiin ja henkilöautomatkojen vastaavasti vähenee. Tämä merkitsee, että vuonna 2020 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 prosenttia enemmän kuin vuonna 2005. Valtakunnallinen tavoite ohjaa Espoon toimintaa samoin kuin seudulliset linjaukset, kuten Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2011. Kaupunkikohtaisen tavoitteen asettaminen kuitenkin sitouttaa koko kaupungin konkreettisemmin pyöräilyn edistämiseen. Lisäksi pyöräilyn edistäminen on usein, kuten tässäkin edistämishjelmassa huomattiin, koko kaupungin asia ja sitä voidaan edistää teknisen toimen ohella ainakin liikunta-, ympäristö-, ja sivistystoimen kautta.

Espoo liittyi Helsingin ja Vantaan seuran allekirjoittamaan Brysselin sopimuksen, jossa tavoitellaan pyöräilyn 15 % kulkumuoto-osuutta vuoteen 2020 mennessä sekä lisäksi sitoudutaan erilaisiin pyöräilyä edistäviin toimiin ja kannustimiin. Espoon vahvan tahtotilan pohjalta tavoitteeksi asetettiin 15 % vuoteen 2024 kansainvälisiin esimerkkeihin ja Brysselin julistukseen nojaten. Tavoite on kunnianhimoinen, mutta ei mahdoton.

8,4 miljoonan euron hyödyt vuodessa

Terveysvaikutukset ovat suurin yksittäinen lisääntyneen pyöräilyn tuoma hyötylaji. Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvaminen 15 %:iin vuoteen 2024 mennessä tuottaa WHO:n HEAT-työkalulla (Health economic assessment tool) laskettuna 8,3 miljoonan euron hyödyn vuodessa (nykyarvo). Koko laskentajalta lisääntyneen pyöräilyn terveysvaikutusten nykyarvo on 158,3 miljoonaa euroa. Ympäristövaikutukset tuovat nykyarvoltaan noin 100 000 – 200 000 € vuosittaisen hyödyn.

”Aukkaiden palaute on ollut positiivista ja selkeästi pyöräilyn edistämishjelmalle on ollut tarvetta” -Silja Savolainen



(kuva: Espoon kaupunki)

21 toimenpidettä

Ohjelmassa otettiin huomioon pyöräilyn edistämisen laaja keinovalikoima. Savolaisen mielestä on tärkeää ymmärtää, että pyöräilyn edistäminen ei tarkoita ainoastaan uusien pyöräväylien rakentamista vaan kyse on laajemmasta edistämisestä. ”Väylien rakentaminen tarpeellisiin paikkoihin ja yhteyspuutteiden korjaaminen on tärkeää, mutta pyöräilyn edistäminen on paljon muutakin: pyöräiliikenteen ja pyöräliikenneverkon sujuvuuden parantamista, asenteisiin vaikuttamista kannustamalla, markkinointia, liikennetutkimusta, pyöräpysäköintiasioita jne. Aihepiiri on todella laaja ja koskettaa monia eri tahoja.”, painottaa Savolainen.

Pyöräilyn edistämishjelmaan on koottu 21 toimenpidettä, joita toteuttamalla Espoo pyrkii pyöräilyn edistämistavoitteisiin. Edistämishjelman toimenpiteet jakautuvat alla oleviin ryhmiin:

**POLIITTINEN TAHTO JA RESURSSIT
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ
LAATUREITIT
SUJUVAT JA TURVALLISET REITIT
ASEMIEN SAAVUTETTAVUUS
VIESTINTÄ JA MARKKINOINTI
SEURANTA**

Poliittisen tahdon osalta konkreettisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi kaupunginjohtajan toimesta nimettävä pyöräilytyöryhmä, joka on tiiviissä vuorovaikutuksessa kaupungin muiden työryhmien kanssa ja näin pitää yllä vaadittavaa keskustelua ja vuoropuhelua. Lisäksi resurssien lisäys on yksi 21 toimenpiteestä; pyöräily- ja kävelyolosuhteisiin osoitettua vuosittaista erillishoidusta esitetään nostettavaksi 1,5-2 miljoonaa euroon.

Liikennejärjestelmätasolla tehdään aluekeskuksiin tarkasteleja pyöräilyn kilpakyvyn näkökulmasta, jossa tarkastellaan esimerkiksi pyöräilyn luokitusta ja laatutasoa, kuten pyöräilyn ja jalankulun erottelutarvetta. Laatureittien osalta yhdeksi ajankohtaiseksi toimenpiteeksi kirjattiin Espoon käyttämien tyyppiirustuksien päivittäminen. Ohjeiden tulisi olla linjassa verrattuna HSL:n määritelmiin ja muuttuviin valtakunnallisiin ohjeisiin verrattuna, jotka hyödyntävät parhaita eurooppalaisia käytäntöjä. Savolaisen mielestä yhtenä tärkeimpänä painopisteenä on pyöräiteiden suunnittelu ja laatutaso nostaminen pyöräilyn näkökulmasta: ”Pyörätiet tuntuvat olevan suunniteltu monessa maassa pyöräilijän ehdoilla, muun muassa ilman katkeavia ja täysin epäloogisia reittejä sekä rasittavia ja vaarallisia reunakiviä. Näihin asioihin ottaisiin ehdottomasti mallia mm. Ruotsista, Tanskasta ja Hollannista.”

Asemien saavutettavuutta on jo suunniteltu metrokaupunkiselvitysten myötä ja seuraava askel on toteuttaa suunnitelmat. Metroasemien houkuttelevuutta lisäävien reittien ja pyöräiteiden suunnitelmat sekä pyöräparkkien toteutussuunnitelmat arvioidaan kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuoden 2013 aikana.

Lisäksi toimenpiteinä olivat viestintäsuunnitelman laatiminen ja Espoon pyöräilykulttuurin tukeminen. Yhtenä hyvänä esimerkkinä kaupungin tuesta oli ensimmäistä kertaa Espoossa järjestettävä pyöräilijöiden aamiaisen Leppävaarassa syksyllä 2013 yhteistyössä Reilun kaupan kanssa. >>

Brysselin sopimus

Brysselin sopimus (Charter of Brussels) perustettiin vuoden 2009 Velo-City -konferenssissa. Sopimuksen on nyt allekirjoittanut 60 eurooppalaista kaupunkia ja Suomesta mukana ovat Helsinki ja Vantaa. Sopimusta hallinnoi European Cyclists' Federation (ECF). Sopimus on strategisen tason osoitus halusta edistää pyöräilyn olosuhteita kokonaisvaltaisesti. Alkuperäinen Brysselin sopimus on luettavissa täältä:

www.bit.ly/1cvWd40

Sopimukseen voi liittyä kaupunginjohtajan allekirjoituksella tai kunnanvaltuuston päätöksellä. Sopimuksessa kunta sitoutuu tavoittelemaan mm. seuraavaa:

- Pyörämatkojen kulkumuoto-osuus vähintään 15 % vuoteen 2020 mennessä.
- Pyöräilijöiden kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien vähentäminen 50 % vuoteen 2020 mennessä.
- Pyöräpysäköintimahdollisuuksien kehittäminen sekä varastelun ja ilkeiden vähentäminen.
- Koulu- ja työmatkapyöräilyn lisääminen erilaisten projektien ja kampanjoiden avulla.
- Kestävän matkailun kehittäminen pyörämatkailun olosuhteita parantamalla.
- Tiivis yhteistyö sekä kaupungin hallintokuntien välillä että eri sidosryhmien kanssa (yhdistykset, jälleenmyyjät).

Allekirjoittaneet kaupungit peräänkuuluttavat kaikkia viranomaistahoja maailmanlaajuisesti edistämään vahvasti pyöräilyä kaikilla tasoilla ja sisällyttämään pyöräilyn kaikkien osa-alueiden linjauksiin (terveys, yhdyskuntasuunnittelu, kaupunkisuunnittelu, talous, liikenne, vapaa-aika, urheilu ja matkailu).

Espoossa sopimuksen allekirjoittamista päädyttiin esittämään seuraavalla tulkinnalla: Espoo asettaa pyörämatkojen kulkutapavoitteenksi 15 % vuoteen 2024 mennessä. Kulkumuoto-osuus lasketaan syksyn arkipäivien matkoista. Tulkinnasta on keskusteltu sopimusta ylläpitävän ECF:n edustajan kanssa, eikä Espoon otta- maan tulkintaan ole heidän puolestaan estettä. Muiden tavoitteiden osalta Espoo pyrkii niihin julistuksen mukaisesti.

Seuraava polkaisu

Espoon edistämishjelma on ollut syksyllä 2013 poliittisessa käsittelyssä kaupunkisuunnittelulautakunnassa sekä kaupunginhallituksessa. Espoon vihreiden valtuutettu Tiina Elo vahvistaa, että poliittista tahtotilaa pyöräilyn edistämiseen on olemassa. Brysselin julistuksen allekirjoittamisen lisäksi hyvänä esimerkkinä on pyöräilymäärien seurannan liittäminen osaksi budjettisuunnittelua. Savolaisen mukaan seuraava askel on pyöräilytyöryhmän perustaminen ja sitä kautta toimenpiteiden konkreettinen toteuttaminen: "Tavoitteenamme on perustaa pyöräilytyöryhmä Espooseen ja sen pohjalta on tarkoitus miet-

tiä, mitä toimenpiteitä lähdetään viemään eteenpäin ensimmäisenä." Lisäksi Savolainen toivoo tulevaisuudessa lisää pyöräilyn edistämisen henkilöresursseja ja poikkihallinnollista yhteistyötä eri pyöräilyprojektien parissa.

Vuonna 2025 pyöräily kuuluu Savolaisen silmin vahvana osana jokaisen arkipäivää: "Toivon, että vuonna 2025 Espoossa olisi mahdollistettu pyöräily kaikille osaksi arkipäivää, ei pelkästään urheilumuotona tai lasten liikkumismuotona. Näin saataisiin helpotusta mm. kasvaviin ruuhkiin, autojen paikoitusongelmiin ja kansanterveysongelmiin." ■

N

orjan tiehallinto (Norwegian Public Roads Administration, NPRA) sai Norjan hallitukselta toimeksiannon luoda liikennestrategiaan kirjattu Norjan kävelystrategia. Työ on tehty yhteistyössä tiehallinnon kuntien sekä kansallisen terveysviraston kanssa. Lisäksi mukana on ollut alueellisia ja kunnallisia päättäjiä ja virkamiehiä.

Strategiassa on kaksi päätavoitetta:

Kävelyn tulisi olla houkuttelevaa kaikille. Tämä vaatii sen, että päivittäisestä kävelystä tehdään helppoa ja mukavaa kaikille ikäryhmille.

Useamman ihmisen tulisi kävellä enemmän. Tämä tarkoittaa kävelyn kulkumuoto-osuuden kasvamista sekä päivittäisten kävelymatkojen pidentämistä.

Kävelyn edistämistä tukevat tekijät

On monta syytä, miksi kävelyä tulisi edistää: vähentyneen autoilun seurauksena melu laskee ja ilmanlaatu paranee. Mitä enemmän kadulla on kävelijöitä, sitä enemmän kaupunkien kaduille syntyy ns. sosiaalista kontrollia, joka lisää katu- jen turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Lisään- tyneet ihmisvirrat kaupunkien keskus- toissa ja kauppakaduilla edustavat myös kaupan näkökulmasta lisää asiakkaita, jolloin kauppoyritysten elinvoima kasvaa. On todettu, että asiakkaina ihmisiä houkuttaa turvallinen ja visuaalisesti kaunis ympäristö, joka on kävelen saavutettavissa. Näiden alueiden rakentaminen koti- ja työpaikkojen läheisyyteen kasvattaa alu- een elinvoimaa.

NORJAN UUSI KÄVELYSTRATEGIA —"WALKING FOR LIFE"

Suomennettu lehdestä *Nordic, Road and transport research*, No.2 2013

Norjan kävelystrategian päätavoitteena on, että ihmiset kävelisivät autolla ajamisen sijaan.



Turun kävelykeskustaa.
(kuva: Pyöräilykuntien verkosto)

Fyysisen ympäristön suunnittelu

Kävelystrategiassa painotetaan rakennetun ympäristön suunnittelua kävely-ystävälliseksi. Se tarkoittaa viihtyvyyden lisäämistä jalankulkijoiden näkökulmasta, kävelyverkon jatkuvuutta ja paikallista saavutettavuutta sekä turvallisuutta. Kävely-ystävällisen ympäristön rakentamiseksi vaaditaan yhteistyötä ja poliittista tahtoa paikallisilta päättäjiltä. Kävely tulisi priorisoida kansallisissa maankäytön ja liikenteen suunnittelulinjauksissa sekä tarkemman tason suunnittelu- ja rakentamisohjeissa.

Aktiivinen kävelykulttuuri

Kävelyn edistämisen edellytys on kävelyn liittyvän tietoisuuden lisääminen. Toisaalta, tieto itsessään ei saa ihmisiä kävelemään enemmän vaan on vaikutettava ihmisiin suoraan. Kävelystrategian yhtenä keinona on nostaa kävelyn imagoa liikkumisvälineenä ja virkistystoimintana. Lisäksi NPRA laatii kansallisen kävelyn viestintäsuunnitelman, jonka avulla rohkaistaan aktiivisempaan kävelykulttuuriin ja tuetaan paikallisia päättäjiä konkretisoimaan erilaisia kävelyä edistäviä toimenpiteitä eri kohderyhmi- le viestinnän avulla.

Paikalliset kävelystrategiat

Norjan kävelyn edistämisen salaisuus on paikallisten keskustusten kävelyn edistäminen, jolloin paikallisten päättäjien ja virkamiesten tahto ja tekeminen ovat suuressa roolissa kansallisen strategian onnistumisessa. Lisäksi puitteet ja raamit edistämistyölle on oltava kunnossa: maankäyttö, infrastruktuuri, ympäristö, kunnossapito ja vuorovaikutus jalankulkijoiden sekä muiden tiellä liikkujien kanssa. ■

VIROSSA PYÖRÄRETKEILIJÄ LÖYTÄÄ PERILLE

teksti ja kuvat: Markku Lahtinen

Virossa ajaa kuin Tanskassa: mäkiä on vähän ja sinipohjaiset pyöräreittiopasteet johtavat matkaa kohti uusia seikkailuja. Olen parina viime kesänä osallistunut hepolaisten ja nojapyöräilijöiden monimuotoisen joukkion nelipäiväisiin pyöräretkiin Virossa ja päässyt tarkistamaan reittien kunnon.

Viro oli innokkaasti mukana jo 1995, kun EuroVelo-reitistöä alettiin puuhata. Rein Lepik oli aktiivinen koko reitistön valmistelussa, ja yhdessä johtamansa Vänta Äga –seuran kanssa hän suunnitelti ja merkitsi Viron halkaisevien EuroVelo –reittien lisäksi myös kymmenkunta valtakunnallista pyöräretkireittiä. Opasteet saatiin valmiiksi 2000, ja ne osoittautuivat olevan edelleen yhtä mainiossa jamassa kuin kokeillessani niitä vasta valmistuttua vuonna 2003.

Haapsalua kohti

Vuosi sitten suuntasimme retkemme länteen. Aloitimme kuitenkin Tallinnan uudesta merimuseosta, joka oli rakennettu vanhaan lentovenehangaariin. Tila oli sykkähdyttävä ja kokoelma kiinnostava. Myös pyöräretkemme alku oli tyylikäs: iltapäiväpysähdys Sakun virvoitusjuomatehtaan myymälässä ja ilta Laitsen vanhassa kartanossa, jonka suuriin huoneisiin meidät majoitettiin. Iltapuuteeksi eräät nojapyöräilijät kokeilivat toistensa välineitä, mutta pahimminkin toilaillleet pääsivät sairaalasta yöksi takaisin. Tosin seuraava päivä meni hitsaamalla ajoneuvoja taas kasaan.

Toisena päivänä päästiin kokeilemaan ihan uutta pyöräreittiä. Viron rautatiet yksityistettiin itsenäistymisen jälkeen, ja reittejä sai hoitaakseen halvalla. Harmittavasti tuottavuus oli alhainen, ja Haapsalun reitin hankkinut englantilainen tienasi paremmin myymällä ratakiskot kuin jatkamalla liikennöintiä. Niinpä ratapohja Riisiperestä Haapsaluun oli muutettu EU:n avustuksella pyöräreitiksi. Kiskoja lisäksi oli poistettu pölkkyt, levitetty sepelin päälle hiekkaa ja asennet-

tu opaskyltit. Valitettavasti maisemaa ei ollut saatu hoidetuksi, ja väylän varret olivat pusikkoa pusikon perään. Satulasta ei näkynyt metsiä eikä peltoja, ei kyliä eikä kaupunkia. Hiekalla kyllä oli muutoin rauhallinen ajella eikä kuoppia ollut niin paljon kuin läheisen asfalttiväylän pinnassa.

Reitti päättyi Haapsalun asemalle, missä on maan rautatiemuseo. Täältä eivät junat karkuun pääsekään, kun raitteita on jätetty vain muutama sata metriä. Yhtä pitkä on katettu lähtölaiturikin. Puusta rakennettu katos on komeudessaan häkellyttävä. Se onkin rakennettu tsaarin seurueta varten. Kun kruunupäät saapuivat Pietarista merenrantalomalle, viimeisenkin lakeijan oli kantamuksi-neen hyvä päästä suojaan sateelta tai aurinolta.

Edellisen käyntini jälkeen Haapsalun rantabulevardi oli rakennettu uudelleen 1920-luvun kuntoonsa, jolloin paikka oli matkailullisesti huipussaan. Ranta oli vaikuttava näky paviljonkeineen ja kukkapenkeineen.

Pyöräilypoika tervehtii kaupunkilaisia Rakveren torilla.



Takaisin rantareittiä

Viron asutus on keskittynyt Tallinnan seudulle. Palatessamme harvan asutuksen haitat tulivat esiin, kun vihdoin kymmenien kilometrien metsätaipaleen jälkeen tultiin kylään: ainoassa ruokalassa oli hää, ja jouduimme tyytymään kaupasta saatuihin olueen ja makkaraan jaksaksemme yöpaikkaan Suomenlahden rantaan. Siellä saimme nauttia iltahuviksi hienon näytelmän, kun mereltä nousi ukonilma. Aloimme olla jo Tallinnan vaikutuspiirissä, ja nuorisoa oli tullut viikonlopun viettoon rautalankamusiikkia kuuntelemaan viereiselle huvittelupaikalle. Meidän joukkomme viritti sen sijaan pyöräilyrenkutuksia, kuten ”15-vuotiaana ensi kertaa annoin, sydämeni pyöräilylle.”

Tallinnaa on hyvä lähestyä lännestä. Pyörätiet ovat leveitä ja reitti selkeä. Rocca al Maresta alkava, osittain veden päälle rakennettu rantaraitti sivuaa hyvin suosittua rantapuistoa, jossa kaupunkilaiset viettävät aurinkoisia päiviään.



Vastikään uudelleen rakennettu rantabulevardi kukoistaa Haapsalussa.

Ei tee mitään, länteen itään

Tämän vuoden kesänä sama joukko lähti itään kohti Rakvereä. Rantareitti Tallinnasta Piritan kautta oli hyväkuntoinen ja hyvin opastettu. Erillistä pyörätietä päästiin hyvän matkaa kaupungin ulkopuolelle, mistä pian etsiydyimme maaseututeiden rauhaan. Koska joukossa oli pari uutta kinnerikusia, jouduimme hyvän tien eteen tullen hieman koettelemaan nopeuksia. Se olikin hyväksi, sillä ehdimme melkein yömaajaan ennen kuin sade kaatui niskaan.

Toisena päivänä ajoimme kaupunkirakennustaiteellisesti soman Tapan kautta Rakvereen, joka on Viron suurimpia kaupunkeja. Esihistoriallinen linna pursusi ohjelmaa, nähtävyyksiä, kokemuksia ja tarjoiluja. Vanhan kaupungin ytimessä lymysi mainioita konditorioita, pyöräkauppoja ja pyöräpoikapatsaita. Paikallinen lehdistö oli kiinnostunut

kummallisista matkantekijöistä, jotka myönsivät hyväntahtoisesti haastattelun.

Kolmantena päivänä elämykset seurasivat toistaan. Eksymisiä, vastatuulta, jyrkkiä mäkiä, raunioita, mutta myös kartanoita, rautakautisia lehtoja ja elävää musiikkia. Suurimmat tunteet nousivat pintaan Palmsen kartanossa, jonka talliin oli pystytetty kuin meitä varten erinomainen polkupyöränäyttely. Esillä oli Valdo Praustin kokoelma: kymmenittäin pääosin 1920–1930 -lukujen virolaisvalmis-teisiä pyöriä, jotka olivat sangen edustavassa kunnossa.

Illan tullen saavuimme Viinistuun, josta etukäteen tiedettiin, ettei siellä ole kerrassaan mitään. Kylä oli nähnyt suurruutensa päivät 1920-luvulla, jolloin sen kautta kulki Suomeen laivakaupalla pirtua. Kyläläiset rikastuivat helpoin eväin, ja kalastustaidot lähes unohtuivat. Vaan kuinka ollakaan: rantopiissä jökötti haukien lisäksi komea taidemuseo, jonka seinät pullistelivat uutta ja modernia taidetta, niin että heikotti. Onneksi jäi tovi aikaa paneutua niin Viiraltin luonnoksiin, kuin itsenäistymistä seuranneeseen ilmaisun vapautumiseenkin. Myös pyöräilyaiheisia töitä oli iloksemme ripustettu nähtäville.

Moottoritiellä voi pyöräilläkin

Kotiin paluun päivä alkoi rantareittiä seuraten. Kiiun keskiaikaiseen puolustustorniin tehty kahvila antoi tarvittavan lepotaun ennen matkan tylsintä osuutta, Tallinnan lähestymistä. Idästä tuleva reitti oli ohjattu valtatie yli tasossa. Viikonlopun paluuliikenne oli vilkasta ja nopeaa, mutta sinne vain pyörillä moottoritien liikenteen joukkoon. Jonkin verran hirvitti, mutta lopulta kaikki selvisivät ylitse, paitsi ne jotka yrittivät löytää reittiä teollisuusalueiden halki rannan puolelta. Heistäkin useimmat selvisivät lauttalle.

Pyöräreitti Tallinnan esikaupunkialueiden halki oli hieman konstikas, mutta matkanjohtajan ja paikallisopasteiden varmasti ohjaamana kuljimme sivukatuja ja pyöräreittejä pitkin kasvitieteellisen puutarhan ja velodromin vieritse Piritaan.

Viro on suomalaisille mainio pyöräretkikohde. Välimatkat ovat kohtuullisia, liikenne Tallinnan ulkopuolella rauhallista, tiet vuodelta parempia, majoitus- ja ruokapaikkoja on riittävästi ja ennen kaikkea, retkireitit kattavat kiinnostavimmat nähtävyydet ja opasteet ja kartat täyttävät toiveet. ■

Kokkolan kaupunginhallitus hyväksyi Pyöräilykaupunkiohjelman tyytyväisenä

teksti: Mari Päätaalo

Kokkolan kaupunginhallitus hyväksyi kaupungille pyöräilykaupunkiohjelman 9. Joulukuuta. Tavoitteena on lisätä pyöräilyn kulkumuoto-osuutta nykyisestä 15 prosentista 20 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Pyöräilyn osuuden tavoitellaan kasvavan paljon erityisesti lyhyillä matkoilla ja työikäisten keskuudessa.

Kokkolan kaupungille on laadittu vuosille 2014-2020 pyöräilykaupunkiohjelma, jonka kaupunginhallitus hyväksyi kokouksessaan 9.12.2013. Pyöräily on Kokkolassa hyvä vaihtoehto päivittäisille työ-, koulu- tai asiointimatkoille, sillä 73 prosenttia kaupungin asukkaista asuu viiden kilometrin säteellä kaupungin keskustasta.

Pyöräilyn lisäämisellä tavoitellaan säästöjä

Pyöräilykaupunkiohjelman tavoitteena on vähentää henkilöautolla tehtävien matkojen osuutta erityisesti lyhyillä matkoilla. Kokkolan liikennetutkimuksen 2013 mukaan pyöräilyn osuus kaikista matkoista on 15 prosenttia, mikä on enemmän kuin Suomessa keskimäärin. Kuitenkin Kokkolassa lyhyet, alle 10 kilometrin matkat tehdään pääosin henkilöautolla. Alle kahden kilometrin mittaisilla matkoilla henkilöauton kulkutapa-osuus on noin 45 prosenttia. Pyöräilyn osuutta on tarkoitus lisätä 20 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Tätä kautta pystytään tehostamaan liikennejärjestelmää, parantamaan kaupungin viihtyisyyttä sekä saavuttamaan arkkiliikunnasta terveyshyötyjä.

Tavoitteen mukainen pyöräilyn osuuden lisääntyminen saisi Kokkolassa aikaan merkittävät yhteiskunnalliset säästöt. Maailman terveysjärjestö WHO:n kehittämän HEAT -työkalun mukaan on arvioitu, miten paljon tavoitteen mukainen pyöräilyn osuuden lisääntyminen vähentäisi kokkolalaisten työikäisten kuolleisuutta. Tästä saatavan säästön yhteenlaskettu hyöty olisi Kokkolassa 20,6 miljoonaa euroa. Vuosihyödyn keskiarvo olisi 1,6 miljoonaa euroa.

Osa kaupungin kokonaisvaltaista kehittämistä

Pyöräilykaupunkiohjelmaan on kirjattu tärkeimmät toimenpiteet, joilla Kokkolan kaupunki on vuonna 2020 nykyistäkin viihtyisämpi ja elinvoimaisempi pyöräilykaupunki. Ohjelmassa otetaan työantajat mukaan työmatkapyöräilyn kehittämiseen, pyöräilyn näkyvyyttä lisätään ja siitä tehdään entistä turvallisempaa. Toimenpiteiden vaikutuksia seurataan ohjelmassa määritellyillä mittareilla.

Pyöräilykaupunkiohjelmaa on valmisteltu laaja-alaisella työryhmällä. Näin on varmistettu, että pyöräilyn edistämässä huomioidaan niin liikenteen, kaupungin kehittämisen kuin liikunnankin näkökulmat. Ohjelman tekemiseen on saatu liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikennevirastolta.

Houkutteleeko laadukas pyöräreitti kiertotielle?

Yleisesti tiedetään, että matkanteossa kiertoreitit eivät ole houkuttelevin vaihtoehto. Tanskalaiset tutkijat selvittävät, kuinka paljon pyöräilijät ovat valmiita kiertämään, jos tarjolla on laadukas reitti. Tutkimus on edelleen menossa, mutta tähänastiset tulokset osoittavat, että pyöräilijät ovat valmiina pyöräilemään 1,8 kilometriä enemmän päästäkseen jatkuvalla ja laadukkaalle reitille ja välttääkseen liikennevaloja tai ruuhkia. Tutkimuksen mukaan tulos koski vahvemmin naisia kuin miehiä.

www.fietsberaad.nl



Winnipeg järjestää talvipyöräilykonferenssin 12.-14.2.2014

Oulussa järjestettiin helmikuussa 2013 maailman ensimmäinen talvipyöräilykonferenssi. Tapahtuma oli menestyksenkäs ja toi yhteen monia talvipyöräilyn edistäjiä. Tänä vuonna perinnettä jatkaa Winnipeg, joka järjestää vastaavan konferenssin 12.-14.2.2014. Konferenssin varaslähtö tapahtuu 11.2.2014. Tapahtuman nettisivut on aukaistu ja sieltä löytyy lisätietoa järjestelyistä sekä Winnipegistä Kanadan parhaana talvipyöräilykaupunkina.

Konferenssi lupaa ainutlaatuisia esityksiä sekä vuorovaikutteisia työpajoja alan ammattilaisten kanssa. Esityksiä on luvassa liittyen infrastruktuuriin ja kunnossapitoon, nuorten talvipyöräilyyn sekä virkistykseen ja pyörämatkailun mahdollisuuksiin talvipyöräilyssä. Vierailuvia esiintyjä on suomalaisten lisäksi mm. Norjasta ja Puolasta. Konferenssin virallisen ohjelman ohella päästään myös vapaalle ja tutustumaan kanadalaiseen kulttuuriin.

www.wintercyclingcongresswinnipeg.org/

Taipei järjestää Velo-city konferenssin 2016

ECF julkisti 5.12.2013, että vuoden 2016 Velo-city järjestetään Taipeiissa, Taiwanissa. ECF:n presidentti **Manfred Neun**, joka on useasti vierailut Suomessa, kertoi että Taiwanissa on vahva ja positiivinen poliittinen sitoutuminen pyöräilyn edistämiseen niin valtion kuin paikallishallintojen tasolla. Lisäksi Taiwan on mainio lisäys globaalien järjestäjien joukkoon (aikaisempia mm. Vancouver 2012 ja Adelaide 2014).

Taiwan on tunnettu pyöräosien valmistaja ja järjestää joka vuosi maaliskuussa kansainvälisen Taipei Cycle Shown. ECF odottaa innolla tulevaa Velo-citya ja uskoo, että se vahvistaa kaupungin, teollisuuden, yliopiston sekä ECF:n välistä yhteistyötä pyöräilyn edistämässä.

www.ecf.com

Mitä voimme oppia hollantilaisilta?

Syyskuussa 2013 tanskalaisten iskuryhmä lähti Hollantiin opintomatkalle tutustumaan kuuteen eri hollantilaiskaupunkiin ja Hollannin pyöräilylähetykseen (Dutch Cycling Embassy) ja heidän pyöräilyn edistämisen avaintekijöihin. Vaikka Tanska ja Hollanti ovat pyöräilyn näkökulmasta samankaltaisia, eroavaisuuksiakin löytyy. Ensinnäkin kaupungit ja koko maa Hollannissa on tiheimmin asuttuja kuin Tanskassa. Hollannin tiivis kaupunkirakenne luo hyvät mahdollisuudet pyöräilyllä lyhyiden etäisyyksien takia. Toiseksi Tanskan maastokorkeuserot olivat suurempia verrattuna hollantilaisiin kaupunkeihin, joka voi selittää pienemmän pyöräilyn kulkumuoto-osuuden.

Kuusi avaintekijää, jotka nousivat esiin:

- Tiiviiden kaupunkien ja keskustojen rakentaminen
- 30 km/h nopeusrajoituksen käyttäminen ja rajoituksen levittäminen
- Pyöräilijöiden etuisuuksien lisääminen risteyksissä
- Pikapyöräteiden rakentaminen
- Laadukkaiden ja riittävän suurien pyöräpysäköintikeskusten rakentaminen
- Hyvän työn jatkaminen

Koko uutinen löytyy Cycling Embassy of Denmarkin sivuilta:

www.cycling-embassy.dk



oikealla: Oleskelu on keskusta-alueilla yhtä tärkeä huomion kohde kuin kävely ja pyöräily (kuva: Tuuli Rantala)

PYÖRÄILYN JA KÄVELYN SEURANTA

teksti: Tuuli Rantala

Onko kenelläkään koskaan ollut vaikeuksia perustella kävely- ja pyöräilyhankkeiden tai -investointien tarvetta? Ei huolta, pulmaan on nimittäin olemassa ratkaisu. Hankkeita on huomattavan paljon helpompi perustella, jos voidaan osoittaa niiden vaikutukset.

Tehokas keino on myös vedota naapurikateuteen tai yhteisön paineeseen: kyllä me kun nuokin. Lisäksi missä tahansa tavoitteellisessa toiminnassa on yleensä palkitsevaa, kun voidaan todeta että tavoitteet on saavutettu. Näiden keinojen käytössä on vain yksi pieni ongelma: niitä varten tarvitaan mitattua tietoa kävelystä ja pyöräilystä. Edes oman kunnan tieto ei välttämättä riitä. Tarvitaan vertailutietoa myös muista kunnista, jotta omasta menovauhdistaan voidaan tehdä jonkinlaisia päätelmiä. Eikä tämäkään ole vielä tarpeeksi, sillä tietoa tulisi saada myös säännöllisin väliajoin. On mukava tietää että ollaan, mutta vielä hyödyllisempää on tietää missä ollaan ja mihin ollaan menossa.

Eroon olettamuksista

Kävelyn ja pyöräilyn seuranta ei Suomessa monessakaan kunnassa tehdä kovin järjestelmällisesti tai jatkuvasti. Erityisesti kävelyn osalta tämä ei kuitenkaan ole pelkästään Suomen tilanne. Kävely on maailmallakin vasta pikku hiljaa saavuttamassa jalansijaa tärkeänä liikennejärjestelmän osana sen sijaan, että sitä pidettäisiin vain muun liikkumisen sivutuotteena. Kävely ja pyöräily ovat saaneet kärsiä olettamuksista kuten (a) mitä pidempi matka, sitä tärkeämpi se on (b) mitä kalliimpaa jokin on, sitä tärkeämpää se on (c) jos siitä ei ole tietoa, sillä ei ole merkitystä.

Kävelyn mittaaminen on toisaalta myös haastavampaa kuin ajoneuvoliikenteen mittaaminen. Kävelijät kun kulkevat aivan mistä haluavat, pysähtelevät koko ajan, muuttelevat reittiään, liikkuvat mitä monimuotoisimmissa ryhmissä ja ovat erittäin herkkiä ympäristön muutoksille. Kävelyä tapahtuu aivan kaikkialla ja mikä kauheinta, sekunnin murto-osassa kävelijä muuntautuu ohi kulkevaa ihmisvilinää tarkkailevaksi oleskelijäksi. Mokoma järjestäytymätön toiminta voi saada liikenneinsinöörin hulluuden partaalle. Onneksenne maailmalla on kehitetty menetelmiä myös kävelyn ja siihen olennaisesti liittyvän oleskelun seurantaan.



Kävelyn seurantaan liittyviin parhaisiin käytäntöihin perehdyttiin Liikenteen tutkimuskeskus Vernen Pykälä II -hankkeen (2011–2013) osaselvityksenä. Tiedonkeruu toimi pohjana Liikenneviraston syksyllä 2013 käynnistämälle hankkeelle kävelyn ja pyöräilyn seurantamallin määrittämiseksi. Hanke on yksi Liikenneviraston kolmesta kävelyn ja pyöräilyn seurantaan kehittävästä hankkeesta.

Oppia parhailta

Kävelyn seurannan menetelmien lisäksi pyöräilyn seurantaan liittyen tärkeänä referenssinä toimii maailmankuulu Bicycle Account. Bicycle Accountin kuuluisin esimerkki lienee Kööpenhamina, mutta Bicycle Accountia ovat soveltaneet jopa alle 20 000 asukkaan kunnat. Kävelyn ja pyöräilyn seurantamalli yhdistää muun muassa laskentatietoa, liikkumista koskevaa kyselytietoa, tyytyväisyystietoa sekä maankäyttö- ja onnettomuustietoa.

Pyöräily ja erityisesti kävely ovat luonteeltaan toimintaa, joiden syy-seuraussuhteita on haastava todentaa. Kun kävelyn ja pyöräilyn edistämistä ja niiden olosuhteita kuvataan monilla signaaleilla, voidaan muodostaa kokonaiskuva siitä, mihin suuntaan ollaan menossa.

Ei suuria investointeja

Vaikka se liikennetutkijan itsetuntoa hivelisikin, kävelyn ja pyöräilyn seurannassa ei kuitenkaan ole kysymys raketitieteestä. Palveluntuottajien ikäväksi kyseessä ei edes välttämättä ole mikään suuri investointi. Erityisesti pienet kunnat ovat siinä onnellisessa asemassa, että kävelyn ja pyöräilyn seuranta voidaan tehdä varsin pienellä budjetilla ja täysin omin voimin mikäli resurssit antavat myöden. Suuremmilla kunnilla haltuun otettava kokonaisuus vaatii hieman järeämpiä keinoja.

Miten liikkeelle?

Yksinkertaisimmillaan oman kävelyn ja pyöräilyn seurantamallin voi koota esimerkiksi jo olemassa olevasta seudullisesta liikenneturvallisuustiedosta ja liikuntatoimen tietämyksestä. Höysteeksi

voi lisätä kouluissa tehdyn liikkumiskyselyn ja laskennat tärkeimmillä kävely- ja pyöräilyllä ruuhka-aikaan. Voipa yhdelle riville kirjata myös budjetti- ja kulutietoa kunnan kirjanpidosta. Kirsikkana kakun päällä voi toteuttaa lisäksi kohdennettuja ennen-jälkeen -laskentoja tai katuhaastatteluita erilaisten toimenpiteiden yhteydessä.

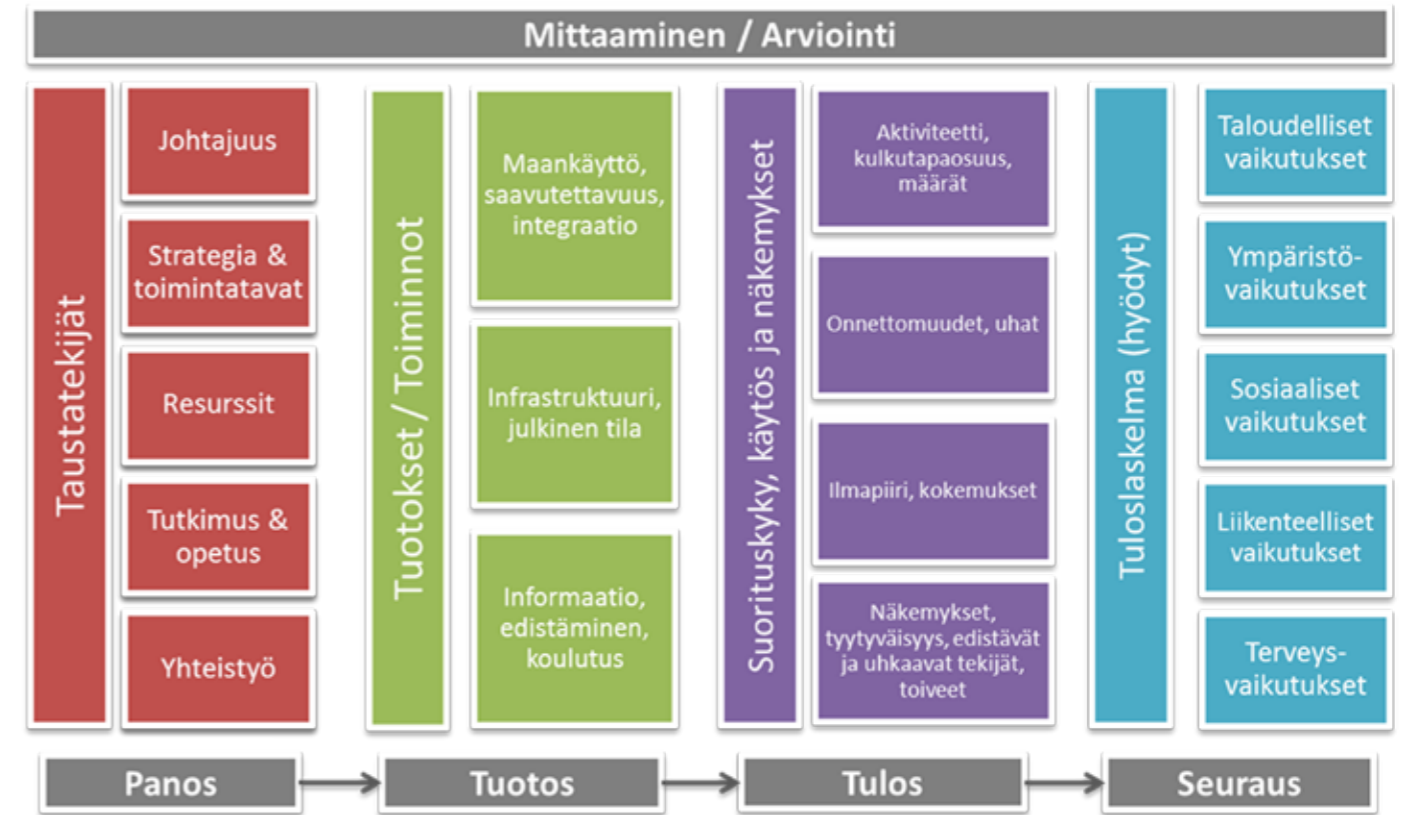
Mikäli seuranta halutaan toteuttaa laajamittaisempaan, on tähänkin monia mahdollisuuksia. Liikenneviraston hankkeen lopputuotoksena syntyvä raportti sisältää työkalut juuri oman kunnan näköisen seurantamallin määrittämiseen. Yksiin kansiin kootaan tiedot siitä, mitä tunnuslukuja kävelyn ja pyöräilyyn liittyen on mahdollista ja syytä seurata, miten tiedot saadaan, miten tunnuslukuja voidaan tulkita ja mitkä ovat asioita, joiden suhteen omaa kuntaa voidaan verrata muihin kuntiin.

Mihin tietoa voi käyttää

Syys- ja marraskuussa 2013 järjestettiin kaksi työpajaa, joihin kutsuttiin kuntien ja seudullisten organisaatioiden edustajia kävelyn ja pyöräilyn parissa työskentelevillä konsulteilla vahvistettuina. Ensimmäisessä työpajassa keskusteltiin seurannan tavoitteista eri hallintotasoilla, hyödyntäjätahoista, hyödyntämiskohteista, seurannan toteutuväilyistä sekä haasteista ja mahdollisuuksista. Päällimmäisenä tavoitteena ja motiivina seurannalle on, että seurantatiedon tulisi vaikuttaa päätöksentekoon ja rahoituk-



Seurantatiedosta saadaan monipuolisempaa ja rikkaampaa, kun esimerkiksi laskentojen ohella tarkkaillaan laadullisia tekijöitä. Edustavatko pyöräilijät vain nuoria miehiä, vai onko joukossa myös naisia, lapsia ja iäkkäitä? Kuinka suuri osuus kävelijöistä on iäkkäitä tai lastenvaunujen kanssa kulkevia? Johtuvatko alhaiset kävelijämäärät huonosta kysynnästä vai reitin turvattomuudesta? (kuva: Kalle Vaismaa)



Kävelyä ja pyöräilyä voi seurata perinteisten laskentojen ja matkatuotosten lisäksi myös monilla muilla tavoin. Syy-seurausyhteyksien jäljittämisen kannalta on tärkeää seurata tulosten lisäksi myös sitä, mitä koneistoon syötetään. (kuva: Daniel Sauter, muokattu)

seen sekä hankkeiden priorisointiin. Tämän taustalla on vahva yhteys käytännön suunnittelutyöhön. Seurantatieto voisi toimia myös keskustelunavauksena oman kunnan sisällä ja avaimena yhteistyön lisäämiseen eri kuntatoimien välillä. Käytännön toteutuksen kannalta seurantaprosessin voi sijoittaa tahansa tasoiseen dokumenttiin aina kuntastrategiasta laskentasuunnitelmaan, mutta suurimpana haasteena seurannalle nousivat esiin taloudelliset, sekä aika-henkilöresurssit. Hankkeessa pyritäänkin kiinnittämään erityistä huomiota siihen, kuinka seuranta on mahdollista toteuttaa myös pienemmällä budjetilla.

Esimerkkimittaristo erikokoisille kunnille

Toisessa työpajassa osallistujat saivat eteensä ison pinon erilaisia kävelyn ja pyöräilyn mittareita. Mittarit oli poimittu asiantuntijaraporttien lisäksi suomalaisista ja ulkomaisista esimerkkikaupungeista. Työpajan lopputuloksena syntyi esimerkkimittaristo suurelle, keskisuurelle ja pienelle kunnalle. Lisäksi työpajassa pohdittiin, mitkä mittarit olisivat sellaisia, joista kunnat haluaisivat vertailutietoa. Mittarit jaettiin myös kolmeen kategoriaan sen perusteella, onko mittari ns. must have -mittari, toimiiko se hyvänä vapaavalintaisena lisänä edellä mainittujen perusmitta-

rien ohella vai onko se tarkoitettu tosiharrastajille eräänlaisena bonuksena.

Työpajassa tuotettu tieto toimii arvokkaana pohjana kun seurantamallia työstetään eteenpäin. Työpajan tuloksia peilaetaan seuraavaksi kansainvälisiin ja suomalaisiin olemassa oleviin käytäntöihin, jotta lopputuloksena saadaan parasta olemassa olevaa tietämystä hyödyntävä Suomen olosuhteisiin sovellettu valikoima.

Mainitsemisen arvoisia ovat myös työpajoissa vierailleet asiantuntijat: Walk21-organisaation seuranta-asioista vastaava **Bronwen Thornton** sekä kansainvälistä kävelyn seurantamallityötä koordinoiva **Daniel Sauter**. Esitykset pitivät sisällään esimerkkejä kävelyn ja oleskelun mittaamisen tarpeista, menetelmistä, sovelluskohteista sekä tiedon tulkinnasta ja viestinnästä. Esitykset ovat saatavilla kävelyn ja pyöräilyn tietopankissa Kulkulaarissa (www.kulkulaari.fi). Hankkeen raportti ilmestyy maaliskuussa 2014. Hankkeesta on kuitenkin kiinnostuneille saatavilla tietoa jo ennen tätä ja kommentteja, ideoita sekä palautetta otetaan mieliihyvin vastaan. Yhteyttä voi ottaa allekirjoittaneeseen.

Liikenteen tutkimuskeskus Verne/TTY
tuuli.rantala@tut.fi



-Liity edelläpolkijoiden kasvavaan joukkoon!

Pyöräilykuntien verkosto ry

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

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

Verkoston tehtävänä on lisätä pyöräilyn ja muun 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.

www.poljin.fi

www.kulkulaari.fi

Pyöräilykuntien verkosto ry

Kuntatalo, Toinen linja 14

00530 Helsinki

Verkostoon liittyminen

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

Verkoston vuosimaksu määräytyy kunnan asukasluvun mukaisesti:

· kunnassa asukkaita alle 7001	220 euroa
· kunnassa asukkaita 7001-10 000	350 euroa
· kunnassa asukkaita 10 001-20 000	550 euroa
· kunnassa asukkaita 20 001-50 000	950 euroa
· kunnassa asukkaita 50 001-100 000	1350 euroa
· kunnassa asukkaita yli 100 000	1900 euroa

Vuosimaksu määräytyy yrityksen tai yhteisön koon mukaan seuraavasti:

· pieni yritys (alle 15 työntekijää)	220 euroa
· keski-suuri yritys (15 - 50 työntekijää)	550 euroa
· suuri yritys (yli 50 työntekijää)	950 euroa
· erittäin suuri yritys (yli 500 työntekijää)	<i>neuvotellaan</i>

AKAA

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

ESPOO

Petri Suominen (09) 816 40240
petri.suominen@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.pielala@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

KRUUNUPYY

Kaisa Karlström (06) 8343 405
kaisa.karlstrom@kronoby.fi

LAHTI

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

LAPPEENRANTA

Mauri Backman 040 506 5761
mauri.backman@lappeenranta.fi

LEMPÄÄLÄ

Jaakko 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

NURMIJÄRVI

Pia Korteniemi 040 317 2311
pia.korteniemi@nurmijarvi.fi

OULU

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

PARAINEN

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

PERHO

Jukka Hillukkala 040 051 7380
jukka.hillukkala@perho.com

PIRKKALA

Tero Vesanto 050 304 6390
tero.vesanto@pirkkala.fi

PIETARSAARI

Ben Griep 786 3328 044 785 1328
ben.griep@pietarsaari.fi

PORI

Sanna Välimäki 044 701 4180
sanna.valimaki@pori.fi

PORVOO

Hanna Linna-Varis (019) 5202 814
hanna.linna-varis@porvoo.fi

ORIVESI

Päivi Valkama 050 329 5303
paivi.valkama@orivesi.fi

RAASEPORI

Jan Gröndahl 040 5320392
jan.grondahl@raasepori.fi

RAISIO

Marja Uusitalo (02) 434 3401
marja.uusitalo@raisio.fi

RAUMA

Leena Ruusu-Viitanen (02) 8343 610
leena.ruusu-viitanen@rauma.fi

RIIHIMÄKI

Aili Tuppurainen (019) 758 4926
aili.tuppurainen@riihimaki.fi

SEINÄJOKI

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

TAMPERE

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

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

Katja Seimelä 040 503 4237
katja.seimela@tampereenseutu.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

UTAJÄRVI

Hannele Karhu 0500 584 506
hannele.karhu@utajarvi.fi

VAASA

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

VANTAA

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

VÖYRI

Mikael Österberg (06) 382 1670
mikael.osterberg@vora.fi

YLÖJÄRVI

Arto Huovila 040-133 1412
arto.huovila@ylojarvi.fi

ELY-KESKUKSET / LIIKENNEVIRASTO

Erika Helin (020) 422 4002
erika.helin@ely-keskus.fi

HELSINGIN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Petri Sipilä 050 511 5940
petri.sipila@hepo.fi

HSL - HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE

Helena Suomela 040 196 8715
helena.suomela@hsl.fi

KAMPIN SUUTARI

Hannu Heiskanen 0400 428 325
hannu.heiskanen@hsp-palvelut.com

LINEA KONSULTIT OY

Sakari Somerpalo 040 847 8282
sakari.somerpalo@linea.fi

LUONTO-LIIITTO RY

Leo Stranius 040 754 7371
leo.stranius@luontoliitto.fi

MOTIVA OY

Sara Lukkanen 040 672 1284
sara.lukkanen@motiva.fi

NAVICO OY

Timo Perälä 040 7060415
timo.perala@navico.fi

OVELLA OY

Mika Laukkonen 0505693923
mika.laukkonen@ovella.fi

RAMBOLL FINLAND OY

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

SITO OY

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

STRAFICA OY

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

SUOMEN LUONNONSUOJELULIITTO RY

Hanna Hakko 050 345 4411
hanna.hakko@sl.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

VALPASTIN OY

Mari Päätalo 040 720 2872
mari.paatalo@valpastin.fi

VECO OY

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

VELOCRAFT

Pieter Deleu 040 701 4664
info@velocraft.fi

WSP FINLAND OY

Minna Raatikka 040 518 0511
minna.raatikka@wspgroup.fi